

МОРЕ И ЦИВИЛИЗАЦИЯ

Линкольн ПЕЙН



МИРОВАЯ ИСТОРИЯ
В СВЕТЕ РАЗВИТИЯ МОРЕХОДСТВА





Линкольн Пейн —

**автор пяти книг, множества статей,
лекций и ревью по морской истории.**

**Он является сотрудником Морского
музея в Бате — одного из лучших морских
музеев в мире. В 2014 году книге
«Море и цивилизация» была присуждена
премия Маунтбаттена Морского фонда
Великобритании.**

Paine Lincoln

The Sea and **Civilization**

A Maritime History of the World

ЛИНКОЛЬН ПЕЙН

Море и **цивилизация**

Мировая история
в свете развития мореходства



Издательство АСТ
Москва

УДК 94(100)
ББК 63.3(0)
П24

Lincoln Paine
THE SEA AND CIVILIZATION
A MARITIME HISTORY OF THE WORLD

Перевод с английского *И. Майгуровой*

Печатается с разрешения издательства Alfred A. Knopf, an imprint
of The Knopf Doubleday Group,
a division of Random House, LLC.



Пейн, Линкольн.

П24 Море и цивилизация. Мировая история в свете развития мореходства / Линкольн Пейн ; [пер. с англ. И. В. Майгуровой]. — Москва : Издательство АСТ, 2017. — 832 с.

ISBN 978-5-17-083383-2 (Страницы истории)

ISBN 978-5-17-103238-8 (Цивилизация: рождение, жизнь, смерть)

До изобретения паровоза — то есть до XIX века — культура, торговля, эпидемии и войны быстрее распространялись по морю, чем по суше.

И если поставить наши взаимоотношения с океанами, морями, озерами, реками и каналами в центр исторической концепции, то мы увидим, что существенная часть истории человечества зависела от того, имели ли народы выход к судоходным водам.

Перенос акцента с суши на море позволяет по-новому взглянуть на многие тенденции и принципы всемирного развития. И автор книги задумал описать морскую историю на примере разных регионов, последовательно показывая процесс, в результате которого разные области мира оказались связаны между собой. Благодаря этому становится ясно, как взлет и падение цивилизаций могут быть соединены с морем. Ведь покорение водной стихии — ради торговли, войны, освоения пространства или переселения народов — всегда было движущей силой мировой истории.

УДК 94(100)
ББК 63.3(0)

ISBN 978-5-17-083383-2
ISBN 978-5-17-103238-8

© Lincoln Paine, 2013
Школа перевода В. Баканова, 2017
© Издание на русском языке AST Publishers, 2017

Посвящается Аллисон

Однажды я сидел с Абу Али бен Хазимом и смотрел на море (мы были на берегу в Адене), и он спросил меня:

— О чем ты задумался?

И я ответил:

— Аллах да благословит вас! Разум мой смущают мысли о море: многие о нем рассказывают, и отчеты их противоречат друг другу. Вы более всех людей знаете о море, ибо повелеваете купцами и корабли ваши ходят в самые далекие его части. Не соблаговолите ли поведать мне о нем, дабы развеять мои сомнения?

И сказал он:

— Ты пришел к знающему человеку!

Затем он разгладил ладонью песок и нарисовал очертания моря.

аль-Мукаддаси. «Лучшее разделение
для познания климатов» (375 по
хиджре / 985 н.э.)

ОГЛАВЛЕНИЕ

Благодарности	11
Меры длины	14
Предисловие	15
Глава 1. ВЫХОД В МОРЕ	24
Глава 2. РЕКИ И МОРЯ ДРЕВНЕГО ЕГИПТА	52
Глава 3. МОРСКОЕ ДЕЛО В БРОНЗОВОМ ВЕКЕ	75
Глава 4. ФИНИКИЙЦЫ, ГРЕКИ И СРЕДИЗЕМНОМОРЬЕ	100
Глава 5. КАРФАГЕН, РИМ И СРЕДИЗЕМНОМОРЬЕ	131
Глава 6. НА КРЫЛЬЯХ МУССОНОВ	164
Глава 7. МАТЕРИК И АРХИПЕЛАГИ НА ВОСТОКЕ	196
Глава 8. ХРИСТИАНСКОЕ И МУСУЛЬМАНСКОЕ СРЕДИЗЕМНОМОРЬЕ	228
Глава 9. СЕВЕРНАЯ ЕВРОПА В ЭПОХУ ВИКИНГОВ	262
Глава 10. МОРСКОЙ ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ	299
Глава 11. КИТАЙ ОБРАЩАЕТ ВЗОР К МОРЮ	329
Глава 12. ЕВРОПА И СРЕДИЗЕМНОМОРЬЕ В СРЕДНИЕ ВЕКА	355
Глава 13. ЗОЛОТОЙ ВЕК АЗИАТСКОГО МОРЕПЛАВАНИЯ	392
Глава 14. ВОКРУГ ЗЕМНОГО ШАРА	428

Глава 15. ЗАРОЖДЕНИЕ МИРОВОЙ ТОРГОВЛИ	464
Глава 16. ГОСУДАРСТВО И МОРЕ В ЭПОХУ ЕВРОПЕЙСКОЙ ЭКСПАНСИИ	505
Глава 17. РАСЦВЕТ СЕВЕРНОЙ ЕВРОПЫ	542
Глава 18. «СОКРУШЕНИЕ ВРЕМЕНИ И ПРОСТРАНСТВА»	581
Глава 19. ВОЕННО-МОРСКИЕ СИЛЫ В ЭПОХУ ПАРА И СТАЛИ	622
Глава 20. МОРЕПЛАВАНИЕ ПОСЛЕ 1950-Х ГОДОВ	663
Бibliография	684
Примечания	745

БЛАГОДАРНОСТИ

Невозможно написать всемирную историю без помощи и совета коллег, друзей, родственников. В первую очередь я в долгу перед Джоном Райтом: другом, коллегой, любителем оперы и скачек, литературным агентом, без которого эта книга осталась бы всего лишь занятой идеей. С самого начала проекта он работал на помпе, чтобы проект — и я — оставались на плаву. Ему — моя глубочайшая признательность.

Многие любезно нашли в своем расписании время прочесть и прокомментировать большие разделы рукописи на разной стадии работы: Ал Андреа из Всемирной исторической ассоциации, мои научные руководители Леонард Блюссе и Фамм Гаастра из Лейденского университета, Келли Чавес из Университета Талсы, Мартина Дункан из Колледжа Южного Мэна, Фелипе Фернандес-Арместо, который сейчас работает в Университете Нотр-Дам, Джон Хаттендорф из Военно-морского колледжа, Джошуа Смит из Американской академии торгового флота и Джим Терри из Колледжа Стивенса.

Другие помогали мне с отдельными главами и частями, в том числе Ник Бернингем, Артур Донован из Американской академии торгового флота, Мэтью Эдни из Картографической библиотеки Ошера Университета Южного Мэна, Дэвид Каливас, его коллеги-редакторы и подписчики ресурса H-World, Крис Лейн из Тулейнского университета, покойный Кен Макферсон, Натан Липферт из Мэнского морского музея, Джон Перри из Университета Тафта, Луис Сикинг из Лейденского университета, Том Восмер, Лодовик Вагенаар из Амстердамского музея, Черил Уорд из Прибрежного университета Каролины, подписчики MARHST-L и многие другие.

Многие идеи, впоследствии вошедшие в эту книгу, я представлял на конференциях и в статьях. За предоставленную возможность благодарю организаторов конференций Международной ассоциации истории морской экономики (Фримантл и Гринвич), Всемирной исторической ассоциации (Лондон), Североамериканского общества истории океанов (Манитовок и Норфолк) и Морской музей в Бате, а также Льюиса Фишера из *International Journal of Maritime History* и Фэй Керт из *The Northern Mariner/Le Marin du Nord*.

Библиотекари — бесценные люди, хотя сами не до конца это понимают. Я имею честь особенно поблагодарить Филлис Маккейд из Библиотеки Готорна-Лонгфелло Боудин-колледжа, Лорен Лоуэлл, Джона Планта, Мэтта Лажуа и Ноа Берча из Библиотеки Гликмана Университета Южного Мэн, Иоланду Тениссен из Картографической библиотеки Ошера Университета Южного Мэн, Нормана Фиринга из Библиотеки Джона Картера Брауна в Провиденсе, Катрин Веллен из Нидерландского королевского института исследований Юго-Восточной Азии и Карибского региона в Лейдене, а также библиотечных сотрудников Колумбийского и Лейденского университетов.

Поиск иллюстраций — совершенно отдельное мероприятие. С ним мне помогали многие люди и учреждения, особенно Дэвид Нейкирк, Адина Барнетт и Рон Левер из Картографической библиотеки Ошера, Пол Адамтуэйт из Канадской коллекции Военно-морского архива, Чип Анджелл, Дженифер Белт и Питер Роховски из Нью-Йоркского фонда *Art Resource*, Анандаджоти Бхикку, Джо Бонни и Барбара Уайкер из *Journal of Commerce*; Сюэ Хао из Американско-китайского делового совета, Джон Харленд, Мурари Джха, Зип Келлог из Университета Южного Мэн, Бетси Когут из галереи Фрир и галереи Артура М. Саклера, Памела Лонг, Энтони Нахас, Ким Гулет Нортон и Алекс Анью из издательства *Navigator Publishing*; Дес Поусон из Музея морских узлов, Боб Пул, Памела Квик из «Мит-пресс», Ульрих Рудофски, Сила Трипати из Центра морской археологии Национального института океанографии на Гоа, Андрес Вебер, Чжан Ин из Музея Пекинского дворца и Гервиг Захорка.

В библиографии подробнее перечислены те, чьим научным трудам я обязан, хотя ответственность за ошибки в фактах или в их интерпретации, которые наверняка внедрились в корпус этого хрупкого судна, лежит целиком на мне.

Работая над книгой, я особенно остро почувствовал, как многим обязан учителям, от школы до колледжа. Многих из них я позабыл, так что назову лишь три имени: Джон Паризо из школы Аллена-

Стивенсона, Алан Вулли из Академии Филипса Экстера и покойный Стил Коммаджер из Колумбийского университета.

Работа над проектом вынуждала меня часто ездить в Нью-Йорк, где я пользовался щедрым гостеприимством Джорджины Уолкер и Хэла Фессендена, а также Мадлен Трамм и Филипа Ньюэлла. Я благодарен семейной гостинице Кэролайн и Джима Кларк в Лондоне, а также грандиозному отелю «Гарни Блюссе» в Амстердаме.

Помимо тех, кого я уже упомянул, меня поддерживали мои замечательные друзья, особенно Уэнделл и Сузи Лардж, Натан и Элинор Смит, Элизабет Митчелл и Алекс Крикхаус. Валентина фон Кленке героически выдержала короткое похищение из Кельна в майнцкий Музей античного судоходства; спасибо Николь фон Кленке, сообщнице в похищении, которая сидела за рулем. Покойный Ашбел Грин поверил в эту книгу и решился ее напечатать; я в долгу перед ним и перед его преемником, Эндрю Миллером, а особенно перед Эндрю Карлсоном, бесконечно терпеливым, тактичным и благожелательным редактором. Николь Педерсен указала на бесчисленные ошибки, большие и маленькие, чем заметно улучшила качество книги. И я был счастлив доверить составление чудесных карт Розмари Мошер в этой, нашей четвертой совместной работе. Мои родители любезно прочли и прокомментировали черновой вариант. И пусть мои дочери, Кай и Мадлен, не пишут исторических книг и не просят меня об этом, я благодарен им за терпение и поддержку во все время работы.

Аллисон помогала проекту во всем с самого его рождения и даже раньше. Недостатки законченного труда — не ее вина, достоинства — ее достижение.

Линкольн Пейн
Портленд, штат Мэн
Июль–октябрь 2012

МЕРЫ ДЛИНЫ

При указании морских расстояний я использовал морские мили.

При указании расстояний по суше — метрическую систему.

Расстояния, связанные с реками США, традиционно даны в сухопутных милях.

Морские мили	Километры	Сухопутные мили
1	1,85	1,15
0,54	1	0,62
0,87	1,61	1

Метры	Футы
1	3,28
0,3	1

Сантиметры	Дюймы
1	0,39
2,54	1

ПРЕДИСЛОВИЕ

Мне хочется изменить ваш взгляд на мир. В частности — изменить ваше восприятие карты мира и сосредоточить взгляд на синеве, которой залито семьдесят процентов глобуса и на фоне которой меркнут цвета материков. Такой перенос акцента с суши на море позволяет по-новому взглянуть на многие тенденции и принципы мировой истории. До изобретения паровоза — то есть до XIX века — культура, торговля, эпидемии и войны быстрее распространялись по морю, чем по суше. Появление новых морских путей не всегда трансформировало ситуацию видимым образом, чаще оно закладывало основу для грядущих перемен, на сторонний взгляд внезапных. Показательный пример — торговые пути Индийского океана: древнейшие из них проложены более четырех тысячелетий назад мореплавателями, бороздившими волны между Месопотамией и устьем реки Инд. К началу нашей эры в Индии уже сходились пути купцов и монахов из-за Аравийского моря и Бенгальского залива. Письменные свидетельства этого факта крайне малочисленны и к тому же неспособны похвастаться фигурами масштаба Гильгамеша или Одиссея, так что он остается практически неизвестным, несмотря на растущее количество археологических данных. В результате последующее появление в Юго-Восточной Азии мусульманских купцов из Индии и Юго-Западной Азии, китайских торговцев различного вероисповедания и португальских христиан кажется внезапным. Однако лишь португальцы были совершенными новичками в муссонных морях, простирающихся от Восточной Африки до Кореи и Японии. Остальных вели сюда устоявшиеся и взаимосвязанные торговые и морские пути, издавна соединявшие по-

бережье Восточной Африки с берегами Северо-Восточной Азии. В этой книге вы найдете немало примеров аналогичных ситуаций, когда мореходные пути существовали задолго до того, как привлекли к себе внимание хронистов.

Прежде чем обратиться к всемирной морской истории, автор — и читатель — должны знать ответ на два вопроса. Что такое морская история? И что такое всемирная история? Ответ на любой из них зависит и от точки зрения, и от рассматриваемой темы. Всемирная история имеет дело с многосоставным исследованием сложных взаимодействий между людьми разного происхождения и взглядов. Она значительно шире традиционной исторической науки, которая рассматривает общества с различными политическими, религиозными и культурными характеристиками на уровне местностей, стран или регионов. История мореходства, как продукт изысканий на междисциплинарном и межрегиональном уровне, представляет собой раздел всемирной истории, очевидным образом изучающий кораблестроение, морскую торговлю, освоение океанов, пути миграции человечества и историю судоходства. Таким образом, исследователь истории мореходства в первую очередь обращается к истории искусства, религии и права, а также к политэкономии.

Еще один, предположительно более простой способ ответить на вопрос: «Что такое морская история?» — вообразить себе вопрос-близнец: «Что такое история суши?» Мы не задаемся им потому, что привыкли смотреть на вещи с «материковой» точки зрения. Представьте себе, что человечество не ступало за пределы суши. Если бы у древних греков не было кораблей, на которых эвбейцы, милетяне и афиняне отплывали в поисках новых рынков сбыта, — тех самых кораблей, что связывали колонии с метрополией, — то древнегреческая диаспора была бы иной и вынужденно распространялась бы по другим направлениям. Не будь морской торговли — Индия и Китай не обрели бы такого влияния в Юго-Восточной Азии, и эти края никто не называл бы Индокитаем и Индонезией (буквально «индийскими островами»), а последняя и вовсе осталась бы необитаемой. Викинги не расселились бы за пределами Скандинавии так широко и так быстро и не изменили бы политический ландшафт средневековой Европы. Историю последних пяти веков без морских походов пришлось бы переписывать заново. Эпоха западноевропейской экспансии стала возможна благодаря морским кампаниям, без которых Европа осталась бы всего-навсего обособленным закутком евразийского материка, упирающимся в то, что латинизированные европей-

цы называли *Mare Tenebrösium*, а арабы — *Бахр аль-Зуламат*, «темное море». Великие Моголы, китайские императоры и Османская империя затмили бы собой раздробленную и разобщенную Европу, которая оказалась бы неспособна ни заселить и подчинить себе американские колонии, ни наладить вывоз рабов через Атлантический океан, ни закрепиться в Азии.

Прошедшее столетие резко переломило наш подход к морской истории. Прежде она служила лишь узкой сферой антикварного интереса для тех, кто охотно отдавал время «старинным кораблям и лодкам, моделям судов, изображениям, этнографии, лексикографическим и библиографическим фактам, а также флагам»¹ — в те годы основным занятием морских историков было сохранение и исследование уже имеющегося материала. В силу этого взгляд исследователей обращался в основном к истории мореходства и навигации в Европе, Средиземноморье и современной Северной Америке. Морские достижения почти всегда считались чисто европейским феноменом, принесшим плоды лишь с открытием Америки Колумбом в 1492 году, и в этой логике дальнейший разговор сводился исключительно к тому, каким образом европейцы использовали свои мореходные и военно-морские мощности ради завоевания остального мира.

Считать «классическую эпоху мореплавания»² XVI–XVIII веков отправной точкой для всей последующей морской истории — соблазнительно, но нецелесообразно. И хотя глобальные перемены, вызванные морскими походами и всей динамикой развития морского дела в Европе, безусловно, важны для понимания мировых процессов, уходящих корнями в 1500-е годы, все же такой подход недооценивает масштабы распространения мореходства и многосложность его последствий. Господство Европы не было таким уж неизбежным. Более того, заикленность на последних пяти веках европейской истории мешает нам правильно оценить сведения о морских достижениях других эпох и стран, а также их влияние на развитие человечества. То тесное, почти симбиотическое сосуществование коммерции и мореплавания, которое можно назвать «мореходно-коммерческим комплексом» и которое стало неотъемлемой частью морской экспансии Европы, было уникальным. Ему нет аналогов ни в античных государствах, ни в Азии, ни в доренессансной Европе; к XXI веку тесные связи между военно-морскими стратегиями и морской коммерцией, доминировавшие в названную эпоху, совершенно исчезли. И хотя период морского владычества Западной Европы был решающим для истории, его нельзя считать эталоном для оценки других эпох.

Описанная европоцентрическая точка зрения подкреплялась широко распространенным среди западных историков убеждением, будто «неравенство существующих типов человеческого общества»³ объясняется расовыми различиями. На протяжении XIX века и в начале XX самым осязаемым доказательством расового превосходства европейцев была военно-морская мощь и способность распространять свою власть на другие страны и материки, основывать и поддерживать целые колониальные империи на других концах света. В результате появилось исторически неверное деление народов на «морские» (как, например, греки и англичане) и «неморские» (как римляне и китайцы). Реалии, стоящие за такими обобщениями, довольно неоднозначны. Автомобили или самолеты используются разными странами в разной степени в зависимости от экономических, промышленных, географических и прочих условий, но никому не придет в голову подводить под это расовые или этнические причины. Стремясь исправить перекос, некоторые авторы противопоставили теориям о врожденном превосходстве европейцев и североамериканцев откровенно этноцентрические и националистические труды⁴, рисующие морскую историю с точки зрения неевропейцев. При всей ценности этих корректив, открывших публике ранее неизвестные местные документы и прочие сведения о развитии морского дела у народов, вклад которых в историю мореходства прежде считался незначительным, эти труды стали всего лишь очередной тенденциозной попыткой представить морскую историю чьей-то исключительной заслугой.

В самый разгар этих споров вышла авторитетная работа Фернана Броделя «Средиземное море и средиземноморский мир в эпоху Филиппа II» (1949), которая явила новый подход к морской истории. Историки морского дела, вдохновленные блестящим анализом взаимосвязей между географией, экономикой, политикой, военным делом и культурой, отошли от национальных парадигм и начали считать каждый из морских и океанских бассейнов неделимой единицей изучения, в результате чего в последние полвека появилось множество работ, исследующих отдельные моря и океаны⁵. Этот воодушевляющий опыт позволяет нам рассматривать межкультурные и транснациональные связи без постоянной оглядки на шаткую изменчивость политических границ. Однако тем самым мы рискуем всего лишь заменить условные сухопутные границы равно условным разграничением Мирового океана. Не существует общепринятого способа разделить мировые воды на четкие, однозначно поименованные бух-

ты, заливы, проливы, каналы, моря и океаны, и на практике моряки не очень-то склонны признавать такое деление, сделанное кем-то на бумаге. Древнегреческая эпитафия декларирует единство Мирового океана в обезоруживающе простой манере:

*Все море — море...
Коль хочешь — молись о доброй дороге домой,
Аристагор же, здесь погребенный, нашел,
Что океан имеет нрав океана⁶.*

Данная книга — попытка исследовать способы, которыми народы вступали во взаимодействие друг с другом посредством рек и морей и тем самым завозили на новые места свои сельскохозяйственные культуры, изделия и общественные реалии — от языка до экономики и религии. Я, разумеется, не мог совершенно обойти вниманием крупнейшие повороты морской истории мира, однако я старался поместить их в более широкий контекст, чтобы показать: меняющееся отношение к мореходству зачастую отражает более глубинные сдвиги в политике и мировоззрении. Я сосредоточился на нескольких аспектах: как за счет мореплавания расширяются торговые империи, обладающие общностью некоторых знаний — о рынках и коммерческих практиках или о навигации и кораблестроении; как распространение языка, религии и юридической системы облегчает межрегиональные связи; как правители и правительства используют морские достижения к собственной выгоде через налогообложение, защиту торговли и другие механизмы, работающие на укрепление власти.

Я задумал описать морскую историю на примере разных регионов, последовательно показывая процесс, в результате которого разные морские области мира оказались связаны между собой. Однако это не рассказ об одних только морях и океанах. Мореплавание включает не только переходы по морям и вдоль морских берегов, но и судоходство внутри материка*. Для жителей островов пускаться по морю — дело

* Некоторые могут усомниться, вправду ли слово «maritime» (англ. «морской, относящийся к морю»), происходящее от латинского слова «море», может применяться к речному судоходству. Обращаем их внимание, что Ассоциация по мореходной истории Великих озер (Association for Great Lakes Maritime History) насчитывает более семидесяти пяти организаций-членов в США и Канаде. В названии десяти из них присутствует слово «maritime», еще тринадцать используют слово «marine» (англ. «морской»), а в Саттонз-Бей, штат Мичиган, находится Образовательная ассоциация Внутренних морей (Inland Seas Education Association).

оправданное, в то время как крупные континентальные страны не могли бы развиваться без пресноводных рек, озер и каналов. Центр Северной Америки не стал бы экономически полноценным без реки Святого Лаврентия, без рек Уэлленда, без Великих озер, без Миссисипи и ее притоков. Все эти пути достигли своего потенциала лишь благодаря технологическим достижениям — изобретению парового двигателя в случае Миссисипи или дамб и шлюзов в случае Великих озер.

В то время как география вод, ветров и земель формирует морской мир очевидным образом, освоение моря становится решающим фактором истории лишь при определенном сочетании экономических, демографических и технических условий. Вряд ли наблюдатель XV века мог представить себе богатство Испании и Португалии, которое эти страны обретут благодаря освоению восточной части Атлантики. Пытаясь найти морской путь к Азии с ее пряностями, испанские и португальские мореходы открыли оба американских материка — территории, которые стали сказочно богатым источником золота, серебра и сырья для европейских рынков, рынком сбыта для европейских товаров и плантациями («девственными землями» в глазах европейцев) для выращивания новооткрытых или завезенных культур, таких как табак и сахар. Вмешательство Ватикана в испанско-португальские споры за господство над новыми землями вылилось в серию папских булл и завершилось соглашениями о разделе морского пространства нехристианизированной части Атлантического и Индийского океанов между Испанией и Португалией, — этим и объясняется тот факт, что большинство населения в Центральной и Южной Америке говорит на испанском или португальском языке и исповедует католическую веру.

Морская точка зрения обогащает и наше восприятие истории «западного» расширения США. Калифорния получила статус штата в 1850 году, через два года после открытия золота на лесопилке Саттера в Северной Калифорнии, — прежде эти земли были почти неизвестны на востоке США, и население тихоокеанского побережья страны составляло всего несколько тысяч человек. Благодаря внушительным мощностям морского торгового сообщения десятки тысяч людей смогли тогда попасть в Сан-Франциско по морю: такой путь оказывался быстрее, дешевле и безопаснее путешествия через континент, хотя расстояние приходилось преодолевать вчетверо большее. Внутренняя территория материка — то, что ныне называется «перелетаемыми штатами», — в те времена вполне могла бы зваться «землями, огибаемыми по морю», поскольку туда добирались каботажными рейсами, а не ехали напрямую с востока на запад.

При упоминании кораблей, моряков, портов и морского дела авторы по большей части придерживаются одной из двух тенденций: либо им поют славу отдельно, в совершенном отрыве от сухопутных реалий, либо признают их роль только в особых единичных случаях — как, например, в рассказах о проникновении «черной смерти» в Северную Италию, или о путешествиях викингов к Каспийскому и Черному морям (по рекам) и в Западную Европу и Северную Америку (по морю), или о завоевании Японии и Явы монголами в XIII веке, или в других повествованиях об истории диаспор, флоры и фауны. Однако если поставить наши взаимоотношения с океанами, морями, озерами, реками и каналами в центр исторической концепции, то мы увидим, что существенная часть истории человечества зависела от того, имели ли народы выход к судоходным водам. Например, в Европе еще бытует мнение об исламе как о религии пустынных кочевников, однако примечательно, что страна с наибольшим числом жителей-мусульман простирается по всей территории крупнейшего в мире архипелага. В Индонезии нет верблюдов, но есть мусульмане, а также индуисты — особенно на острове Бали, что особенно интересно, если вспомнить, что правоверным индуистам нельзя путешествовать по морю. Если эти две религии так тесно связаны с сушей, как они попали на противоположную сторону океана? Может ли быть, что религиозные правила со временем менялись? В Коране написано: «Разве не видишь ты суда, пересекающие океан по милости Аллаха, дабы он открыл тебе свои чудеса? Воистину то есть знак для всякого стойкого и благодарного человека»⁷.

Такие «знаки» указывают на то, что техническая и общественная адаптация человечества к жизни на воде — ради торговли, войны, освоения пространства или переселения народов — всегда была движущей силой мировой истории. И все же многие исторические труды отворачиваются от этого факта. Джаред Даймонд в книге «Ружья, микробы и сталь» отводит едва ли страницу «морским технологиям»⁸, под которыми понимает корабельное дело, но никак не навигацию и сопутствующие возможности, — при том, что морские перевозки играли главную роль в распространении техники, идей, растений и животных, которое Даймонд рисует в тончайших деталях применительно не только к межконтинентальному обмену, но и к околосредиземноморскому и внутриматериковому сообщению. Игнорируя морские аспекты описываемого им процесса, Даймонд по большей части упускает из виду не только средства распространения, но и сами объекты распространения.

В качестве другого примера можно взять книгу Дж. М. Робертса «Всемирная история». По словам автора, она «рассказывает о процес-

сах⁹, которые способствовали переходу человечества от превратностей и опасностей первобытной нецивилизованной жизни к более сложным и совершенно новым превратностям и опасностям сегодняшнего дня... Поэтому критерием для отбора фактических данных служила историческая значимость — то есть действительность влияния на крупнейшие процессы истории, а не внутренний интерес или какие-либо заслуги». Робертс отдает должное внутриматериковому и морскому судоходству, особо отмечая важность первого — например, в случае колонизации Сибири Россией в XVII веке. Однако он сразу переходит к итогу, не останавливаясь ни на средствах его достижения, ни на процессах. Отмечая, что между Тобольском и тихоокеанским портом Охотск, отстоящими друг от друга на три тысячи миль, было всего три волока, автор не упоминает ни типы использовавшихся судов, ни обустройство промежуточных населенных пунктов, ни роль речных торговых путей в развитии Сибири. Он даже не дает названий рек, хотя это так же странно, как при описании водного пути от Питтсбурга до Нового Орлеана обойтись без упоминания Миссисипи и реки Огайо.

Если бы Даймонд или Робертс писали свои труды столетие назад, они бы наверняка упоминали мореходство гораздо чаще. Их немногословность на эту тему отражает смену читательского отношения к морским реалиям — морская торговля и военно-морской флот уже не так притягательны для публики, как раньше, когда океанские лайнеры и грузовые суда теснились у причалов Манхэттена, Гамбурга, Сиднея и Гонконга. А ведь в начале XXI века корабли и морские пути служат главной опорой глобализации. На морские перевозки приходится 90 процентов мировой торговли, за последние полвека количество океанских судов выросло втрое. Однако грузовые порты вытеснены на окраины, а мировой торговый флот все больше переходит под так называемый «удобный флаг» — когда владельцы судов, стремясь уйти от ограничений и высоких налогов, регистрируют суда в других государствах. В итоге корабли уже не служат эмблемой престижа и прогресса родной страны, как в XIX веке и начале XX.

Хотя в дальнем пассажирском сообщении — через Атлантический и Тихий океаны, между Европой и портами восточнее Суэцкого канала — корабли сегодня не могут конкурировать с авиалиниями, морскими судами путешествуют более четырнадцать миллионов человек в год. Это несравнимо больше, чем в период появления пассажирских самолетов в 1950-х, когда названия океанских транспортных компаний были известны не менее — а уважаемы даже более, — чем в наши дни названия авиакомпаний. Мысль, что люди могут пуститься в море

ради собственного удовольствия, полтора века назад показалась бы почти нонсенсом. Строительство круизных лайнеров — не говоря уже о прогулочных яхтах и катерах — ширилось благодаря экономическим и техническим переменам, реформаторскому движению за улучшение условий (в те времена зачастую ужасающих) для пассажиров и экипажа, а также новому отношению к естественной морской среде. Музыканты, художники, литераторы активно обращались к морской теме, что пробуждало интерес к морю как к историческому пространству, воспринимаемому через музеи, книги и фильмы.

Мы живем в эпоху, многим обязанную морским походам и морскому делу, однако наше восприятие мореплавания радикально поменялось за какие-нибудь два-три поколения. То, что нашим предкам несло грозные опасности, для нас — отдых, мы пользуемся плодами морской коммерции как должным, не вспоминая о ее существовании — даже если мы живем в городах, некогда разбогатевших на морской торговле. Рассматривая исторические процессы, связанные с морем, мы должны учитывать эту смену подхода и помнить, что за последние полвека всеобщее отношение к деятельности, связанной с морем, претерпело глубинные изменения.

Идея этой книги начала оформляться в период, когда я заканчивал работу над исторической энциклопедией «Корабли мира» — по сути это биографии кораблей, исследования причины доброй или дурной славы некоторых судов, помещенные в определенный исторический контекст. Некоторые из тех рассказов оказались к месту и в нынешней книге. И все же как бы ни были важны корабли для текущего повествования — для этой книги более существенны не сами корабли, а то, что они перевозили: люди и их культура, их товары, зерно и скот, их конфликты и предубеждения, мечты о будущем и память о прошлом. Обдумывая перспективы этой работы, я руководствовался словами морского историка Николаса Роджера: «Написание всеобщей истории флота¹⁰ стало бы великим деянием, и даже если первая попытка совершенно провалится, автору все же зачтется в заслугу то, что он подвигнет к той же цели других, более достойных исследователей». Данная книга выходит далеко за рамки истории флота и риск соответственно более велик, однако я надеюсь, что она как минимум вдохновит других на дальнейшее изучение этой потрясающе увлекательной стороны нашего общего прошлого.

ГЛАВА 1

ВЫХОД В МОРЕ

Северные олени отлично плавают, однако вода — не их стихия, и наиболее уязвимы они при переправе через реки, озера и речные устья. Люди увидели эту закономерность довольно рано, и хотя для людей вода — тоже не родная стихия, у нас есть неоспоримое технологическое преимущество: искусство судостроения и навигации. Охота на сухопутных животных в сознании большинства людей мало связана с водой, однако поводы оторваться от суши невообразимо многочисленны. Иллюстрацией этому может служить наскальное изображение в Норвегии¹¹, рисующее сцену охоты на северного оленя с лодок. Это одно из древнейших изображений судна, однако карта мирового расселения людей свидетельствует, что к тому времени опыт общения человека с морем насчитывал десятки тысяч лет.

Сейчас невозможно выяснить, кто первым стал плавать по морям или рекам и почему, выйдя в водную стихию, человек уже не оглядывался. Преимущества плавсредств для охоты, рыболовства и обычного перемещения в пространстве были слишком очевидны. Путь по воде тогда был быстрее, проще и целесообразнее, а во многих обстоятельствах безопаснее и удобнее, чем путешествие по суше с его невзгодами и опасностями, когда угрозу представляли и звери, и особенности ландшафта, и даже нравы и обычаи береговых народов. Опасность водных походов нельзя недооценивать: малейшая перемена ветра или течения может помешать возвращению или вынудить искать пристанище среди чужих, враждебных людей, а то и вовсе оторвет от берега и выбросит в открытое море. Такие несчастные случаи — неотъемлемая часть морских путешествий, и выработка способов их обойти — необходимое условие дальних походов. Умение

построить маневренное судно — один из таких способов, однако многое зависит и от понимания моря: не только от знания течений, приливов и ветров, но и от способности чувствовать море, понимать взаимодействие между водой и сушей и знать поведение морских птиц, млекопитающих и рыб. Только уяснив себе всю сложность таких взаимодействий, мы начнем понимать важность и величие подвигов первых мореплавателей, пустившихся в путь пятьдесят тысяч лет назад — то есть за сорок тысяч лет до того, как наши предки начали приручать собак и выращивать злаки.

Наша история начинается с Океании и Америки — регионов, жители которых относились к морю и мореходству совершенно по-разному, однако их подход к материковым, береговым и морским путешествиям отзывается эхом в тысячах других культур. Тихий океан дает и примеры непревзойденных дальних путешествий, и необъяснимые случаи отсутствия контактов с морем. Схожим образом большинство народов в обеих Америках плавали исключительно по рекам, озерам и внутриматериковым морям, однако те же времена отмечены многочисленными походами не только вдоль тихоокеанского, атлантического и карибского побережья, но и по непредставимо суровым водам Арктики. У всех народов разный подход к мореплаванию, даже если условия жизни и более схожи, как у жителей Таити и канадского севера. Однако начать рассказ описанием отношения к морю у народов Океании и народов Америки — отличный способ представить себе морскую предысторию евразийцев, чьи корабли в итоге стали крупнее и сложнее, чем у любых народов мира, и чья морская история является главной темой данной книги.

ОКЕАНИЯ

Острова Океании — место древнейших, наиболее постоянных и, вероятно, наиболее загадочных в мировой истории попыток освоения моря и переселения народов. Острова разбросаны в Тихом океане по площади около 39 миллионов квадратных километров (больше, чем вся Африка) — от Соломоновых островов, расположенных непосредственно к востоку от Новой Гвинеи, до острова Пасхи (Рапануи) на пять тысяч морских миль к востоку, и простирающихся от Гавайских островов на севере до Новой Зеландии на юге. В 1820-х годах французский исследователь Жюль Дюмон-Дюрвиль, опираясь на геогра-

фические и этнографические характеристики, разделил острова на три основные группы. На западе находится Меланезия*, — самые густозаселенные острова, лежащие широкой полосой по большей части к югу от экватора между Новой Гвинеей и Фиджи. На востоке — Полинезия: огромный треугольник, расходящийся вершинами к острову Пасхи, Новой Зеландии и Гавайям. К северу от Меланезии находится Микронезия, протянувшаяся в Тихом океане от Палау до Кирибати и включающая в себя Маршалловы, Каролинские и Марианские острова. Подробности заселения островов до конца не ясны, и версии многочисленны, однако обычно принято считать, что далекие предки островитян, впервые увиденные европейцами, были родом с Соломоновых островов и что заселение Меланезии и Полинезии шло с запада на восток, начавшись около 1500 года до н.э.

Когда европейские мореплаватели в XVI веке пересекли Тихий океан, их изумил не только его размер — почти десять тысяч миль от Эквадора до Филиппин, — но и количество небольших островов, и особенно то, что почти все они были обитаемы. Способность туземных мореходов плавать на дальние расстояния и сохранять связь между такими мелкими и далеко отстоящими друг от друга островами до сих пор поражает воображение. Глядя на жителей островов Туамоту, один из членов французской экспедиции под руководством Антуана де Бугенвиля изумленно писал в 1768 году: «Какой же силой их могло занести на узкую песчаную полосу так далеко от материка?»¹² Несколькими годами позже английский капитан Джеймс Кук предположил, что предки туземцев, обнаруженных им на островах Общества (Таити), были родом из западной части Тихого океана и их расселение можно проследить от самой Ост-Индии¹³. Этот простой и честный взгляд на тихоокеанские морские переходы, высказанный опытными мореплавателями и основанный на их уважении к таким же морякам, как они сами, в XIX веке сменился другим настроением — в те времена было принято считать, что неевропейцы могли совершить такой переход только ненамеренно, в результате «случайного дрейфа»¹⁴. Одна из теорий утверждала, что острова в южной части Тихого океана вплоть до Новой Зеландии были заселены выходцами из Южной Америки. Однако археологические, лингвистические и навигационные данные прошлого века показывают, что заселение Океании произошло в ре-

* Происходит от греческого слова *neisos* — «остров». Меланезия буквально — «черные острова» (по относительно темному цвету кожи жителей), Микронезия — «малые острова», Полинезия — «многочисленные острова».

зультате намеренных морских переходов и что три с половиной тысячи лет назад тихоокеанские мореплаватели были самыми искусными в мире. Их суда и изобретенные ими способы пересечения тысяч миль открытого океана были уникальны и больше нигде не встречаются.

Заселение Океании отражает одну из последних стадий расселения человечества по земному шару. Около девяноста тысяч лет назад наши предки выбрались за пределы Африки либо по суше через Синайский полуостров, отделяющий Средиземноморье от Красного моря, либо по воде через тринадцатимильный Баб-эль-Мандебский пролив в устье Красного моря между Эритреей и Йеменом. Из Юго-Западной Азии часть людей двинулась дальше вдоль побережья Индийского океана и около двадцати пяти тысяч лет назад достигла южного берега Китая. В течение последнего ледникового периода, примерно в период от 100 тысяч до 9,5 тысячи лет назад, в лед и ледники было заключено такое количество воды, что уровень моря в Юго-Восточной Азии был на сто двадцать метров ниже нынешнего, а огромные пространства наших относительно неглубоких морей были сухими пустынями. Острова в западной части Индонезийского архипелага были частью материкового продолжения Юго-Восточной Азии, называемого Сундаланд, а Австралия, Новая Гвинея и остров Тасмания образовывали сплошной массив, называемый Сахул, или Большая Австралия. Между ними — участки открытых водных пространств и острова биогеографической области, называемой Уоллесия. Известная нам конфигурация островов и архипелагов появилась только позже — в результате повышения уровня моря, начавшегося примерно в 5000-х годах до н.э.

Археологические находки свидетельствуют, что люди попали из Сундаланда в Сахул¹⁵ около пятидесяти тысяч лет назад. Старейшие каменные орудия¹⁶, пригодные для изготовления долбленых лодок (челнов) из бревен, появились всего двадцать тысяч лет назад, так что для переправы, видимо, использовались плоты или связанные бревна. Первые известные нам паруса появились только семь тысяч лет назад в Месопотамии, а мореходы плейстоцена почти наверняка управляли плотами с помощью шестов и весел. Несмотря на огромные расстояния, покрываемые при таких переходах, тогдашним морякам необязательно было полностью терять из виду землю: стратегия дальних плаваний, вероятно, состояла в том, чтобы перемещаться между островами, расположенными друг от друга в пределах прямой видимости¹⁷, — такие острова располагались в ту пору между Сундаландом и Сахулом, а также к востоку от Новой Гвинеи по всему архипелагу Бисмарка. Позже,

около двадцати девяти тысяч лет назад, первобытные моряки преодолели расстояние от Новой Ирландии в архипелаге Бисмарка до острова Бука — крайней западной точки Соломоновых островов. Такой переход выводил мореплавание на следующий уровень сложности: Новая Ирландия и Бука не видны один с другого, однако между ними есть промежуток, с которого оба острова видны одновременно. Более смелых попыток требовало заселение острова Манус в группе островов Адмиралтейства к северу от Новой Гвинеи: чтобы его достичь, нужно плыть не менее тридцати миль, не видя на горизонте никакой земли. Это случилось не позднее, чем тринадцать тысяч лет назад.

В течение следующих десяти тысяч лет расселение так и не продвинулось на восток дальше Бисмарковых и Соломоновых островов. О развитии общества и технологий почти ничего не известно, однако мы точно знаем, что существовал межостровной обмен такими редкостями, как обсидиан — острое вулканическое стекло, часто служившее предметом торгового обмена среди первобытных народов. Однако отличительной чертой этого региона была не однородность, а несхожесть. За прошедшие десять миллионов лет народы Новой Гвинеи и окружающих островов пришли к тому, что сейчас говорят на сотнях языков, принадлежащих десятку различных языковых семей, — ни один регион мира, аналогичный по размеру, не может похвастаться таким разнообразием. Затем жизнь описываемых народов резко изменилась в результате извержения вулкана Витори¹⁸ в Новой Британии около 3600 года до н.э., за которым последовали значительные перемены: люди стали жить более крупными поселениями, появилась керамика, домашние животные — собаки, свиньи и куры, — и более совершенные рыболовные орудия для добычи рыбы в большем отдалении от берега. Этот период длился около двух тысяч лет и закончился с новой волной морских переселенцев из Юго-Восточной Азии.

Новопришедшие были частью волны переселения народов, говоривших на австронезийских языках; их предки, вероятно, происходили из Южного Китая, откуда они переместились к востоку на Тайвань, Филиппины и Борнео, а затем вернулись в Юго-Восточную Азию*. На востоке эти народы различаются типом изготавливаемой ими керамики, принадлежащей археологической культуре лапита¹⁹, образцы

* *Австронезийские языки* (Австронезия буквально означает «южные острова») — языки австронезийской языковой семьи, их носителей можно найти на островах Юго-Восточной Азии и местами на ее материковой части, в Океании и (западнее) на острове Мадагаскар.

которой встречаются от Филиппин и Северо-Западной Индонезии до архипелага Бисмарка. Довольно быстро смешавшись с народами Меланезии, на которых они наткнулись по пути, носители культуры лапита двинулись от Соломоновых островов на юго-восток к Меланезии и в XII веке до н.э. достигли островов Санта-Крус, Вануату (Новые Гебриды), островов Луайоте и Новой Каледонии. Одна из групп повернула от островов Санта-Крус или Вануату на восток к Фиджи — через открытое океанское пространство длиной около 450 морских миль. Их потомки к 950 году до н.э. достигли островов Тонга и Самоа (в это время появляются первые поселения в Западной Полинезии). Несмотря на родственные узы и торговые взаимодействия между исходными островами и колониями, способствовавшие поддержанию двусторонних связей некоторое время после расселения, межостровное общение со временем ослабло. Тем не менее полинезийцы обычно считают Тонга и Самоа «землей Гавайки» — родиной предков.

Примерно через семь веков после переселения начали оживать попытки морских походов, которыми полинезийцы нащупывали пути на юг и восток. Было предложено несколько версий²⁰. Одна из недавних теорий утверждает, что около 200 года до н.э. жители Самоа и Тонга достигли островов Общества, а жители Маркизских островов (севернее и восточнее) пришли из Самоа. Через пятьсот лет выходцы с островов Общества и Маркизских островов достигли острова Пасхи, который имеет площадь втрое меньше, чем Манхэттен, и является самым обособленным островом на Земле — он более чем на тысячу миль отстоит от ближайшего соседа, острова Питкэрн, и почти на две тысячи миль от Южной Америки. Около 400 года до н.э. выходцы с островов Общества и Маркизских островов высадились на Гавайи. Последняя крупная волна переселения полинезийцев около тысячи лет назад дошла от островов Общества на юго-запад к Новой Зеландии.

Хронология заселения Микронезии²¹ не так отчетлива, однако эти мелкие, широко рассеянные по морю острова становились, по-видимому, конечной точкой морских путешествий народов из островной части Юго-Восточной Азии, из северного ответвления полинезийцев культуры лапита и меланезийцев с архипелага Бисмарка. (Версия о выходцах непосредственно с Тайваня менее правдоподобна.) Гуам — крупнейший остров в Микронезии и один из самых западных островов в этой группе; здесь самые вещественные находки, свидетельствующие о поселениях человека, датируются 1500 годом до н.э. Разрозненные археологические данные свидетельствуют, что на Маршалловы острова (около тысячи миль от Гуама) первые люди попали к I веку до н.э.

и вскоре после этого на Каролины (ближайшие к Гуаму острова), однако дальнейшие исследования могут дать и отличающуюся картину.

Что побудило народы культуры лапита²² выйти в открытые воды Тихого океана — неизвестно. Прежние места обитания вроде бы не страдали от перенаселенности, переходы предстояли очень долгие, а вещей с собой везли не так много, и они были не очень ценными для торговли, по крайней мере с точки зрения наших нынешних знаний. Более вероятная версия может быть связана с общественным устройством культуры лапита — порядок рождения детей в семье и законы наследования могли вынудить или побудить те поколения, кому не досталось семейное наследство, оторваться от дома и пуститься осваивать мир. Тех людей могло вести и простое любопытство, и если полинезийские походы были задуманы исключительно ради интереса, то они не имеют аналогов в истории — по крайней мере, на общепринятом уровне — вплоть до полярных экспедиций XIX века. Впрочем, в чем бы ни состояла причина — основным фактором, как всегда в походах первооткрывателей, была уверенность, что в исходную точку можно вернуться. В любом случае переселение тихоокеанских народов было результатом обдуманного расчета, а не плодом случайности или «великолепного безрассудства»²³ — этот факт закреплен в устных традициях Океании.

В полинезийской мифологии рыбная ловля — один из главных лейтмотивов, связанный с самим существованием этих островов и открытием земель от Гавайев до Новой Зеландии. Одна из традиционных версий говорит, что первое путешествие в Новую Зеландию возглавлял рыбак по имени Купе²⁴ родом из Гавайки — здесь это название, по-видимому, относится к одному из островов Общества. Легенда рассказывает, что рыбакам с Гавайки стала мешать стая осьминогов, которая не давала им ловить рыбу, и тогда их предводитель Купе решил отправиться за ними в погоню — до самой Новой Зеландии. Купе знал, что плавание предстоит долгое, и на его лодке «Матаоруа» вместе с ним было шестьдесят семь человек, включая его жену и пятерых детей. После того как Купе одолел осьминога в проливе Кука, Купе назвал несколько островов пролива именами своих дочерей, дошел до Южного острова и затем пустился обратным путем в Гавайки с полуострова рядом с нынешним Оклендом, называемого «Хокианга нуи а Купе» — «великое место возвращения Купе». В рассказах Купе эти острова фигурируют как незаселенные земли, однако другие версии легенды, а также археологические свидетельства говорят, что первые полинезийцы, прибывшие в Новую Зеландию, уже застали там поселенцев — вероятно, меланезийцев с Фиджи.

Хотя Соломоновы острова ближе к Новой Зеландии²⁵, чем острова Общества или Гавайи, путь до них сложнее, и со временем как меланезийские, так и полинезийские поселенцы утратили связь с родиной. Тот факт, что самые крупные, заметные и плодородные острова южной части Тихого океана не привлекли к себе постоянного потока мореходов в более ранние времена, может объясняться способами мореплавания, характерными для условий Полинезии.

ОКЕАНИЯ — СПОСОБЫ ОРИЕНТИРОВАНИЯ И КОРАБЛЕСТРОЕНИЕ

Плавать по Тихому океану, имея целью вернуться в исходную точку или пристать к отдаленному берегу, — занятие, требующее высочайших навигационных навыков. Совокупная площадь островов к востоку от Новой Гвинеи составляет меньше одного процента от общего размера Тихого океана, и эта площадь разделена на двадцать одну тысячу островов и атоллов, каждый в среднем²⁶ менее шести-десяти квадратных километров (двадцать две — двадцать три квадратных мили), хотя большинство еще более мелкие. И если освоение и заселение Океании стало уникальным деянием в мировой истории, то мореходные навыки²⁷, необходимые для этого, были не менее уникальны. Основные приемы, которыми пользуются мореплаватели, по сути одни и те же даже на простейшем уровне: наблюдение небесных светил (астрономическая навигация), использование ветров и течений, отслеживание поведения птиц, рыб и китов. Отличительной чертой тихоокеанских искателей счастья было то, что они понимали важность этих приемов и, более того, без обращения к письменности объединяли свои наблюдения в связный комплекс знаний.

Между экватором и 15–25 градусами южной широты (в зависимости от времени года) преобладают устойчивые юго-восточные ветры — пассаты²⁸. Мореходы с Соломоновых островов, полагаясь на периодические смены ветра для плавания в нужном направлении, были уверены, что даже если они не найдут новых земель, то пассаты со временем задуют снова и приведут их обратно на запад, к дому. (К схожей стратегии прибегали европейцы при освоении Атлантического океана в XIV–XV веках.) Таким образом, освоение морских пространств было по большей части плодом намеренных плаваний туда и обратно; обнаружить новые острова при случайных блужданиях по морю, когда судно сбивалось с курса, удавалось лишь изредка.

Этому принципу соответствует как изначальное переселение народов с Соломоновых островов на острова Санта-Крус и в Новую Каледонию, так и принцип заселения остальной территории Полинезии между экватором и примерно двадцатым градусом южной широты.

Заселение Новой Зеландии — исключение, подтверждающее правило. Наивысшая точка северного острова отстоит от Соломоновых островов примерно на две тысячи миль и лежит на 35-й южной параллели, на дальней границе пояса пассатов, так что исследовать пути туда из Центральной Полинезии довольно сложно, поскольку нет гарантии благополучного возвращения. Таким образом, Новая Зеландия менее доступна, чем Маркизские острова — те находятся на вдвое большем расстоянии к востоку от Соломоновых островов, но путь к ним был найден несколькими столетиями раньше. Новая Зеландия также лежит на более далекой (и более холодной) широте, на девятьсот миль дальше от экватора, чем Гавайи, и климат там более суров. Все эти обстоятельства, вероятно, и привели к тому, что первые переселенцы со временем и забыли морской путь («ара моана») обратно в Полинезию. Однако даже при таких условиях маори не прекратили контакта с морем: около 1500 года они достигли острова Чатем в 420 милях к востоку от Новой Зеландии — он, вероятно, и стал последним островом, заселенным полинезийскими мореходами.

Способность полинезийцев с такой точностью раз за разом достигать нужной цели коренилась в их великолепном знании океана и в умении находить все новые острова, даже не видя их заранее²⁹. Это «эзотерическое» знание передавалось устно, только некоторым избранным, из поколения в поколение. Некоторые из таких приемов известны и в рамках других мореходных традиций — следить за полетом птиц, кормящихся в море, но гнездящихся на суше, или отслеживать места скопления разных рыб и морских животных, или искать дым от наземных пожаров, или замечать смену цвета воды вблизи рифов. Тихоокеанские мореходы научились примечать рисунок океанских волн³⁰ и то, как он изменяется вблизи островов. На остров, скрытый за горизонтом, могут указать облака — вблизи суши у них меняется цвет, скорость движения и форма. Кроме того, у островов есть «дымка» — смутный, но характерный столб света над островами, особенно над атоллами с внутренними лагунами. Все эти феномены, вместе взятые, помогают морякам с расстояния до тридцати миль догадаться о присутствии острова, что существенно повышает шансы найти даже самые мелкие участки суши.

Однако издали обнаружить землю — не то же, что целенаправленно плыть от одного острова к другому, а именно этим занимались

мореходы Океании, используя наблюдения за землей, морем и небом. Их способ астрономической навигации требовал помнить «направление от каждого известного им острова до каждого из остальных»³¹. Направление на один остров относительно другого определяется восходящей или заходящей звездой, под которой виден остров со стороны наблюдателя. При путешествии между двумя островами некий третий выступает в роли острова отсчета, называемого *этак*³². Мореплавателю известны звезды, под которыми находится *этак*, если смотреть на него с исходного или конечного острова, а также звезды, под которыми *этак* находится на разных стадиях пути между обоими островами. Таким образом, путь делится на несколько стадий ориентирования по промежуточным островам. Ориентирование по *этак*ам зависит от того, насколько мореход знает местонахождение всех известных островов относительно друг друга и их положение относительно звезд: например, при плавании между Каролинскими островами Волеаи и Олимарао (отстоящими друг от друга на 117 миль) промежуточным островом будет служить Фараулеп (70 миль к северу), а при плавании от Олимарао к Фараулепу *этак*ом будет Волеаи.

В разных частях Тихого океана мореходы пользовались разными способами навигации. От тех немногих, кто сохранил традиционные навыки до наших дней, нам известно, что на Маршалловых островах моряки чаще учитывают рисунок океанских волн, а мореходы Федеративных Штатов Микронезии в основном полагаются на восходящие и заходящие звезды. В 1970-х годах исследователи начали опрашивать последних носителей народных знаний, занимающихся мореходством по традиционным канонам, и ходить с ними в морские плавания с целью обучиться их секретам и посмотреть, достаточно ли надежна такая система навигации для поддержания контакта между островами, лежащими в открытом океане за многие сотни миль друг от друга. В 1976 году Полинезийское мореходное общество построило катамаран «Хокулеа»³³ с треугольными парусами, который проделал путь от Гавайев через острова Туамоту до Таити — около 2400 миль. Мау Пиаилуг³⁴, штурман с острова Сатавал (одного из Каролинских островов, имеющего площадь около четырех квадратных километров), провел судно через северо-восточные пассаты, экватор и затем в юго-восточные пассаты, и через тридцать четыре дня плавания от Мауи «Хокулеа» достигла Таити. В 1985 году гавайский ученик Пиаилуга, Наиноа Томпсон, повел «Хокулеа» в экспедицию, повторявшую большое количество старых маршрутов в границах Полинезии — протяженностью шестнадцать тысяч миль — между островами Кука, Новой

Зеландией, Тонга, Самоа, Таити и островами Туамоту. В 1999 году «полинезийский треугольник» был замкнут плаванием от Гавайев до острова Пасхи через Маркизские острова. Эти успешные походы, в числе прочего, доказали, что мореходы прежних времен, полагавшиеся на устную традицию передачи навигационных знаний, были вполне способны методично и целенаправленно исследовать острова Тихого океана, далеко отстоящие друг от друга, и что при наличии достаточно больших судов, развивающих нужную скорость, легко могли перевозить людей и грузы, необходимые для заселения земель, и поддерживать связь между островами.

К 1999 году, когда состоялся упомянутый поход к острову Пасхи, «Хокулеа» была старейшим судном среди полудюжины традиционных морских судов, построенных на Гавайях, островах Кука и в Новой Зеландии. Археологические остатки старинных тихоокеанских судов очень немногочисленны, письменность жителей Океании отсутствует, поэтому наше понимание древних принципов судостроения зависит от толкования письменных описаний и иллюстраций, сделанных европейскими путешественниками начиная с XVI века. Суда обычно строились из связанных между собой досок, из которых складывался полный корпус желаемой формы, а затем внутрь вставлялась рама или ребра для укрепления корпуса — этот принцип называют «от обшивки к ребрам». Однокорпусные суда применялись на островах Общества, Тонга и Туамоту для рыбной ловли; в Новой Зеландии такими судами доставляли воинов к месту битвы. Для океанских переходов, тем не менее, корабли были недостаточно устойчивы, и судостроители компенсировали это либо дополнительным балансиром, либо скреплением двух корпусов поперечными балками, на которых можно было возвести закрытую платформу. Балансир состоял из двух или более шестов, соединяющих корпус с небольшим бревном — поплавком, — расположенным с внешней части борта. Такая конструкция встречается не только в Океании, но и по всей Юго-Восточной Азии (где она, вероятно, и появилась изначально) и в Индийском океане.

Катамараны³⁵ были самыми крупными и самыми необходимыми судами в колонизации Тихого океана, и не только из-за большей устойчивости: расположенная между корпусами палуба вмещала больше людей (членов команды и пассажиров) и грузов и, кроме того, лучше защищала от непогоды. Капитан Кук упоминал катамараны, вмещавшие от 50 до 120 человек и доходившие до двадцати одного метра в длину при ширине около четырех метров. Во времена расселения по Тихому океану полинезийцы, вероятнее всего, плава-

ли на катамаранах длиной от пятнадцати до двадцати семи метров, способных перевозить³⁶ людей, припасы и вещи для полноценного заселения необитаемых островов в результате долгих — до полутора месяцев — морских переходов.

Перевозимые грузы включали съедобные растения для выращивания (ямс, таро, кокосы, бананы, ореховые деревья), одомашненных собак, свиней и кур, а также инструменты и керамические сосуды. Хронология заселения Океании показывает, что дальние переходы и миграция расширялись и сокращались циклически, каждый период длился несколько столетий. К XVIII веку, когда европейцы начали составлять карты Тихого океана, полинезийцы уже давно не отправлялись на поиски новых краев, однако не прекратили контактов с морем и не утратили навыков дальних морских походов. Во время первого плавания Кука Джозеф Бэнкс писал, что таитянин Тупия помнил местоположение нескольких десятков островов и что путешествия продолжительностью в двадцать дней не были диковиной. Однако контакты между родиной полинезийцев Гавайки и поселенцами, осевшими на территории между островом Пасхи, Гавайями и Новой Зеландией, прекратились. Со временем островитяне неминуемо вернулись бы к морским путешествиям, наладили постоянную связь с материками, лежащими к востоку, и явили бы народам обеих Америк свои непревзойденные методы мореплавания. Хотя у американских народов и существовали навыки мореходства — правда, развившиеся отдельно в каждом народе и не сложившиеся в единую традицию, — жителям американских континентов не удалось освоить море в той же степени, что другим народам в других частях света.

МОРСКАЯ ТОРГОВАЯ В ЮЖНОЙ АМЕРИКЕ И В КАРИБСКОМ МОРЕ

В 1492 году Христофор Колумб пристал к Багамским островам к юго-востоку от Флориды. По совету индейцев племени таино он проплыл еще 130 миль через Багамскую банку до Кубы. От араваков, которых он позже встретил на Эспаньоле (остров, на котором находятся Доминиканская Республика и Государство Гаити), он узнал о других племенах, живущих к югу: испанцы называли их «кариба» или «каниба» — от этих названий произошли слова «Карибский» и «каннибал». Традиционные труды о Колумбе оставляют в стороне главный вопрос: что это были за племена — таино, араваки и карибы?

Откуда они пришли и когда? Как они путешествовали? У Колумба и его современников были на это собственные ответы, часть из них опиралась на теологические и даже мистические верования о происхождении человека. У коренных племен, населявших Америку, почти отсутствовала письменная история, первые европейцы были больше озабочены личным обогащением, к тому же на обоих американских континентах коренное население катастрофически вымирало от европейских болезней, а с ним исчезла и устная традиция, которая могла бы пролить свет на эти вопросы, — в силу всего перечисленного обязанность проследить истоки и пути миграции человека в Америку перешла к ученым в разных областях знания: от палеонтологов и археологов до лингвистов и генетиков.

Особо сложно установить, какую же роль играли мореходство и внутриматериковое судоходство в изначальном заселении и последующем рассредоточении народов и культур от Аляски и Северной Канады на восток в Гренландию и на юго-востоке Огненной Земли на самом краю Южной Америки. Были предложены четыре гипотезы, из них ни одна не может быть подтверждена окончательно. Три говорят о прибытии первопоселенцев морским путем — две настаивают на Тихом океане, одна на Атлантическом; четвертая предполагает сухопутную миграцию из Северо-Восточной Азии в Канаду. Иными словами, три гипотезы говорят о переселении из Юго-Восточной или Восточной Азии, одна предполагает переход из Европы. Из двух азиатских морских путей один связывается с транстихоокеанской миграцией, явно невозможной пятнадцать тысяч лет назад, другой склоняется к прибрежным переходам³⁷ из Сибири в Аляску и Западную Канаду. Эта последняя теория получила большую известность, однако не факт, что она скажет последние слово в этом вопросе.

Во время последнего ледникового периода — когда Аляска, Новая Гвинея и Тасмания составляли единый континент Сахул — Берингов пролив был участком суши, который вместе с прилегающими областями Сибири и Аляски называется Берингия; он служил «мостом» между Азией и Америкой. Согласно теории прибрежной миграции в Новый Свет, азиатские народы переправились в Америку на судах, держась берегов Берингии. Несмотря на распространение льда, теплые воды идущего к востоку северо-тихоокеанского течения смягчали условия в прибрежных областях (как в наши дни Гольфстрим смягчает климат Исландии и Северо-Западной Европы), освобождая от льда некоторые полуострова и острова, где путешественники могли пополнить запасы воды и пищи. Такие мигранты, путешествующие

ю прибрежным водам, могли бы обогнуть Берингию примерно на уровне островов королевы Шарлотты у Британской Колумбии в Канаде, у южной границы ледниковой зоны, а затем свернуть на материк. Около одиннадцати тысяч лет назад из-за поднявшегося уровня моря вода начала затопливать нынешнее дно Берингова пролива, ширина которого в наши дни составляет сорок пять морских миль.

Далее к югу Калифорнийское течение помогло бы мигрантам добраться до Нижней Калифорнии в Мексике, однако западный берег США известен почти полным отсутствием гаваней³⁸, островов и крупных рек южнее реки Колумбия на границе между штатами Вашингтон и Орегон. Никакие прибрежные народы от Орегона до Южной Калифорнии не доросли до строительства судов в той степени, чтобы поставить ресурсы моря себе на службу. Тем не менее около тринадцати тысяч лет назад люди уже жили на островах Санта-Барбара — архипелаге из восьми островов, простирающихся на 140 миль между проливом Санта-Барбара и заливом Санта-Каталина у южного побережья Калифорнии. Заселение береговой части Перу и Чили относится примерно к тому же периоду, тогда же был заселен и центр Южной Америки, где плотная сеть текущих на восток рек, зарождающихся в Андах, способствовала бы очень быстрой миграции; в периоды полноводья Амазонки, если идти по течению, можно почти без усилий делать по 120 километров в день³⁹.

Точная последовательность и датировка этих событий пока составляют предмет яростных и порой озлобленных споров, но самое раннее из общепринятых археологических свидетельств присутствия человека на территории Южной и Северной Америки относится к периоду около пятнадцати тысяч лет назад. Каким бы путем люди ни попали в Америку, это произошло не ранее, чем пять тысяч лет назад — первые государства появились там примерно в те же времена, когда развилась письменность в Месопотамии и Египте. Наивысшего расцвета культуры доколумбовой эпохи достигли в Андах и в Центральной Америке, однако были и независимые течения в Северной Америке, среди строителей курганов в восточной части Вудлендса, где многие поселения находились у рек, и на пустынном юго-западе. Некоторые из этих культур развивались автономно, у других заметно влияние соседних или предыдущих цивилизаций.

Для историков мореплавания особый интерес представляет теория, согласно которой андская цивилизация возникла⁴⁰ из океаноориентированных общин на побережье Перу и что поздняя андская культура была перенесена в Центральную Америку по морю. Соглас-

но этой гипотезе первые обитатели Перу, которым удалось создать объединения более крупные, чем горстка кланов, были рыбаками, жившими в устьях рек. На засушливом побережье Перу расположены самые сухие пустыни планеты, прибрежные равнины почти не видят дождей, а 80 процентов рек текут с Андских плоскогорий на восток, к Атлантическому океану, — и при этом одно из самых богатых рыбой мест, известных в мире, находится непосредственно вблизи берега. Западный берег Южной Америки омывается холодным Перуанским течением, идущим от Антарктиды. Когда теплый тихоокеанский воздух проходит над холодными прибрежными водами, он охлаждается, а значит — теряет способность удерживать влагу и порождать дождь. Этим и объясняются береговые пустыни Чили и Перу. В то же время холодные воды более богаты питанием, чем теплые, и из-за подъема глубинных океанских вод эти места изобилуют рыбой. Сходный климатологический процесс происходит в Атлантическом океане, где холодное и богатое рыбой Бенгельское течение омывает засушливые пустыни на берегах Анголы, Намибии и Южной Африки.

Первые строители южноамериканских монументальных архитектурных сооружений жили в долинах более чем пятидесяти параллельных рек, струящих свои воды к побережью Перу. Раскопки в Асперо, расположенном на реке Супе к северу от Лимы, показывают, что основную часть пищи здешним людям доставляло море — они питались морскими птицами, моллюсками, морской рыбой и морскими млекопитающими. Суша давала им пресную воду и возможность выращивать тростник, тыквы и хлопок⁴¹ (из них изготавливали рыболовные лесы, сети и простейшие плоты), а также продовольственные сельскохозяйственные культуры. В III тысячелетии до н.э. в Асперо начали возводить пирамиды — к настоящему времени идентифицировано восемнадцать, — крупнейшая из которых занимала 1500 квадратных метров. Выше по течению Супе и дальше от морских ресурсов, чем Асперо, находится более поздний город Караль, более чем втрое превышающий площадью Асперо, с пирамидами высотой до двадцати пяти метров. Третье известное исследователям поселение называется Эль-Параисо и находится южнее, примерно в двух километрах от моря; оно появилось около 2000 года до н.э. Объекты раскопок в Андах, относящиеся к тем же временам и сравнимые с вышеперечисленными по сложности архитектуры, явно были связаны с океанским побережьем, везде были найдены морские раковины и кости рыб.

Береговые государства пришли к упадку в начале I тысячелетия до н.э. Причины неясны; одна из гипотез предполагает, что местность

пострадала от особо сурового Эль-Ниньо, когда теплые поверхностные воды препятствовали нормальному поднятию холодных вод у берега — из-за этого, возможно, резко уменьшилось количество рыбы, а обильные дожди и наводнения оттеснили людей в глубь материка. В любом случае между 900 и 200 годом до н.э. высокогорные местности процветали, особенно в районе поселения в центрально-западном Перу, известного как Чавин-де-Уантар и давшего имя пан-андской культуре, предшествовавшей эпохе инков. Культура Чавин почти не имела непосредственных связей с океаном или внутриматериковыми водами, однако она представляет определенный интерес для специалистов по морской истории. Эта культура либо развилась из океано-ориентированного строя, существовавшего на перуанском побережье, либо испытала его сильное влияние, однако помимо этого Чавин еще и связал между собой разрозненные местности, которые в значительной мере полагались на водный транспорт и соответствующие технологии и располагались в промежутке от Эквадора до Амазонии на огромной территории тропических лесов и саванн, ограниченных Андами, горной Гвианой и горной Бразилией. Один из дальних партнеров, с которым Чавин установил самые ранние контакты⁴², находился на южном побережье Эквадора, оттуда в Чавин возили раковины спондилиуса⁴³, считавшиеся тогда самыми ценными дарами, и витые морские раковинки. Эти товары составляли предмет морской торговли с южными землями примерно с III тысячелетия до н.э. В местах их добычи такие раковины использовались как инструменты или украшения, в андских и прибрежных частях Перу они имели символическую значимость для ритуалов, из них делали бусы, подвески и статуэтки. Изначально, возможно, их обменивали на скоропортящиеся товары, не сохранившиеся для археологов, однако к первому тысячелетию н.э. их, видимо, обменивали на медь и обсидиан.

Исследования последних десятилетий опровергли долго бытовавшее мнение о том, что Амазонию⁴⁴ населяли примитивные лесные племена, довольствовавшиеся низкорастущими плодами джунглей. Теперь мы знаем, что люди, жившие вдоль крупнейших тропических рек Южной Америки — особенно Амазонки, Ориноко и их притоков, — прекрасно освоили свою территорию: они сажали тропические сады, строили огражденные дороги шириной до 50 метров, дамбы, мосты, плотины, резервуары, а также возделывали поля. Эти постройки были найдены на широком участке материка от Восточной Боливии до Манауса, где Рио-Негро впадает в Амазонку в районе Белена, вдоль верхнего течения реки Шингу в штате Мату-Гросу и на крупном

экваториальном острове Маражо в устье Амазонки недалеко от Белена. Многие из этих находок относятся к I тысячелетию н.э., однако в Маражо были найдены самые старые в Америке глиняные сосуды, датированные 6000 годом до н.э.

Самое раннее письменное описание путешествия вниз по Амазонке, принадлежащее испанцу Гаспару де Карвахалу, дает яркую картину нескольких крупных и высокоразвитых стран. Карвахаль был одним из пятидесяти семи членов отряда под началом Франсиско де Орельяна и в 1542 году провел восемь месяцев на реках Напо, Мараньон и Амазонка. По сведениям Карвахалья, люди «великих земель Мачипаро»⁴⁵ выше Манауса имели пятьдесят тысяч воинов и занимали территорию, «простирающуюся более чем на восемьдесят лиг» (около 370 километров). Испанский путешественник дивился размеру и качеству глиняных емкостей, включая кувшины почти на четыреста литров⁴⁶, а также меньшие сосуды, не уступающие изготовленным в Испании. Он упоминал также постоянные войны с племенами, во главе которых стояли женщины — амазонки, — а дальше к востоку испанцы обнаружили «двести пирог»⁴⁷ [настолько больших], что каждая вмещает от двадцати до тридцати индейцев, а некоторые до сорока», воинов сопровождали музыканты, которые «шли с таким шумом и криком и так слаженно, что мы были поражены». Амазонские племена вымерли от болезней, попавших в Америку из Европы и Африки; немногие выжившие уже не могли поддерживать образ жизни предков. В силу этого позднейшие данные о доколумбовом устройстве жизни в Южной Америке основывались на сведениях о культуре, претерпевающей кризис, а не на контактах с живыми функционирующими государствами, соединенными между собой широкими торговыми и транспортными связями, в основе которых лежало речное сообщение.

Во времена контакта с европейцами в обеих Америках существовали очень немногочисленные системы дальней морской торговли и всего две или три промежуточные сети на территории нынешней Латинской Америки — одна на Тихом океане между Эквадором, Гватемалой и Мексикой, остальные в Карибском море. Первую исследователи начали изучать, заметив сходство между разнообразными культурными чертами, обнаруженными в обоих регионах — за тысячу восемьсот морских миль⁴⁸ один от другого — при том, что в промежуточных областях такие черты отсутствовали, то есть исключалась возможность сухопутного маршрута между двумя точками. Сходство⁴⁹ погребальных обычаев, керамики, способов обработки металлов, декоративные мотивы, а также многое другое указывает, что обсуждае-

мые морские контакты могли начаться уже в середине II тысячелетия до н.э. Точно известно, что эти контакты существовали⁵⁰ в конце I тысячелетия до н.э. и продолжались до прибытия европейцев. Освоение моря давало рыбакам необходимые предпосылки к дальним торговым контактам и даже стимулировало: открытие морского пути в Мезоамерику могло быть связано с необходимостью найти ракушки для торговли с Андами после того, как добыча собственных ракушек прекратилась из-за Эль-Ниньо или истощения морских ресурсов. Эквадор был редким источником ценного товара и имел контакты с торговыми партнерами внутри материка, а кроме того, обладал другими преимуществами, сделавшими его родиной дальней морской торговли в Северной и Южной Америке. Он расположен на экваторе, то есть на пересечении ветров и течений Северного и Южного полушарий, и богат древесиной и другими материалами для строительства бревенчатых океанских плотов, называемых *бальса*⁵¹.

У испанских очевидцев в XVI веке встречаются описания многочисленных южноамериканских судов, отличающихся размером, назначением, материалами, конструкцией и типом движителя. Простейшие тростниковые плоты были найдены во всех странах тихоокеанского побережья как на морском берегу, так и на горных озерах (включая озеро Титикака на высоте 3800 метров, самое высокогорное озеро в мире), а также в Западной Аргентине и Боливии. Долбленные каноэ были распространены до северной границы Эквадора. У жителей пустынь на побережье Чили были лодки из надутых шкур морских котиков и морских львов. Из судов сложной конструкции известна только *далька* — лодка из скрепленных между собой досок, встречающаяся в Чили между заливом Коронадо и полуостровом Тайтао, а также шитые из коры каноэ, встречающиеся между полуостровом Тайтао и оконечностью материка.

И конкистадоры, и современные историки больше всего интересовались судами, именуемыми «бальса», — плотами из нечетного числа бревен (семь, девять или одиннадцать), скрепленных между собой так, чтобы более короткие оказались по бокам, а самое длинное — в середине. Испанский морской офицер XVI века описывает их так: «Они держатся вровень с водой⁵², порой их захлестывает волнами; важные путешественники, желая остаться сухими, требуют, чтобы поверх сочленений бревен настилали доски. Иногда такие суда имеют столбы и поперечные бревна, установленные вроде стенок повозки, чтобы дети не падали за борт... Для защиты от солнца делается небольшая соломенная хижина». Бальсы двигались с помощью

весел и одного-двух треугольных косых парусов, реже паруса бывали квадратными. Главный интерес испанцев был прикован к никогда прежде не виденному ими рулевому механизму, не имевшему аналогов в евразийских водах. Бальсы управлялись не веслом или рулем, а опусканием или подниманием нескольких швертов втыкающегося типа, называемых *гуарес*, которые располагались на некотором расстоянии друг от друга между бревнами на промежутке от носа до кормы, так что «погружая некоторые из них в воду⁵³ и несколько приподнимая остальные, можно было выбирать на ветер, уходить под ветер, идти галсами с разворотом или идти по ветру, а также дрейфовать, и все это должным маневрированием [с помощью *гуарес*] применительно к нужной цели». Автор этого описания, испанский морской офицер, был настолько впечатлен простотой такого «маневрирования килем», что рекомендовал (пусть и безуспешно) устанавливать *гуарес* на спасательные плоты европейских кораблей.

При имеющихся климатических факторах путешествие из Эквадора в Мексику или Гватемалу и обратно более благоприятно по пути с юга на север. Компьютерное моделирование показывает, что кратчайший путь к северу⁵⁴ (по большей части в прямой видимости берега) занял бы сорок шесть дней, в то время как путь к югу — девяносто три дня. Хотя сезонная разница между самым долгим и самым коротким путем от Эквадора несущественна, лучше всего плавать в апреле. Самое благоприятное время для плавания на юг — с февраля до апреля, однако из-за встречных течений и ветров приходилось дважды уходить из прибрежных вод в открытое море. У Гватемалы бальса должна была пройти 200 морских миль на юг и затем повернуть на восток к берегам Сальвадора, а второй участок открытого моря, протяженностью около 400 миль, лежал от северной оконечности Панамского залива до берега Эквадора.

Несмотря на обилие внутриматериковых водных передвижений в Центральной Америке, примеру эквадорских мореходов не последовали⁵⁵ ни ольмеки (1200–300 гг. до н.э.), ни майя (300–1000 гг. н.э.), ни ацтеки (1200–1519 гг. н.э.): никто из них⁵⁶, по-видимому, не пускался в путь более сложный, чем короткие прибрежные плавания, и не ходил под парусом. На восточном берегу Центральной Америки морская торговля с дальними землями известна только у племен майя-путун⁵⁷ между XIII и XV веком. Расцвет культуры майя (430–830 гг.) был уже далеко позади, однако различные товары — такие как соль, обсидиан, нефрит и медь, перья кетцалья, какао-бобы, хлопок, рабы, глиняные изделия — оставались связующими звеньями между цент-

рами береговой торговли от северного полуострова Юкатан до Гондураса. Фернандо Колумб описывает одну из встреч, которую его отец имел у берегов Гондураса в 1502 году, во время четвертого плавания:

По счастливой случайности⁵⁸ в это время прибыло каноэ длиной с галеру и шириной восемь футов, сделанное из одного ствола дерева, подобно другим индейским каноэ; оно было нагружено товарами из западных земель вокруг Новой Испании [Мексики]. В середине оно имело навес из пальмовых листьев, как на венецианских гондолах, совершенно защищающий от дождя и волн. Под ним находились дети и женщины, а также весь груз и товары. На каноэ было двадцать пять гребцов.

Мореходы майя-путун, возможно, совершали набеги на прибрежные поселения в Гватемале и Гондурасе, однако, по-видимому, ни они, ни другие народы Мексики и Центральной Америки не доплывали до лежащих на востоке Больших и Малых Антильских островов в Карибском море*.

Несмотря на то, что эти земли были заселены выходцами из Южной Америки, самые ранние археологические стоянки на островах Карибского моря, относящиеся к середине четвертого тысячелетия до н.э., обнаружены не в южной части архипелага, как можно было ожидать, а на островах Эспаньола и Куба. За исключением некоторых археологических находок в горах Мартиники, на Наветренных островах нет свидетельств поселений человека до конца 1000-х годов до н.э., когда крупная волна миграции из дельты Ориноко в Венесуэле прошла через Малые Антильские острова и Пуэрто-Рико и дальше к Эспаньоле и Кубе, куда новые поселенцы привезли технологию изготовления гончарных изделий. Эта волна эмиграции из Южной Америки, по-видимому, имела причиной избыток численности населения, а более поздняя — VII или VIII века — колонизация Багамских островов, богатых солью, происходила, вероятно, из-за факторов, связанных с окружающей средой. Конец первого тысячелетия ознаменовался также расцветом культуры племен таино, которые подчинялись местным вождям, правившим на Больших Антильских островах во время прихода испанцев в XV веке. Эти племена были среди

* В группу Больших Антильских островов входят крупные острова Ямайка, Куба, Эспаньола и Пуэрто-Рико. Расположенные к югу Малые Антильские острова делятся на северные Подветренные острова (от Виргинских островов до Доминики) и южные Наветренные острова (от Мартиники до Гренады).

тех исконных жителей Америки, которые первыми пали жертвой болезней и войн при появлении европейских поселенцев и африканских рабов. Их история очень быстро канула в прошлое, и почти все свидетельства о том, как заселялись острова Карибского моря в доколумбову эпоху, были утрачены навсегда.

СЕВЕРНАЯ АМЕРИКА

Удивительно, как немногочисленны указания на контакты между североамериканским материком и Антильскими островами (девяносто миль к югу от Флориды) или Багамами (пятьдесят миль к востоку). Однако пять тысяч лет назад у населения древней Флориды были устойчивые морские традиции, а в число старейших выдолбленных каноэ мира⁵⁹ входит настоящий флот из более чем сотни челнов — его нашли в 2000 году у озера Ньюнан вблизи Гейнсвилла. Более сотни судов относятся к периоду между 3000 и 1000 годом до н.э.; из двадцати двух каноэ, длину которых можно установить с некоторой долей уверенности, у двадцати она составляет от шести до девяти метров. Такие суда часто называют долбленными, однако древнейшие каноэ такого типа появились еще до эпохи металлических орудий — середина дерева выжигалась огнем, обугленную древесину удаляли каменными скребками. В готовый корпус могла вставляться рама, которая предотвращала деформацию бортов, а для наращивания надводного борта использовались ряды досок, называемые поясом наружной обшивки, — вот почему такие каноэ часто считаются предшественниками дощатых лодок⁶⁰. Суда, найденные на озере Ньюнан, явно предназначались для спокойной воды, и многие из них управлялись шестом, а не веслами. Несмотря на многообещающее начало, мореходы полуострова Флорида так и не вышли в открытый океан.

ДОЛБЛЕННЫЕ КАНОЭ НА СЕВЕРО-ЗАПАДЕ ТИХОГО ОКЕАНА

Одно из немногих мест на американском континенте, где челны широко использовались для выхода в океан, — тихоокеанское побережье между проливом Хуан-де-Фука и юго-востоком Аляски. Прибрежные племена вели торговлю⁶¹ различными товарами, включая меха и шкуры, жир тихоокеанского талеихта, рабов и раковины лопатоногих мол-

досков с берегов Британской Колумбии, широко использовавшиеся как платежное средство. В некоторых местностях к приходу европейцев лодки были практически у всех, и когда в 1805 году экспедиция Льюиса и Кларка спустилась по реке Колумбия к Тихому океану, Уильям Кларк отметил поселение численностью «около 200 мужчин»⁶² племени скиллутов. Я насчитал 52 каноэ на берегу напротив селения, многие из них очень велики и с высоким носом». Племена нутка (нуу-ча-нулт) на острове Ванкувер и хайда на островах Королевы Шарлотты особо славились качеством своих судов и продавали их соседним племенам.

Долбленные каноэ могут изготавливаться из многих пород деревьев, имеющих прямой ствол, однако существует всего несколько видов деревьев, у которых ширина ствола дает челну устойчивость и глубину, необходимую для океанских путешествий, и одно из таких деревьев — кедр, произрастающий на северо-восточном побережье Тихого океана. Крупные каноэ⁶³, использовавшиеся для дальних торговых переходов, охоты на китов и военных набегов, бывали до двенадцати метров в длину и двух метров в ширину, в них помещалось от двадцати до тридцати человек с оружием или грузом. Другие доходили до восемнадцати метров, а в XIX веке было известно каноэ длиной в двадцать пять метров; Мериуэзер Льюис поражался челнам грузоподъемностью, по его оценкам, до трех-четырёх тонн. Менее крупные «семейные каноэ» вмещали от десяти до пятнадцати человек. Они обычно «украшались изображениями, вырезанными из дерева»⁶⁴, — фигурами медведя на носу и человека на корме, раскрашенными и очень аккуратно установленными на лодках, высотой почти в человеческий рост». Говоря о методах судостроения, применяемых в XIX веке — спустя века после того, как европейские торговцы завезли сюда металлические инструменты, — Льюис отмечал, что «единственным орудием»⁶⁵, которым обычно валят деревья, придают форму лодкам и прочее, остается долото, сделанное из старого напильника шириной около полутора дюймов... можно предположить, что строительство крупного каноэ с помощью такого инструмента заняло бы годы, однако здешние жители делают их за несколько недель. Свои челны они ценят весьма высоко».

КАЯКИ, УМИАКИ И БАЙДАРКИ⁶⁶

Как бы ни были знамениты лодки племен нутка и хайда, среди судов коренного населения Америки остаются непревзойденными два вида — берестяное каноэ и лодка из шкур. В отличие от долбленных

судов, при изготовлении которых часть материала удаляли, освобождая тем самым пространство внутри, лодки из шкур и берестяные каноэ получались в результате соединения частей. Каждый из этих видов судов возник в определенных природных условиях: в случае каноэ это была умеренная лесная зона Северной Америки, в случае лодки из шкур — арктическая зона, причем мы имеем три отчетливые разновидности таких лодок от Северо-Западной Сибири через верхнюю часть Северной Америки до Гренландии. Помимо каяков, существовали еще умиаки — большие открытые лодки от пяти до восемнадцати метров в длину, применявшиеся для перевозки грузов и пассажиров и для охоты на моржей и морских львов, а также байдарки, схожие с каяками, но имевшие два или иногда три места для гребцов. Каяки и байдарки использовались главным образом для охоты.

Лодки всех трех типов сооружались на гибкой деревянной раме, обычно из плавника. Эластичные и прочные шкуры тюленей, моржей или белых медведей, крепившиеся к раме сухожилиями, китовым усом или шнуровкой из полос кожи, предохраняли нос лодки от повреждений при ударе о лед. Легкая конструкция и традиционно плоское дно умиаков позволяли как перевозить большие грузы, так и легко перетаскивать лодку через участки льда. Каяки и байдарки имели схожее строение, но отличались тем, что деку затягивали шкуррой, оставляя непокрытыми только «люки», где гребец сидел, вытянув вперед ноги. Несмотря на внешнее сходство, каяки отличались конструкцией в зависимости от природных условий разных мест.

Обитатели полярных и приполярных областей Северной Америки умели ориентироваться в море уже около 6000 года до н.э. — этим периодом датируются археологические находки на Алеутских островах. Дальнейшая история полярного мореходства отмечена возникновением культурных традиций на Аляске, распространившихся впоследствии к востоку, до Гренландии. Люди ранней палеоэскимосской традиции охотились на тюленей и белых медведей начиная примерно с 2500 года до н.э.; для обогрева и освещения они использовали деревья приполярных лесов. Важным изобретением дорсетской культуры, появившейся около 500 года до н.э., была каменная лампа, наполненная моржовым или тюленьим жиром, из-за чего охота на каяках приобрела особую важность. Из оружия использовались дротики и гарпуны, часто бросаемые с помощью атлатлей или копьеметалок; к гарпунам веревкой крепились кожаные пузыри, позволявшие удержать гарпун на поверхности и утопить жертву. Судя

по размерам животных, на них охотились сразу несколькими каяками, в непогоду каяки часто крепились между собой попарно, для большей устойчивости.

Дорсетскую традицию сменили⁶⁷ представители культуры туле — предки современных инуитов, — появившиеся на Аляске около тысячи лет назад, во время того же периода средневекового потепления, который облегчил викингам переселение в Исландию, Гренландию и Северную Америку. Распространение культуры туле на восток было стремительным и мощным — на территории от Северной Аляски до Гренландии люди говорят на одном языке (пусть и на разных его диалектах), в то время как Аляска и соседствующая с ней Сибирь насчитывают пять отдельных языков. Каяки культуры туле были крупнее, чем в дорсетский период; в эпоху туле использовались также умиаки — с их помощью охотились на белуху (полярного дельфина). К началу малого ледникового периода, наступившего около 1300 года, жители этих областей были прекрасно оснащены и перешли на более выраженную, чем у их предков, сезонную охоту: они мигрировали между летними стоянками, где занимались рыбной ловлей и охотой на карибу, и зимними стоянками, где охотились на тюленей, но неизменно в пределах полярных и приполярных областей.

БЕРЕСТЯНЫЕ КАНОЭ

Создатели лодок, жившие в лесной зоне, располагали куда более разнообразным материалом для строительства судов, чем их арктические соседи. От 1000 года до прихода европейцев лесные индейские поселения располагались большей частью на главных реках — особенно Миссисипи, Миссури, Огайо, Иллинойс и Теннесси, — которые ценились за обилие рыбы и за плодородие прибрежных равнин, а также за то, что они служили путями сообщения между землями. Проследить эволюцию внутриматерикового судоходства индейцев за всю историю не представляется возможным, однако мы знаем, что к XVI веку берестяные каноэ уже давно существовали и способы их создания были доведены до совершенства. Эти суда широко использовались на территории, включающей побережья Ньюфаундленда, Новой Англии и приморских провинций Канады, долину реки Святого Лаврентия, Центральную Канаду и Аппалачи и далее земли вплоть до Среднего Запада. Несмотря на то, что в настоящее время каноэ ассоциируются исключительно с реками и озерами, индейцы микмак

пользовались ими для перевозки медных слитков от Новой Шотландии через залив Мэн до полуострова Кейп-Код.

Самые ранние описания каноэ почти не содержат подробностей, однако сходятся в восторгах по поводу их вместительности, легкости и скорости — факторов, по-видимому, впечатлявших даже самих строителей лодок: в языке индейцев пенобскот каноэ обозначались словом *agwiden*, что значит «легко плывущий». Английский путешественник Мартин Принг, исследовавший побережье Массачусетса в 1603 году, был так поражен свойствами каноэ, что даже привез одно в Англию.

Оно сшито прочными и упругими ивовыми прутьями⁶⁸ или лозой, а швы покрыты сверху смолой или живицей... оно открытое, как верейка, и острое с обоих концов, только нос округло загнут вверх. И хотя оно способно перевезти девять мужчин стоймя, весит оно никак не более шестидесяти фунтов — что почти невероятно, учитывая размер и грузоподъемность. Весла на конце плоские... сделаны из ясеня или клена, очень легкие и прочные, около двух ярдов длиной, и гребут ими весьма быстро.*

Самую подходящую для каноэ бересту⁶⁹ получают от белой американской березы (иногда ее так и называют «березой канойской»), зона произрастания которой тянется широким поясом поперек Северной Америки: северная граница этого пояса протекает от Лабрадора до реки Юкон и побережья Аляски, а южная — от Лонг-Айленда до тихоокеанского побережья в северной части штата Вашингтон. Слои бересты, толщиной как минимум в одну восьмую дюйма, снимали со ствола и сшивали отдельные пластины вместе, предпочтительно корнями черной ели, а затем для водонепроницаемости покрывали еловой смолой, формируя внешнюю оболочку каноэ. Вариантов таких каноэ насчитывалось великое множество, разновидности зависели как от вида лодки и типа воды, — грузовое это должно быть судно, пассажирское или военное; для озер, спокойных рек или стремнины, — так и от изготовителей. В то время как при строительстве каяка первым создавался остов, который затем обтягивали шкурой, берестяное каноэ строилось наоборот — от оболочки к остову. Джон Макфи в своем классическом труде «Как выжило берестяное каноэ» пишет: «Индеец⁷⁰ начал строить каноэ с оболочки. Он раскатал бе-

* *Верейка* — небольшая весельная лодка для перевозки пассажиров и грузов.

ресту прямо в месте строительства лодки, белой стороной вверх, и принялся сооружать каноэ. Присоединяя бересту к планширу, он создал по сути берестяной мешок. Затем он проложил доски, затем — одно за другим — вставил ребра. В итоге каноэ получилось гибким, упругим и прочным». Демонстрируя прочность каноэ, его создатель «вскинул руку⁷¹ и ударил кулаком в дно одной из лодок с такой силой, которая сделала бы честь профессиональному боксеру... Дно каноэ не получило ни малейших повреждений. Мастер сказал, что кора белой березы поражает воображение — она прочна, упруга и водонепроницаема».

С прибытием европейцев в Северную Америку каноэ стало главным средством транспорта, особенно так называемые *canots de maitre* или *maitre canots* французских путешественников и их партнеров-индейцев, занимавшихся пушной торговлей в центральной части Канады. Как писал один историк, эти суда «должны рассматриваться⁷² как исторические общеканадские лодки, ставшие более ярким символом великой эпохи заселения Канады, чем кибитки, повозки, паровозы и пароходы». В наше время каноэ и каяки строят не из исконных материалов, как раньше, однако модели из стеклопластика, брезента и алюминия, созданные по изначальному образцу индейских лодок, стали одним из самых популярных видов лодок для активного отдыха, а гребля на байдарках и каноэ вошла в число олимпийских видов спорта: лишнее свидетельство, что эти лодки просты по конструкции, легки в деле и не требуют сложных навыков по их управлению.

ДОЩАТЫЕ ЛОДКИ

При всей выверенности процесса изготовления берестяных каноэ, они имеют ограничения в размере и могут управляться только вручную. То же касается каяков и других лодок из шкур. Более крупные суда требуют более жесткого корпуса, такого, как у дощатых лодок; создатели долбленых челнов на северо-западе Тихого океана и на озере Ньюнан до этой стадии не дошли. Из дощатых лодок, помимо *дальки* в южной части Чили, в Америке доколумбовой эпохи известен лишь *томол* — судно индейцев-чумашей, живших на островах Санта-Барбара и вдоль побережья между Лос-Анджелесом и мысом Консепсьон, к западу от Санта-Барбары. Для Южной Калифорнии, где у индейцев не сложилось богатого опыта судоходства, острова Санта-Барбара — крайне нетипичная местность для возникновения такого

тщательного подхода к конструкции корпуса судна. Первые народы, достигшие этих островов около 11 000 года до н.э., вероятнее всего, приплыли не на челнах, а на тростниковых плотках. Древесину и другие материалы для строительства *томола* приходилось добывать долгими поисками или выменивать при торговле: доски вырезались из плаванки, более других пород ценились бревна секвойи вечнозеленой (калифорнийского мамонтового дерева), которые сносило к югу Калифорнийским течением от центрального побережья на расстоянии 250 миль; для связывания досок использовался мимузопс, ввозившийся с материка наряду со смолой для заделки швов и защиты корпуса. Неудивительно, что строительство таких судов требовало огромных затрат сил, времени и навыков. От чумашей, которые были основным источником сведений о *томоле*, известно, что «деревянное каноэ⁷³ было как морской дом, более ценный, чем дом на суше, и стоило больше денег». Из-за сложной конструкции этого судна и высокого статуса связанных с ним людей историю *томола* удалось проследить до середины первого тысячелетия н.э. — периода, для которого зарегистрированы первые данные о расслоении социальной структуры чумашей.

В то время как в Евразии дощатые лодки стали главным этапом развития для морских и океанских судов, калифорнийский *томо* и чилийская *далька* остались технологическим тупиком. Почему традиция составного крепления деталей корпуса не распространилась дальше, почему не использовались паруса (или использовались не повсеместно) и почему не успела лучше развиться сеть морских маршрутов в Северной и Южной Америке — вопросы, на которые сложно ответить. Очень соблазнительно привести аргументы о природных ограничениях — как, например, тот факт, что омывающие Америку воды не образуют морей, которые способствовали бы развитию цивилизации, как в Средиземноморье или на побережьях Балтики, или дали бы предсказуемую смену муссонов, как в Индийском океане, или позволили бы плавать короткими переходами от острова к острову, как на архипелагах Юго-Восточной Азии. Однако Великие озера — все равно что внутренние моря, а острова Карибского моря представляют собой почти непрерывную цепь островов, расположенных в прямой видимости один от другого от Венесуэлы до Флориды и Юкатана. Нельзя все списать и на нехватку природных ресурсов: начиная с XVI века европейцы широко пользовались ресурсами Нового Света с его почти бесконечным разнообразием древесины и прочего нужного для судостроения.

Те же вопросы возникают и применительно к приморским поселениям в Евразии, где, несмотря на наличие плотной сети межкультурных контактов и связей, относительно сложные технологии судостроения и разработки типов движителя развивались в одних местностях и не возникали в других. На побережьях Балтийского моря до 600-х годов н.э. не знали парусов, хотя суда служили для охоты, рыболовства и транспортировки грузов, — и это при развитых контактах со Средиземноморьем, где парус был известен как минимум с III тысячелетия до н.э. Культурные и социополитические объяснения также ничего не дают. В Центральной Америке существовали, сменяя одни других, высокоразвитые государства — от ольмеков до ацтеков, и при этом ни одно из них не стремилось воспользоваться своей близостью к морю. Как показывает пример Океании, густонаселенные централизованные государства, обладающие широкими ресурсами для судостроения и торговли, не обязательно становятся морскими державами. Жители тихоокеанских островов, куда более малочисленные, чем их современники в Евразии или Америке, покорили больше океанских просторов, чем любые другие народы. Однако морская история нередко позволяет делать глобальные обобщения. Не менее загадочен тот факт, что самый крупный массив археологических, письменных и культурных свидетельств развития древнего мореплавания дает Египет — страна, куда больше ассоциируемая с пустынями, чем с морями.

ГЛАВА 2

РЕКИ И МОРЯ ДРЕВНЕГО ЕГИПТА

Древний Египет как мощное влиятельное государство возник пять тысяч лет назад. Письменные источники, древнеегипетское изобразительное искусство, археологические находки свидетельствуют, что водные пути были для египтян жизненно важными, тесная связь с лодками и кораблями влияла на все аспекты жизни, от представлений о загробном мире и путешествии солнца по небу до трудовых традиций и государственного устройства. Пустынный климат — не повод забывать, что от рек и морей ощутимо зависела политическая стабильность Египта, спокойствие внутри страны и взаимодействие с другими странами, лежащими на берегах Средиземного и Красного морей. Последняя тысяча километров Нила, между Асуаном и Средиземным морем, была колыбелью мореходства; здесь сновали бесчисленные суда, перевозившие людей и грузы, в том числе тысячетонные каменные глыбы: их путь от каменоломен до строительных площадок, где возводились пирамиды и другие монументальные сооружения, мог составлять сотни километров. К 2600 году до н.э. египтяне обыденно плавали в Левант за крупными партиями кедра и других товаров, а также к Красному морю в поисках ладана, драгоценных металлов, экзотических животных и других чудес страны Пунт. В XII веке до н.э. стабильные морские пути впервые оказались для страны бедствием: пришельцы с Ближнего Востока ускорили конец Нового царства. Между тем обращение египтян к морской торговле способствовало установлению долгосрочных связей с крупнейшими государствами Месопотамии и Малой Азии, а также помогло наладить постоянные морские переходы к берегам восточного Средиземноморья.

КОРАБЛЬ В ПУСТЫНЕ, 2500-Е ГОДЫ ДО Н.Э.

Весной 1954 года сотрудники Египетской службы древностей разбирали обломки вокруг пирамиды Хеопса в Гизе. От рутинной процедуры по очистке пирамиды никто не ждал особых находок, поскольку за четыре с половиной тысячи лет здесь побывали не только археологи, но и грабители могил, и искатели сокровищ. Расчистив камни, рабочие обнаружили остатки южной ограждающей стены — это никого не удивило, поскольку участки стены еще раньше обнаружили на северной и западной сторонах пирамиды. Необычным было то, что стена была ближе к пирамиде, чем остальные. Поскольку археологи давно знали стойкую склонность египтян к точным расстояниям и симметрии, археолог Камаль эль-Маллах заподозрил, что стена закрывает углубление с лодкой, связанной с погребальными обрядами фараона Хуфу — или Хеопса, как называли его греческие авторы, жившие примерно посередине между его временем и нашим. Археологи находили подобные углубления рядом с различными пирамидами, включая пирамиду Хеопса, но уже пустые. При дальнейших раскопках обнаружился ряд известняковых блоков в количестве сорока одной штуки со смоляными швами. Эль-Маллах пробил пробное отверстие в одном из камней и заглянул в непроницаемый мрак прямоугольного углубления, вырезанного прямо в горной породе. Поскольку ничего не было видно, он закрыл глаза. «И тут, с закрытыми глазами»⁷⁴, я почувствовал запах ладана — священный, священный запах. Я вдыхал запах времени... запах веков... Запах истории. И у меня уже не было сомнений, что лодка на месте». Так была найдена царская ладья фараона Хеопса.

Разобранная на фрагменты лодка длиной сорок четыре метра, пролежавшая в плотно закупоренной камере около четырех с половиной тысяч лет, превосходно сохранилась. По словам одного из исследователей, доски ладьи «производили впечатление прочных и новых»⁷⁵, будто их положили туда лишь год назад». Ладья почти бесспорно была построена для Хеопса, или Хуфу, — второго фараона четвертой династии, которого похоронили в пирамиде его имени; на нескольких блоках, закрывающих углубление, были найдены картуши его сына Джедефра. Археологи обнаружили более тысячи двухсот деревянных фрагментов, от стержней в несколько сантиметров до досок длиной более двадцати метров. Около 95 процентов материала составлял кедр, привезенный морем из Ливана, остальное количество составляли египетская акация, зизифус (Христов терновник) и сикамор. После того как фрагменты были задокументированы и отправлены на консерва-

цию, началась сложная работа по восстановлению ладьи. При вскрытии углубления фрагменты были обнаружены разложенными в логическом порядке: в западной части нос, в восточной корма, в северной доски правого борта, в южной доски левого борта, детали корпуса на дне углубления и по сторонам, элементы надпалубных сооружений лежали поверх остальных деталей. Маркировка, оставленная плотниками в виде древних иератических надписей, давала дополнительную информацию о том, как должны стыковаться между собой найденные детали. Однако даже при таких данных реконструкция заняла тринадцать лет, и только в 1982 году, спустя почти тридцать лет после обнаружения, царская ладья Хеопса была открыта для публики в специально построенном музее рядом с пирамидой.

По любым меркам, ладья Хеопса была потрясающей находкой. Она оказалась крупнейшим и наиболее сохранившимся историческим судном за период в четыре тысячи лет, начиная с глубокой древности, а также наглядным свидетельством высокого мастерства древних египтян, которое проявлялось не только в строительстве пирамид, бальзамировании и сохранении мумий. Как и в случае трех перечисленных искусств, захоронение царской ладьи Хеопса, очевидно, было связано с погребальными обрядами, и самым явным свидетельством важности лодок и кораблей для египетской культуры третьего тысячелетия до н.э. является сам факт захоронения ладьи на почетном месте с дарами, предназначенными для загробной жизни. Кроме нее археологи к настоящему времени нашли еще двадцать одно судно древних египтян, а также исчисляемые сотнями мелкие фигурки, изображения на стенах гробниц, письменные описания лодок и кораблей и записи о речных и морских перевозках — среди всего перечисленного ладья Хеопса занимает особое место, подчеркивающее важность судоходства для цивилизации, которая процветала вдоль плодородной долины, протянувшейся узкой лентой через африканскую пустыню.

НИЛ — КОЛЫБЕЛЬ НАВИГАЦИИ

Династический период Древнего Египта начался около 3000 года до н.э. Эпоха Древнего царства (с третьей династии по шестую), во время которой были возведены пирамиды в Гизе, длилась примерно с 2700 по 2200 год до н.э. Двенадцатая и тринадцатая династии Среднего царства оставались у власти около двух веков, примерно до 1700 года до н.э. Период Нового царства — время наибольшего расцвета

Египта эпохи фараонов и наиболее оживленных международных отношений — начался около 1550 года до н.э. и длился пятьсот лет. После него страна подпала под все более усиливающуюся власть народов с юга и востока. Тем временем египетская культура поднялась до непревзойденных высот, не имевших аналогов в мире. Египтяне достигли небывалых успехов в ремеслах, строительстве, изобразительных искусствах, медицине; устройство их религиозной, политической и общественной жизни отличалось почти маниакальным вниманием к деталям. Египетская культура активно развивалась более двух тысяч лет, в течение которых мир и процветание нарушались лишь изредка и по большому счету ненадолго. Сооружение пирамид — в Гизе и других местах — происходило лишь в относительно раннее время после объединения Египта, однако цивилизация, создавшая эти памятники, появилась и распалась не в одночасье. И хотя в IV веке до н.э. завоевание Египта Александром Македонским положило конец династическому периоду истории страны, во все эпохи своего существования Египет являлся центром торговых и культурных связей в том числе благодаря своему расположению: на обоих берегах Нила, самой длинной африканской реки, и на пересечении путей между Африкой и Азией, а также между Средиземным и Красным морями и Индийским океаном.

Нил берет начало в горах Восточно-Центральной Африки и течет на север к Судану. В 1600 километрах ниже Хартума его течение прерывается шестью крупными порогами, называемыми «катарактами». В древности самый северный из них, известный как первый асуанский порог, служил природной преградой между Египтом и Нубией (Северным Суданом); военные укрепления на острове Элефантина, сооруженные первыми фараонами, сделали его южными воротами страны. Граница, конечно, не была непреодолимой, и фараоны эпохи Нового царства отодвинули ее дальше на юг, до Напаты в стране Куш, между третьим и четвертым порогом. К северу от Асуана долина Нила на последней тысяче километров течения реки слегка расширяется, с обеих сторон к ней подступает Сахара. Египетская цивилизация зародилась на этом клочке земли, ширина которого в Верхнем Египте не превосходит двадцати километров и который до двадцатого века, когда была сооружена Асуанская плотина, ежегодно удобрялся плодородным илом при разливе Нила.

На значительном расстоянии к западу от долины Нила располагаются несколько оазисов, с Нилом и друг с другом их соединяют караванные пути, однако оазисы невелики и не смогли бы вместить

количество людей, способное угрожать покою в долине, а кроме того, они располагали слишком малым потенциалом для торговли и могли заинтересовать лишь особо упорных купцов. К востоку лежат пустыни, однако горы за ними богаты залежами кварцита, гипса и золота — их добывали здесь издавна, еще раньше династической эпохи. За горами находится Красное море, пути к которому лежали через узкие сухие долины — вадии, — проложенные сезонными реками. Главные города Египта⁷⁶ в основном располагались неподалеку от мест, где вадии подходили к Нилу, — то были стратегически важные точки, которые позволяли их обитателям легко контролировать торговые пути между севером и югом и менее обширные пути между востоком и западом. В ранние эпохи такими пунктами были Элефантина, Иераконполь (Ком-эль-Ахмар), Негада, Коптос (Дейр-эль-Бахри) и Абидос — знаменитое место царских погребений. Большинство таких городов располагались на западном берегу Нила, лишь Коптос находился поблизости от вадии Хаммамат в том отрезке Нила, где река ближе всего подходит к Красному морю. У развилки дельты, недалеко от нынешнего Каира, стоял Мемфис — тогдашняя столица и рубеж между богатыми земледельческими районами дельты и традиционными центрами власти, находящимися южнее. Через Мемфис шли все пути торговли со Средиземноморьем, поскольку сюда сходились рукава дельты Нила и потоки судов от всех портов дельты, из которых в династический период важнейшим, вероятно, был Буто. Вблизи столицы также заканчивались главные наземные торговые пути от Синая (главного источника меди и бирюзы), Ханаана (Палестины) и более дальних земель. Позднее неподалеку от Коптоса возникла другая столица — Фивы (Луксор), рядом с которой, на западном берегу Нила, располагались царские погребения.

Все перечисленные города, кроме Мемфиса и Буто, располагались в Верхнем Египте, культура которого разительно отличалась от культуры Нижнего Египта. Примерно к 3000 году до н.э. Верхний Египет был технически более развит, среди правящих семей Иераконполя, Негады и Абидоса уже появились традиции обожествления правителей и централизации власти, которые станут характерной чертой правления фараонов после объединения государства. Сильная административная власть была необходимым условием стабильности страны, существование которой полностью зависело от Нила. Ежегодные разливы Нила происходили в предсказуемом режиме, и их обычно хватало для удобрения земли, однако порой случалась и засуха, и тогда от голода страну спасало зерно, заготовленное впрок

прожайные годы. Перевозки внутри Египта тоже в основном зависели от Нила — отчасти потому, что прибрежные земли по несколько месяцев в году были непроходимы, в том числе из-за разлива реки. Кроме того, переправа через бесчисленные оросительные каналы, исходящие в стороны от Нила, потребовала бы огромного количества мостов и паромов. Массово строить дороги в Египте начали только при римлянах, в I веке до н.э.

Ниже Элефантины Нил — почти идеальное место для начала судоходства. Течение равномерно направлено к северу, идти по нему навстречу к Средиземному морю не требует особого труда. Хотя уклон реки между первым порогом и морем всего лишь 1:13 000 — то есть каждые тринадцать километров река понижается на метр, — грести против течения было сложно, особенно во время разлива реки, с июня по сентябрь. Однако преобладающий ветер здесь северный, дующий со Средиземного моря: для тех, кто поднимается вверх по течению Нила, он попутный. Это преимущество многократно усилилось после изобретения паруса, и неудивительно, что египетское слово со значением «идти под парусом» означает также «плыть к югу, вверх по течению»⁷⁷. Неизвестно, когда нильские судоходы впервые решили использовать ветер при речных плаваниях, однако самое древнее в мире изображение паруса было найдено на вазе герзейской культуры в Негаде и датируется примерно 3330–3100 гг. до н.э.

Вскоре после этого, в начале первой династии, правители Верхнего Египта перенесли столицу на север, в Мемфис, — это стало знаком объединения двух царств⁷⁸, Верхнего и Нижнего Египта. Таким образом, изобретение паруса и появление объединенного египетского государства произошли почти одновременно, и можно предположить, что освоение паруса стало для Верхнего Египта решающим техническим преимуществом, которое позволило ему подчинить Нижний Египет своим политическим и экономическим интересам. Если такое предположение верно, то это был не последний в истории случай, когда наличие навигационных навыков приводило к таким ощутимым результатам. Централизованная власть в первую очередь нуждается в средствах сообщения, позволяющих соединять крайние точки страны с центром. Без развития речного судоходства, позволяющего надежно и без крупных затрат путешествовать вверх и вниз по реке, торговля между Верхним и Нижним Египтом была бы спортивной и, вероятно, ограничивалась бы небольшими партиями высокоценных престижных товаров, как в додинастический период. Строительство судов, способных против течения подняться к северу

на веслах (примерно после 3000 г. до н.э.) и вернуться на юг под парусом, уничтожило последнее препятствие к объединению долины Нила между первым порогом и Средиземным морем. Освоение паруса облегчило передвижения внутри страны, обеспечило мобильность правительственных чиновников и военной силы, а также позволило перевозить древесину, камень, сельскохозяйственное сырье и ремесленные товары. Надежная транспортная система, в свою очередь, способствовала повышению благосостояния подданных фараона — то есть всех жителей страны.

КОРАБЛИ И СУДОСТРОЕНИЕ

В Египте существовало огромное множество кораблей разных типов — это ясно по текстам, росписям, в гробницах, скульптурным рельефам или уменьшенным копиям, о том же говорят и найденные при археологических раскопках целые суда и их фрагменты. Корабли были важной частью политического и религиозного церемониала, в повседневном же обиходе они использовались для рыбной ловли и охоты, перевозки пассажиров и грузов. Тексты пирамид, запечатленные на стенах гробниц периода Нового царства примерно через столетие после Хеопса, включают в себя описания более чем тридцати видов судов, построенных из папируса или дерева; известные нам древнеегипетские документы в общей сложности насчитывают около ста различных типов судов. Все корпуса деревянных кораблей⁷⁹, сохранившиеся полностью или частично, делятся на пять типов, и все они, за исключением двух комплектов фрагментов, использовались как часть погребального обряда или в качестве судна для развлечений.

Первыми плавучими средствами на Ниле были плоты из связанных вместе стеблей папируса. Такие рудиментарные суда обычны для районов с умеренным климатом по всему миру, в наши дни их находят в самых разных местах — в Месопотамии, на озере Чад в Центральной Африке, на озере Титикака в Южной Америке. Использование таких плотов в Египте восходит, судя по изображениям, к додинастическим временам. Даже после появления деревянных лодок и кораблей египтяне продолжали использовать папирусные плоты, особенно на небольших расстояниях — для охоты, рыбной ловли и для плавания по каналам. Более крупные тростниковые плоты⁸⁰, служившие для охоты, имели от восьми до десяти метров в длину, однако если верить одному из изображений, где вдоль стороны плота стоят шестнадцать

ребцов, — то длина могла быть значительно больше. Глиняные уменьшенные копии показывают, что в центре плота иногда крепилась скамья, создающая удобную и устойчивую платформу, которая позволяла более равномерно распределить вес пассажиров и команды. Тростниковые плоты часто перегибаются, поэтому концы им заворачивали кверху и стяжками крепили к стойкам или другой части плота. (К такому решению часто прибегали судостроители всех эпох, начиная с самых ранних: дополнительная продольная опора для корпуса делалась из тросов или жесткого деревянного либо стального каркаса.) Египетские мастера со временем стали укреплять плоты таким веревочным ограждением вдоль верхнего края внешних связей тростника, так что выгнутые кверху концы уже бывали не такими высокими. Наряду с достоинствами папируса (он относительно дешев и не требует особой технической грамотности при создании плотов) у него есть и недостатки. Такие плоты больше зависят от природной плавучести папируса, чем от формы и конструкции корпуса. Кроме того, они со временем пропитываются водой, теряют форму и в итоге тонут или распадаются; срок их службы редко превышает год.

Дерево же, более прочное и универсальное, лучше подходит для изготовления судов с корпусом водоизмещающего типа — то есть таких, которые держатся на плаву за счет силы Архимеда. Неизвестно, когда в Египте были построены первые деревянные лодки, однако вряд ли они появились раньше, чем медные орудия, — то есть около середины четвертого тысячелетия до н.э., за несколько столетий до упомянутой вазы герзейской культуры с изображением паруса. Поскольку продольная прочность у деревянного корпуса больше, чем у папируса и тростника, в спокойных водах Нила не требовалось сильно загигать нос и корму. И все же строители деревянных лодок не отказались от формы папирусных плотов: вначале, вероятно, из-за неуверенности в обращении с новым материалом, а позднее — ради сознательной имитации более ранних форм тростниковых судов, особенно для ритуальных кораблей, таких как ладья Хеопса, которые были связаны с погребением и загробной жизнью. Для усиления сходства деревянных судов с папирусными такие лодки имели характерные украшения на носу и корме, включая стилизованные колонны, вырезанные в форме снопа из ветвей папируса.

Помимо паруса, самая заметная черта судна на герзейской вазе — очень характерная форма, однако изображал ли художник деревянный корпус или тростниковый — сложно сказать. Корпус имеет выраженный изгиб, мачта с парусом расположены вплотную к носовой части,

а крытая будка — на корме. Предположить, что судно деревянное, можно по мачте-однодревке, к которой прикреплен парус. Для тростниковой лодки больше подходила бы двуногая мачта⁸¹ в виде буквы «А», поскольку давление мачты, имеющей только одну опору, легко продавило бы корпус. Самое раннее изображение судна⁸² с мачтой, найденное в Кувейте на глиняном диске шестого тысячелетия до н.э., показывает нам, по-видимому, именно такую конфигурацию; двуногие мачты известны в различных частях света, где до сих пор пользуются тростниковыми лодками. Однако это не служит доказательством того, что в Древнем Египте лодки строились точно так же, и у нас нет изображений двуногих или трехногих мачт прежде эпохи Древнего царства, когда их начали возводить на деревянных морских судах.

Если, как указывают свидетельства, деревянные суда впервые появились к концу IV тысячелетия до н.э., то дальше процесс шел быстро. В 1991–2000 годах археологи, работавшие на царском погребении в Абидосе⁸³ примерно в пятнадцати километрах к западу от Нила в Верхнем Египте, обнаружили погребальные углубления с остатками четырнадцати судов длиной от пятнадцати до двадцати четырех метров, то есть на шесть метров длиннее, чем самый длинный из трех кораблей, на которых Колумб отправился в путешествие через Атлантику четыре с лишним тысячи лет спустя. Такой тип корпуса восходит к эпохе первой династии — примерно на середине временного отрезка между герзейской вазой и ладьей Хеопса. Абидосские находки были захоронены не так тщательно, как ладья Хеопса, однако благодаря засушливому климату они отлично сохранились. Их изучение пока продолжается, однако наличие кораблей на территории главного места погребения, относящегося к ранним временам династического периода, свидетельствует о том, насколько высоко ставили египтяне судоходство в тот поворотный период своей истории.

Вполне возможно, что в ходе раскопок и исследований обнаружатся и другие суда, однако вряд ли хоть одно сможет соперничать с ладьей Хеопса как размером и законченностью, так и красотой. Ладья Хеопса, бесспорно, была скорее представительским судном, чем средством транспорта. Она, несомненно, заслуживает тщательного изучения, особенно потому, что построена способом «от обшивки к ребрам» — такой способ кораблестроения был типичным в Северной и Восточной Африке и в Евразии как минимум до 1000 года н.э. При такой конструкции вначале строится корпус из состыкованных краями досок, а уже готовый корпус укрепляется ребрами или

мами, идущими перпендикулярно к продольной оси корпуса. Ладья Хеопса имеет плоское дно с двумя почти симметричными дощатыми бортами. Доски сшиты между собой и скреплены сотнями деревянных шпиль, вставленных в пазы на торцах досок, а сам корпус усилен глубокими досками — крупными изогнутыми пластинами кедра, скрепившимися к поясу наружной обшивки.

Сшивание досок используется во всем мире, и по сравнению с другими способами крепления имеет ряд преимуществ. Корпус таких судов более упруг⁸⁴, и его не так легко повредить при ударе или при вытаскивании судна на берег для погрузки или выгрузки товаров и пассажиров, — до появления корабельных пристаней, пирсов и аналогичных причальных сооружений это было важно. Вплоть до античности мы не имеем никаких свидетельств о стабильных постройках для швартовки судов в Древнем Египте: лодки либо вытаскивали на берег, либо ставили на якорь. Еще одно преимущество сшивных судов — то, что их относительно несложно собрать и разобрать: тем самым облегчается ремонт поврежденных досок или разборка корпуса для переноски по частям — такая практика во все века использовалась как в торговых походах, так и в военных рейдах.

В других судостроительных традициях сшивные лодки скреплялись продольными швами, соединявшими доски на стыке в длину — так же, как сшиваются две полосы ткани. Однако египетские корабли делали поперечные швы, идущие перпендикулярно к центральной оси от планшира до планшира; при этом сшивающий трос проходил сквозь неглубокие отверстия, просверленные в досках под углом, так что корпус не пробивался насквозь. Если доски с прямыми краями крепятся перпендикулярным сшиванием, то при смещении досок шов легко рвется. Египтяне избегали этого, делая доски неправильной формы, которые стыковались между собой примерно как части пазла. Поперечное сшивание, применялось ли оно из-за экономии или по другим причинам, было куда более надежным, чем сшивание в длину. На ладью Хеопса ушло⁸⁵ около пяти тысяч метров канатов — примерно пятая часть того, что потребовалось бы на сшивание досок по продольным стыкам. Канаты продеваются в 276 просверленных отверстий, ни одно из которых не пронизывает корпус насквозь ниже ватерлинии, и отверстия не законопачивались⁸⁶, поскольку в этом не было нужды: при погружении в воду дерево разбухало, места продевания канатов сужались, лодка становилась водонепроницаемой. Египетские суда не вполне сравнимы с «Сохаром»⁸⁷ — 26-метровым судном типа «дау», построенным в 1980-х, — и все же на последнее потребовалось пример-

но 650 тысяч метров веревок из кокосового волокна, пропущенных через примерно 20 тысяч отверстий, которые затем были заделаны кокосовыми очесами и смесью извести и древесной смолы.

На палубе ладьи располагаются три постройки. Рубка, состоящая из входной каюты и главного помещения, находится в средней части судна ближе к корме. Перед ней открытая палуба с легким каркасом для полога, а ближе к носу небольшой навес — дощатая крыша на десяти тонких столбах. Изящная форма высокого носа ладьи и резко выгнутые кормовые элементы придают ладье характерную форму папирусного плота. Хотя египетские суда зачастую бывали богато расписаны («я руководил работами⁸⁸ над священной ладьей, я подбираю для нее цвета» — гласит гордая запись одного из чиновников периода двенадцатой династии), нет никаких свидетельств о том, что ладья Хеопса была украшена росписью.

Какую роль египтяне приписывали кораблям применительно к загробной жизни — на этот счет мнения разнятся. Вероятно, концепция корабля как символа царской власти зародилась в Нубии⁸⁹, практика использования погребальных кораблей или их моделей (как менее затратный вариант по сравнению с настоящим кораблем) сохранилась на протяжении тысячелетий. По одной из гипотез⁹⁰, ладья Хеопса предназначалась для того, чтобы фараон в загробной жизни совершал в ней непрерывный путь по небу вместе с солнечным богом Ра. Согласно египетской космографии, у Ра есть две лодки для путешествий по небу — одна для дня, вторая для ночи. Возможно, ладья Хеопса изначально служила исключительно погребальным судном для доставки забальзамированного тела фараона в Гизу, располагавшуюся в двадцати пяти километрах от Мемфиса; возможно также, что Хеопс еще при жизни путешествовал на ней по священным местам, утверждая свою власть.

Сложно сказать, насколько различались у египтян ритуальное плавание и простое путешествие. Очевидно лишь, что им было знакомо и одно, и другое. Охота на папирусных плотях — сюжет целого ряда изображений. Социальный статус охотника, часто изображавшегося в полный рост, можно определить по относительной величине его фигуры в сравнении с плотом и гребцами. Гребли не обязательно мужчины: в рассказе о водной прогулке фараона Снофру, отца Хеопса, упоминается, что царь провел весь день в лодке, на которой гребли двадцать обнаженных девушек, «прекрасных телом»⁹¹. В одном из толкований такое плавание считается имитацией путешествия Ра по небосводу, поскольку солнечный бог иногда изображается в лодке.

которой управляет богиня Хатор. Однако по тону текста можно предположить беззаботную речную прогулку, и тогда этот фрагмент будет первым в истории упоминанием развлекательного катания на лодках, которое до XIX века оставалось уделом власть имущих.

Противоположностью царским лодкам и погребальным ладьям были массивные, предназначенные для сугубо утилитарных нужд суда — на них перевозили камень для пирамид и памятников, которыми так знаменит Древний Египет. В местах самых важных погребений не было готового камня, поэтому многие тысячи тонн строительных материалов для пирамид, храмов, статуй и колонн транспортировались на сотни километров от каменоломен до главных погребальных комплексов рядом с Мемфисом и Фивами. Гранит возили из окрестностей Асуана, известняк добывали севернее, каменоломни для добычи кварцита находились рядом с Мемфисом и Асуаном. Перевозки камня требовали сложной логистики и считались достойными увековечения: именно благодаря надписям, высеченным на гранитных глыбах, мы знаем, откуда они были привезены.

На камнях вдоль дороги к пирамиде Униса (2300 год до н.э.) имеется изображение трех лодок, на одной из которых видны две колонны, положенные торец к торцу, надпись гласит: «Перевозимые из мастерских Элефантины⁹² гранитные колонны для комплекса пирамид, называемого „Прекрасное место Униса“». Однако самая примечательная иллюстрация к перевозке камней найдена в храме царицы Хатшепсут, относящемся к Новому царству (1400-е годы до н.э.): она изображает перевозку двух гранитных обелисков⁹³, доставляемых из каменоломен вблизи Асуана к храмовому комплексу в Фивах. Определить размер лодок Хатшепсут сложно, поскольку нам неизвестен точный размер обелисков и способ их транспортировки. Долгое время считалось, что каждый обелиск доходил до тридцати метров в длину и весил около 330 тонн. Судно, способное перевезти их положенными торец к торцу (как видно на рельефе), составляло бы не менее восьмидесяти четырех метров в длину и двадцати восьми метров в ширину, осадка нагруженного судна составила бы два метра. Однако возможно, что обелиски при перевозке лежали бок о бок и лишь на рельефе были изображены лежащими торец к торцу, поскольку того могли требовать египетские художественные условности при изображении множественной перспективы. В этом случае потребовалось бы менее крупное судно — примерно шестьдесят три на двадцать пять метров; судно примерно такого размера упомянуто в надписи, относящейся к чиновнику того же периода.

Строительство подобных судов и погрузка на них тяжелых грузов не составляли особой сложности. Египтяне перемещали глыбы на суда не тем, что поднимали камень с земли и опускали на лодки. Сперва его доставляли к воде с помощью катков. Затем под камнем прокапывали канал и нагружали судно мелкими камнями, общий вес которых должен был вдвое превысить вес обелиска. «Судно заходило⁹⁴ под обелиск, лежащий поперек канала концами на разных берегах. После этого мелкие камни сгружали, и поднявшееся судно принимало на себя вес обелиска». Такое объяснение дает римский географ Плиний Старший в I веке до н.э., однако строители пирамид вполне могли пользоваться таким способом и за три тысячи лет до того.

Куда более серьезной задачей было сдвинуть судно с места. Корабль Хатшепсут изображается с четырьмя огромными рулевыми веслами, его тянут за собой тридцать лодок, на каждой из которых от двадцати до сорока гребцов. Компьютерный анализ параметров судов, перевозивших в Фивы двух 720-тонных⁹⁵ колоссов Мемнона спустя примерно столетие после эпохи Хатшепсут, подтверждает точность этих изображений. Кварцит, из которого вырезаны колоссы, добыт либо в каменоломне недалеко от Мемфиса, примерно в 675 километрах ниже Фив и на противоположном берегу Нила, либо в каменоломне возле Асуана — на том же берегу Нила, что и Фивы, примерно в 220 километрах вверх по течению. Анализ показывает, что самоходное судно семидесяти метров в длину и двадцати четырех метров в ширину могло подняться вверх по течению от Мемфиса к Фивам усилиями команды из 36–48 гребцов. Буксировка баржи — как показано на рельефе обелиска Хатшепсут — потребовала бы целого флота из тридцати двух судов, каждое с тридцатью гребцами.

Если же колоссы Мемнона доставлялись из Асуана вниз по реке, то трудность была не в том, чтобы набрать достаточно тяги для транспортировки судна против течения, а в том, чтобы управлять ходом судна и не дать ему обогнать буксирующие лодки или лечь бортом на берег. Для предотвращения таких случаев к переднему (расположенному ниже по течению) концу баржи крепили тросом деревянный плот, а к корме привязывали тяжелый каменный якорь. Геродот, живший в 400-х годах до н.э., говорит, что в результате «плот стремительно увлекается вперед⁹⁶ течением и тянет за собой судно, а камень, влекомый по дну позади судна, замедляет ход до той скорости, при которой судно слушается руля». По всей видимости, описанный Геродотом процесс — усовершенствованный способ управления судном, появившийся в ранний период строительства пирамид.

В отличие от царских судов, на которые шли доски из кедровой древесины — длинные, прямые, благоухающие, стойкие к гниению, — острые лодки строились из местной древесины, доски из которой были короткими. Сикомор вырастает лишь до десяти-двенадцати метров, акация редко достигает шести, при этом прямые деревья редки. Из-за такого качества досок Геродот и писал: «строить из них⁹⁷ — значит укладывать одну к другой, как кирпичи». Он не указывает размер описываемых им лодок, однако в одной из надписей, относящихся к периоду шестой династии, упоминается «грузовая лодка из древесины акации⁹⁸, шестидесяти локтей [тридцать один метр] в длину и тридцать локтей в ширину, построенная всего за семнадцать дней». Поскольку более длинных досок для кораблестроения нет в Египте и сейчас, современные египетские корабли применяют «кирпичный» способ строительства и по сей день.

СУДОХОДСТВО В ПОВСЕДНЕВНОЙ ЖИЗНИ

Несмотря на отсутствие свидетельств об использовании лодок в обывденной жизни — в отличие от крупных экспедиций и придворных нужд, — важность речных судов ясна из изображений. Они появились уже в период Древнего царства и донесли до нас образ жизни египтян, который сохранялся тысячелетиями. Некоторые сцены рисуют мужчин, несущих глиняные кувшины или мешки с пшеницей и ячменем по доскам, проложенным между судном и берегом. В одних случаях кувшины сложены горой на палубе, в других их содержимое помещают в общее хранилище и везут одним объемом. Такие изображения были неким подобием пропаганды, призванной оправдать централизованную государственную власть, почти полностью контролировавшую местную, межрегиональную и внешнюю торговлю. На судах перевозили также и скот: на изображении в гробнице периода пятой династии видно судно с семьей гребцами и четырьмя быками. Одно из самых ярких описаний прибрежной сутолоки содержится в текстах города Пер-Рамсес — новой столицы периода Нового царства, построенной в дельте Нила в 1200-х годах до н.э. После восхвалений по поводу обилия и разнообразия продуктовых припасов в городе — ячменя, пшеницы, лука репчатого и лука-порея, салата-латука, гранатов, яблок, маслин, инжира, вина, меда, рыбы и соли — автор пишет, что столичные «корабли выходят в плавание⁹⁹ и возвращаются к причалу, так что припасы и продовольствие при-

возят в столицу каждый день. Счастливы живущие в этом городе». С такой же гордостью мог бы упоминаться любой из речных портов в любые столетия эпохи фараонов.

Огромное влияние судоходства на все аспекты египетской жизни очевидно и в других случаях. Строительство пирамид и бесчисленное количество других крупных и малых дел требовало тщательной организации труда. Рабочие и ремесленники всех мастей объединялись в группы, названия для которых выбирались аналогично корабельным должностям, по старшинству: «нос, правый борт¹⁰⁰; нос, левый борт; корма, правый борт; корма, левый борт; рулевые». Кроме того, египетская литература изобилует метафорическими отсылками к кораблям, тем самым указывая на тесное знакомство с судоходством даже среди тех, кто жил не у реки. В повести «Обличения поселянина» (около 2100 года до н.э.) поселянин Хунануп отправляется «вниз, в Египет»¹⁰¹ из своего дома в Вади-Натрун, расположенного примерно в сотне километров к северо-западу от Мемфиса; человек одного из царских приближенных, именуемого Ренси, обвиняет поселянина в нарушении границы владений и забирает у него двух мулов. Хунануп взывает к Ренси и в своей речи проводит параллель между справедливостью своей жалобы, устойчивостью корабля и в расширенном смысле устойчивостью всего государства:

*Если ты спустишься¹⁰² к озеру Маат,
Ты пойдешь по нему под парусом при ветре.
Середина твоего паруса не прорвется
И лодку не выбросит на берег.
Не повредится мачта,
Не сломаются реи.
Не разобьется лодка, когда подойдешь к берегу,
Не оттолкнут тебя волны обратно на глубину.
Не будешь ведать ты опасностей, какими грозит река.*

По египетским представлениям, порядок в стране и во вселенной — он же Маат — зиждется на личной нравственности каждого, от крестьянина до царя. В цитируемой повести Хунануп говорит приближенному фараона, что порядок в Египте зависит от того, насколько справедливо будет рассмотрено и решено его дело. Довольный речью Хунанупа, фараон велит Ренси притворно не обращать внимания на поселянина и тем самым дать фараону насладиться его красноречием. В течение девяти встреч Хунануп регулярно обращается к метафорам, связанным с судоходством. «Гляди, я плыву без лодки, — говорит он Ренси. — Ты, тихая гавань для всех тонущих, / Спаси того, кто потер-

и кораблекрушение». И затем он клеймит Ренси за то, что тот — «Как народ без правителя, / Как народ без вождя, / Как корабль без кормчего». Подобным же образом пять столетий спустя биографическая надпись, относящаяся к одному из чиновников Нового царства, сравнивает царицу Хатшепсут с причальными канатами, удерживающими государство-корабль в стремительном течении Нила. «Она — носовой канат юга¹⁰³, причальный столб южан, надежный трос севера».

Красочное сравнение царства с кораблем, к которому прибег помянутый из повести, — самый ранний пример почти универсальной метафоры государства как корабля¹⁰⁴. Аналогия легка для понимания, поскольку и корабль, и государство — самодостаточные сущности, управляемые главной командной фигурой, так что эта фигура речи стала употребляться и применительно к другим явлениям и даже ко всей планете.

«ПО МОРЮ СТРАНЫ БОГА»

При всех природных ресурсах, которыми обладала египетская земля, египтяне не пренебрегали внешней торговлей. Как ни изобиловали каменоломнями области выше Асуана, земли южнее первого порога всегда были небезопасны. Надпись, относящаяся к жизни Уни — чиновника периода шестой династии, — говорит нам о двух путешествиях в эти земли за гранитом для пирамиды Меренры. В первом путешествии караван состоял из шести барж, трех буксиров, трех вспомогательных судов и «только одного боевого корабля»¹⁰⁵. Никогда во времена царей не посещались Ибхет и Элефантина всего с одним боевым кораблем». Во втором путешествии Уни отдельно указывает на мирные отношения и говорит, что существенно улучшил судоходство рытвем искусственных каналов через первый порог и в обход него.

Египтяне плавали дальше Асуана не только за камнем, но и за драгоценными товарами, которые можно было добыть только в Нубии или через нубийское посредничество. Около 2300 года до н.э. торговец по имени Хирхуф совершил четыре торговых путешествия к югу от Асуана, последнее из которых пришлось на царствование Пиопи II, которому тогда было семь лет. Привычными для Хирхуфа товарами, составлявшими основу его торговли, были ладан, эбеновое дерево, леопарды, зерно, «слоновая кость, метательные палицы»¹⁰⁶ и всякий хороший товар». Последнее путешествие примечательно тем, что он приобрел «танцующего карлика» — по-видимому, пигмея,

о котором сообщил письмом прямо с места. Приказывая Хирхуфу немедленно явиться ко двору, Пиопи велит ему со всей предосторожностью доставить пигмея в целости и сохранности: «смотри, чтоб он не упал в воду. На время ночного сна приставляй к нему лучших людей, которые будут спать рядом с ним в его палатке, и проверяй их по десять раз за ночь. Мое величество желает видеть этого карлика больше, чем все дары Синая и Пунта» — последние два названия были символом редкостных даров невообразимой ценности.

Полуостров Синай, расположенный на севере Красного моря, служил естественной преградой между Африкой и Азией и одновременно связующим звеном для египетского торгового и культурного обмена с Аравийским полуостровом, Малой Азией, Месопотамией и Ираном. Он также обладал богатыми природными ресурсами. По местонахождению археологических находок между Месопотамией и Египтом можно предположить, что к концу герзейского периода пеший путь через Ханаан и Сирию уступил место морскому пути между Буто и Библом¹⁰⁷ (ныне Джубейль, Ливан). Одним из важнейших предметов экспорта из Леванта был кедр, который с выгодой можно было перевозить только морем. Торговали им уже с начала третьего тысячелетия до н.э.; судя по надписи на Палермском камне, Снофру велел доставить «сорок кораблей¹⁰⁸, груженных кедровыми бревнами», часть из которых пошла на строительство судна длиной пятьдесят три метра — на одиннадцать метров длиннее ладьи Хеопса.

Первые письменные упоминания торговли со Средиземноморьем были найдены на Палермском камне — фрагменте стелы, на которой вырезаны царские анналы периода пятой династии; самые ранние изображения египетских морских судов можно видеть на двух рельефах¹⁰⁹ примерно того же времени — в храме фараона Сахуры в Абу-сире и на дороге фараона Униса в Саккаре. Одна из сцен в храме Сахуры показывает отплытие в Левант шести египетских кораблей с гребцами-египтянами, другая — восемь возвращающихся кораблей с гребцами-египтянами и иноземцами, чьи одежды и прически напоминают сироханаанские. Египтяне и ханаанеи изображены также на двух кораблях на рельефе фараона Униса. Несмотря на то что торговцы были левантийцами, перевозили они не только товары, произведенные или выращенные в их странах. Среди археологических находок, связанных с фараоном Снофру, есть товары критского происхождения, а на Крите обнаружены сосуды того же периода, вероятно, изготовленные в Египте. В те времена торговля, судя по всему, велась через левантийских посредников, однако прямой торговли

обмен между Египтом и минойским Критом¹¹⁰ мог начаться к концу третьего тысячелетия до н.э. — в этот период египетские источники упоминают Крит как одну из западных стран. Географическая традиция того времени именовала народы по той части света, откуда они пришли. Основные воздушные потоки и течения Восточного Средиземноморья идут против часовой стрелки, поэтому самым простым способом попасть с Крита в Египет было плыть строго на юг к побережью нынешней Ливии (три-четыре дня плавания) и затем к востоку до дельты Нила. На обратном пути корабли отплывали к востоку с ветрами и течениями, идущими вдоль побережья Леванта и южного берега Малой Азии, а затем вновь сворачивали на юг к Криту.

Еще одним каналом для египетской внешней торговли служило Красное море, открывавшее египтянам доступ к таинственной стране Пунт — второй географической точке, упомянутой непоседливым Пиопи. Подарки из страны Пунт фараоны ценили задолго до Пиопи, однако вопрос о точном ее местонахождении занимал историков и географов с самой античности. Принято считать, что она находится у южных берегов Красного моря — скорее всего, это Эритрея в Африке или Йемен на Аравийском полуострове; возможно также, что подразумевались земли южнее Красного моря, за Аденским заливом, на Африканском Роге, где сейчас располагается автономный район Пунтленд, входящий в состав Сомали. Красное море находится в 150 километрах к востоку от Нила, за вадии Хаммамат. Берега засушливы, и деревья на них редки, так что корабли пришлось бы доставлять к воде по частям, а на берегу собирать воедино и пускаться в плавание. Этот процесс подразумевается в одной из надписей периода одиннадцатой династии (2100 г. до н.э.), где описывается поход в страну Пунт под началом Хену, который «выступил из Коптоса...¹¹¹ с войском в 3000 человек. Я сделал дорогу рекой, и красную землю (пустыню) полем, ибо давал я каждому кожаный бурдюк, шест для переноски грузов, 2 кувшина воды и 20 хлебов — каждому из них ежедневно». Очевидно, что под «сделал дорогу рекой» Хену подразумевал, что этой дорогой следовал корабль, пусть даже и разобранный на части.

Походы в Пунт, хоть и требовавшие физических усилий и сложной организации, начались не позже периода пятой династии. «Сказка о потерпевшем кораблекрушение» — древнейший дошедший до нас рассказ о кораблекрушении, относящийся к тому же периоду, что и путешествие Хену, — дает представление о тех сокровищах, которые можно было добыть в стране Пунт. В сказке моряк, единственный спасшийся из команды в 120 человек, попал на необитаемый с виду

остров, где подружился со змеем. В благодарность за помощь моряк предлагает змею прислать для него корабли, «груженные всевозможными дарами»¹¹² Египта». Змей, смеясь, отвечает: «У тебя нет достаточно мирры. / Я — князь Пунта. / Мирра принадлежит мне». Затем змей уверяет моряка, что тот будет спасен и вернется домой к семье, и дарит ему «мирру, масла, камедь, пряности, / корицу, ароматы, краску для глаз, жирафы хвосты, / большие пластины ладана, слоновые бивни, псов, обезьян и всяческие изысканные вещи». Как и предсказал змей, моряка спасают, и он возвращается домой с дарами для фараона.

Самый полный рассказ о древнеегипетском торговом путешествии к Красному морю относится к периоду правления царицы Хатшепсут, которая занимала египетский трон как соправительница своего рано умершего брата, Тутмоса II, и как регент своего племянника и зятя, Тутмоса III. Пока он не достиг нужного возраста, она выступала как полноправный фараон и даже — единственная из известных нам женщин-правительниц — подвязывала ритуальную бороду, как полагается фараонам. Погребальный храм Хатшепсут в Фивах содержит изображенный на трех стенах подробнейший рассказ о путешествии в страну Пунт¹¹³, состоявшемся около 1470 года до н.э. Художественное изображение кораблей — обычно не самый надежный источник для исследования конструкции судов, поскольку такие изображения часто делаются людьми, которые не очень технически грамотны как иллюстраторы, или незнакомы с изображаемыми судами, или не стремятся к фактической точности. Однако в случае с путешествием в страну Пунт у нас есть независимое подтверждение истинности изображенных деталей: встречающиеся на рельефах изображения рыб¹¹⁴ настолько точны и подробны, что современные ихтиологи могут определить породу рыб.

Первые пять сцен показывают отбытие флота, его встречу в Пунте, обмен товаром, загрузку судов и обратный путь. Следующие две — подношение даров царице Хатшепсут и последующее жертвоприношение, совершаемое ею в честь бога Амона. Восьмой рельеф — взвешивание и исчисление товаров, девятый и десятый — Хатшепсут объявляет царскому двору и Амону об успешном путешествии. Если изображения верны, то в путешествии участвовало пять кораблей. Судя по количеству гребцов — пятнадцать с каждой стороны, — длина судов составляла около двадцати трех метров. По прибытии в Пунт, где дома строились на сваях, египтяне устроили выставку товара — буквально «палатку царского посланца»¹¹⁵ — и разложили привезенные ожерелья, топоры, кинжалы, а также «хлеб, пиво, вино, мясо.

люды, все имеющееся в Египте согласно перечню в придворном указе». У египтян явно не было сомнений в статусе пунтийцев: их изобразили в поклоне, подносящих египтянам дары и спрашивающих «в мольбе о мире... „Сошли ли вы с небес или приплыли по воде, по морю страны бога?... А царь египетский — есть ли нам способ достичь его величия, чтобы жить нам дыханием, исходящим от него?“»

Четвертая сцена изображает истинную цель путешествия — привезенные товары. Мы видим два корабля, моряки несут большие мешки с грузом и «живые мировые деревья» в корзинах: они-то и были самым ценным приобретением, и Хатшепсут, объявляя при дворе об успехе путешествия, говорит, что выполняла приказ своего отца (бога Амона) «устроить для него Пунт в его доме, посадить деревья страны бога у его храма, в его саду». Ладан и мирра были важны для совершения священных ритуалов, однако среди пунтийских товаров, изображение которых занимает несколько сцен, перечисляются также «эбеновое дерево и чистая слоновая кость, с зеленым золотом... с коричневым деревом» и, как отголосок речей змея в сказке о потерпевшем кораблекрушение, «ладан, краска для глаз, с малыми и большими обезьянами и собаками, со шкурами южной пантеры, с туземцами и их детьми» (предположительно рабами), а также метательные палицы, скот, серебро, лазурит и малахит.

Дары змея моряку, потерпевшему кораблекрушение, и рассказ о путешествии посланцев Хатшепсут указывают на разницу между Египтом и экзотическими восточными странами. Хотя моряк предлагает князю Пунта «неповторимые дары Египта» и хотя пунтийцы времен Хатшепсут описываются как объятый благоговением народ, раболепствующий перед египтянами, все же их товары явно ценнее всего, что египтяне могут предложить в обмен. Фараонов это, вероятно, не очень беспокоило, однако со времен поздней античности жалобы на неравноценную торговлю между востоком и западом (с границей примерно по Красному морю и Юго-Западной Азии) оставались постоянной темой письменных трудов и политических призывов к законам против роскоши, которые ограничили бы ввоз «драгоценных товаров». Однако, как показывают упомянутые повествования, западная мода на восточный колорит и на представление востока как края, окутанного экзотическими тайнами, а его народов — как подданных западной цивилизации, восходит к гораздо более древним временам.

Мы располагаем весьма скудными сведениями о том, как египтяне плавали по Красному морю¹¹⁶, которое даже в наше время зна-

менито каверзными течениями и бесчисленными рифами. Без постоянного визуального наблюдения было не обойтись, что исключало ночное плавание. Зона преобладания северных ветров простирается здесь к югу вплоть до 19° с.ш., значительно южнее современной границы между Египтом и Суданом; за пределы этой границы лучше всего плавать с июня по сентябрь, когда преобладает норд-норд-вест стабильной силы от одиннадцати до шестнадцати узлов. При благоприятных ветрах самый короткий переход до Эритреи длится как минимум две недели, а путь к северу — на нагруженном корабле, глубоко сидящем в воде и с трудом движущемся против ветра и течения, — потребовал бы куда большего времени. Поскольку климат здесь засушливый, кораблям приходилось бы везти изрядные припасы воды, пива и вина, которые быстро портятся при жаре. К тому же продукты, грузы и сами корабли приходится доставлять к порту отбытия, для чего нужны довольно сложные и отработанные действия. Если для отправки в Красное море одного корабля Хену понадобилось три тысячи человек, то экспедиция Хатшепсут, вероятно, потребовала как минимум вдесятеро большего количества людей.

ВОССТАНОВЛЕНИЕ СТРАНЫ И ЭКСПАНСИЯ В ЭПОХУ НОВОГО ЦАРСТВА

Энергичные усилия Хатшепсут, при всей уникальности ее как женщины-фараона, были типичны для всего периода Нового царства и особенно для восемнадцатой династии (1570–1315 гг. до н.э.). Несмотря на то, что Египет периодически расширял политическое влияние на восток и запад от дельты Нила и южнее Асуана, до начала Нового царства фараоны обычно не стремились к активному расширению территории. Причины распада Среднего царства неизвестны, однако к 1600-м годам до н.э. большая часть Среднего и Нижнего Египта оказалась под властью гиксосов — иноземцев предположительно сиротийско-ханаанского происхождения. Настенные изображения в Аварисе¹¹⁷ — столице гиксосов на северо-западе дельты — стилистически схожи с изображениями, найденными на Крите и Тире, что позволяет предположить в них возможных переселенцев с Крита.

Гиксосы, по всей видимости, перенимали египетские верования, а не искореняли их, однако так и остались иноземной элитой, отличной от местных царей, которые по-прежнему правили Верхним Египтом, оставаясь в Фивах. В 1560-х годах до н.э. царь Камос затеял

ачную кампанию ради отвоевания Авариса у гиксосов. Корабли служили ему скорее передвижными базами для совершения наземных вылазок, а не средством для водных сражений с кораблями противника. Одним из стимулов к свержению власти гиксосов было желание избавиться от их посредничества при торговле между Верхним Египтом и странами Леванта. Рассказывая о своей победоносной кампании, Камос похвастается: «Я не оставил ни единой доски¹¹⁸ от сотен кораблей из нового кедра, наполненных золотом, лазуритом, серебром, бирюзой и бесчисленными боевыми топорами из металла... Я захватил их все. Я ничего не оставил от Авариса, ибо он пуст и азиаты исчезли». В рассказе предполагается полный разгром врага, однако окончательное поражение гиксосам нанес преемник Камоса, Яхмос — первый царь восемнадцатой династии, правлением которой начался период Нового царства.

После падения Авариса египтяне преследовали гиксосов до Хаанаана — то есть намного дальше, чем углублялись в те местности прежде. Ближний Восток в те времена был политически нестабилен из-за экспансии царства Митанни, которое от Северной Месопотамии стало расширять границы на запад. Яхмос и его преемники не оставляли этот регион, и в течение семнадцати кампаний Тутмос III расширил сферу египетского контроля до Южной Сирии. Военные экспедиции в эти местности и управление территориями зависели от египетской власти над левантийскими портами, среди которых были Библ, Уласса и Ардата (чуть южнее нынешнего Триполи, Ливан), — там Тутмос собирал силы для сирийской кампании. Как написано на стеле в Джебель-Баркале¹¹⁹, «теперь всякий порт, куда пришел царь, имел хлеб из тонкой муки, различные хлебы, растительное масло, ладан, вино, мед, плоды... в количествах сверх постижимого для армии царя — и это не преувеличение!». Во время восьмой кампании Тутмос послал армию морем в Библ, чьи запасы корабельной древесины были неоценимы для следующего этапа царского похода против Митанни. Почти без сопротивления войска дошли до самого Евфрата, где египтяне одержали победу в нескольких сражениях с митаннийцами. Когда митаннийцы отвели войска к востоку от Евфрата, Тутмос ввел в дело заранее построенные корабли и пустился на них по реке, уничтожая по пути города и селения и вынуждая митаннийцев искать убежища в пещерах. Египтяне, доставляя корабли от морского берега к Евфрату, полагались на свой давний опыт транспортировки кораблей с Нила на Красное море — на гораздо большее расстояние по менее пригодной местности.

Фиванцы, одновременно с выступлениями против гиксосов на севере, воевали также с царством Куш, которое расширило свои границы к северу со стороны нынешней Нубии. Граница Египта здесь многократно сдвигалась от первого порога ко второму и обратно еще с времен Древнего царства, однако в этот раз победа, одержанная фараонами Нового царства над Кушем, была примечательна масштабностью и скоростью действий. Стела из Джебель-Баркала, на которой запечатлен рассказ об успехах Тутмоса III в Сирии, была установлена в Напате, в двадцати километрах ниже по течению от четвертого порога, который служил южной границей Египта в течение четырех веков. Царство в то время находилось на пике расширения имперской власти и простиралось на 2200 километров от Напаты до Угарита (Рас-Шамра, Сирия). Египтяне вступили в союз с анатолийскими хеттами, а также ассирийцами, вавилонянами и митаннийцами в Месопотамии. В Восточном Средиземноморье усиление власти Египта привело к расширению торговли не только с левантийскими портами, но и с Критом; изображения купцов в минойских одеждах впервые появляются в гробнице, расписанной для Рехмира — приближенного Тутмоса III, и там они названы «народ островов посреди моря»¹²⁰. Интерес к Леванту, схлынувший было при преемниках Тутмоса III, вновь появился в период девятнадцатой династии. Однако массовое переселение к югу по суше и по морю, случившееся в конце XIII века до н.э., уничтожило уклад Ближнего Востока бронзового века и поставило под вопрос даже целостность Египта.

Рождение, процветание и долговечность Египта эпохи фараонов зависело от покорения Нила как связующего пути между разными частями страны, в то время как моря были фильтром для иноземных товаров и культуры, буфером на пути вражеских вторжений и путем для распространения политической и военной власти. При возможности сухопутного контакта с Месопотамией речное и морское судоходство облегчало связи Египта с крупнейшими странами этого региона: большая часть пути пролегла через Средиземное море, а затем, всего через сотню миль перетаскивания судов волоком, по реке Евфрат. Самое поразительное в разнообразных водных кампаниях Древнего Египта — тот импульс, который они дали развитию морских союзов по всему Леванту и Восточному Средиземноморью: эти области и стали главным центром мореплавания и морской торговли на следующие четыре тысячи лет.

ГЛАВА 3

МОРСКОЕ ДЕЛО В БРОНЗОВОМ ВЕКЕ

Юго-Западная Азия — один из самых оживленных культурных и торговых перекрестков мира. Сюда сходятся наземные пути от Анатолии и Кавказа, Центральной и Южной Азии, Аравийского полуострова и Леванта. Месопотамия, находящаяся в верхней части Персидского залива, соединена морем со странами, лежащими вокруг Индийского океана и его морей — от Красного моря до Бенгальского залива. Кроме того, Тигр и Евфрат напрямую соединяют Персидский залив с центром Юго-Западной Азии. Реки эти, хоть и более капризные, чем величественный Нил, служат жизненно важными путями, по которым торговые маршруты Индийского океана достигали Малой Азии на севере и Средиземноморья на западе. Вдоль этих дорог и речных путей народы Месопотамии распространили достижения своей цивилизации — письменность и города — уже к концу 3000-х годов до н.э., несколькими веками раньше начала династического периода в Египте. Шумерскому государству и его преемникам никогда не удалось достичь той политической цельности, какую мы знаем у египтян, однако народы Месопотамии были первыми, кто установил морские и торговые законы, а древнейшие образцы их литературы, включая рассказ о происхождении царя Саргона и эпос о Гильгамеше, повлияли на более позднюю греческую мифологию, иудеохристианские и мусульманские священные книги и на персидские и арабские сюжеты. Эти сказания прошли по Евфрату до Левантийского берега и оттуда морем по всему Средиземноморью. Еще более древними были морские связи Месопотамии с востоком — через Персидский залив к землям Бахрейна, Омана и Южного Ирана, а также к границе хараппской цивилизации (цивилизации долины Инда), включавшей

Пакистан и Индию и достигшей расцвета в конце III тысячелетия до н.э. Следы этих путей, по которым жившие тогда народы ходили под парусом на деревянных или тростниковых лодках, сейчас слабы, но совершенно отчетливы.

Правда, купцы в основном предпочитали дорогие и экзотические товары, но такая торговля ради элитных клиентов не могла выжить во времена необъяснимого для нас упадка хараппской цивилизации, случившегося в первые века II тысячелетия до н.э. Неудивительно, что месопотамские торговцы и правители в то время обратили свой взор на Средиземноморье; минойский Крит вступил тогда в период расцвета, критские купцы торговали с Грецией, Левантом и Египтом. Критяне в свою очередь повлияли на культуру Микен (в континентальной Греции), которая расцвела и со временем превзошла критскую, став преобладающей культурой эгейского мира. Микенская эпоха длилась до нашествия «народов моря» — северных пришельцев неизвестного происхождения, — которые пронесли по Средиземноморью и дальше на Ближний Восток и к Египту. В последующие два столетия следы культурного расцвета бронзового века почти исчезли, однако морские пути сохранились, и именно по ним мы можем проследить финикийское и греческое возрождение, начавшееся в X веке до н.э.

МЕЖДУ РЕКАМИ И МОРЯМИ В III ТЫСЯЧЕЛЕТИИ ДО Н.Э.

Месопотамия, расположенная в верхней части 550-мильного Персидского залива, была родиной первого в мире народа, обладавшего письменностью, — шумеров, поселившихся здесь около 3200 г. до н.э. Они жили в небольших городах; к концу IV тысячелетия до н.э. шумеры стали, по-видимому, во многих отношениях более технически развиты, чем египтяне. Нил протекал между двумя пустынями, Месопотамия же, как явствует из ее греческого названия, была Между-речьем, то есть землей «между реками». Тигр и Евфрат — буйные реки, питающиеся потоками талой воды с гор Тавра в Малой Азии и горной системы Загрос в Западном Иране и склонные к хаотическим разливам в равнинной части. Примерно в 160 километрах от Персидского залива реки сливаются, образуя Шатт-эль-Араб — заболоченные земли, отделяющие участок, где находились древние города Месопотамии, от моря. Резкие перемены течений и уровня воды привели

изменению формы речного русла; одни города, когда-то расположенные у самой реки, теперь находятся вдали от берега, другие и вовсе снесены речным течением, как струей воды из садового шланга. Предпринятые в древности попытки обуздать норы рек и приспособить их для сельского хозяйства и судоходства привели к масштабной постройке каналов — а это требовало сложной социальной структуры и, в свою очередь, вело к ее развитию. Такое положение отражалось на всех аспектах жизни: от законов, регулирующих использование каналов и управление ими, до шумерского пантеона. Энки¹²¹, один из верховных шумерских богов, наполнил реки своим животворящим семенем и использовал каналы для транспортировки, а Эннуги¹²² — один из богов, намеревавшихся насладиться на человеческое потоп, — был смотрителем каналов.

Самое раннее свидетельство о кораблях с мачтами¹²³ относится к Месопотамии и Кувейту и датируется VI тысячелетием до н.э. Впрочем, если египетский климат благоприятствовал использованию паруса, то в условиях Месопотамии все было сложнее. Тигр и Евфрат куда более стремительны, чем Нил, с множеством порогов и мелей, при этом они текут с севера на юг, и преобладающий ветер здесь тоже северный, так что подниматься против течения очень сложно. Поэтому в Месопотамии строили суда, наилучшим образом приспособленные для плавания по течению. Основным средством транспорта были лодки, однако того почета, каким они пользовались у египтян, здесь они не достигли. Месопотамская лодка была обыденной вещью, ее никогда не превозносили до статуса божественной ладьи.

Древнейшими судами, сведениями о которых мы располагаем, были легкие лодки из тростника или шкур — они реже ударялись дном на мелководье, чем более тяжелые деревянные, и даже в случае удара их было сложнее повредить. Кроме того, такие лодки было проще вести обратно вверх по течению после того, как их разгрузят. Народы Месопотамии пользовались также недолговечными плотами, которые держались на воде за счет надутых шкур животных или герметично закупоренных глиняных сосудов. Когда такой плот достигал места назначения, его разгружали, деревянный верхний настил продавали вместе с грузом, а поплавки либо продавали, либо тащили вверх по течению для повторного использования. Суда такой простой конструкции применялись вплоть до середины XX века, когда самым распространенным типом лодок на Тигре и среди арабов в Шатт-эль-Араб по-прежнему оставалась *куффа*¹²⁴ — круглая тростниковая лодка в форме огромной корзины, укрепленной деревянными ребра-

ми и просмоленной битумом, или асфальтовой смолой. Несмотря на кажущуюся хрупкость конструкции, *куффа* может взять на борт трех лошадей с конюхами, то есть пять тонн груза.

Успехи судоходства в Месопотамии также несравнимы с египетскими. При всем богатстве дошедших до нас хозяйственных документов — договоров, торговых поручений или расписок о приобретении товара, торговых печатей, изображений — лодки мы знаем лишь по фрагментам битума¹²⁵, которым обрабатывали корпус для водонепроницаемости. Уменьшенные копии и изображения судов очень немногочисленны, и до нас дошло крайне мало текстов, описывающих роль кораблей и судоходства в жизни шумеров. Одним из источников, приоткрывающих завесу над водными традициями Древней Месопотамии, могут служить легенды, связанные с рождением Саргона в 2300-х годах до н.э., и эпос о Гильгамеше¹²⁶ — квазиисторическом герое III тысячелетия до н.э., чьи подвиги хранились в памяти народов Ближнего Востока более двух тысяч лет; их отголоски присутствуют в библейских сказаниях о Моисее, Ное и Всемирном потопе, в «Одиссее» Гомера и в «Тысяче и одной ночи».

Перечни шумерских царей содержат имя Гильгамеша, правившего примерно между 2800 и 2500 годом до н.э., однако древнейшие сохранившиеся версии эпоса о Гильгамеше относятся к началу II тысячелетия до н.э. Повествование состоит из двух частей: в первой рассказывается о дружбе и подвигах Гильгамеша и Энкиду, вторая излагает историю потопа. Версии этого эпоса сохранились на шумерском, аккадском, хурритском и хеттском языках, некоторые детали с течением времени менялись в зависимости от чаяний и опыта слушателей. Первое деяние Гильгамеша и Энкиду — убийство Хумбабы, стража лесов. По шумерской версии эпоса, Хумбаба жил на востоке, в горах Загрос. В аккадском пересказе, почти через тысячу лет, герои отправились на запад в кедровые леса Ливана и Средиземноморского побережья, — это изменение отражает разницу в географических ориентирах обеих культур. В той и другой версии Гильгамеш после смерти Энкиду, задумавшись о собственной смертной доле, отправляется к Утнапиштиму — человеку, награжденному даром бессмертия после того, как он пережил потоп, посланный богами для уничтожения людей.

Чтобы добраться до Утнапиштима, живущего на острове Дильмун, Гильгамеш должен нанять лодочника, для которого он рубит 120 шестов и покрывает их смолой. (Суда на каналах управлялись

местами, сохранились торговые заказы на деревянные шесты до 6 метров длиной.) Затем персонажи после трехдневного плавания достигают вод смерти, и Гильгамеш, пересекая мелководье, ломает все шесты. «Тогда Гильгамеш снял с себя одежду¹²⁷ и как парус / держал шкуру, служившую ему одеянием, / и так плыла под парусом лодка по водам» — чем не виндсерфинг, изобретенный через четыре тысячелетия? Услыхав, что Гильгамеш желает знать, умрет ли он вслед за Энкиду, Утнапиштим объясняет ему смертную природу людей так, будто пересказывает Экклезиаста языком бухгалтерии: «Долго ли стоит здание¹²⁸, пока не рухнет? / Долго ли длится договор? / Долго ли братья / попользуются наследством, прежде чем поссорятся?.. / С начала времен ничто не длилось вечно». Затем он повествует Гильгамешу о том, как удостоился бессмертия: этот рассказ предвосхищает историю Ноя и его ковчега.

Однажды боги решили уничтожить город Шуруппак на берегу Евфрата — один из пяти городов, которые в Древней Месопотамии считались построенными еще до потопа. Бог мудрости Эа (аккадский Энки), благоволивший к человечеству, велел Утнапиштиму построить большое судно, которое вместило бы образцы всего живого, по одному от каждого вида. Огромный корабль имел равную ширину и длину (как *куффа* в увеличенном варианте) и шесть или семь палуб. Корпус Утнапиштим просмолил изнутри и снаружи смесью растительного масла, смолы и битума. Из-за нетрадиционной огромности судна его пришлось спускать в воду с катков, что предполагает плоское дно. После бури, продолжавшейся семь дней, земля была покрыта водой, и корабль пристал к горе Нимуш (Ницир). Неделей позже Утнапиштим выпустил поочередно голубя, ласточку и ворона — посмотреть, не обнажилась ли земля. Первые две птицы вернулись в корабль, ворон остался снаружи: очевидно, это значило, что потоп сходит и появилась сухая земля. Утнапиштим с женой, совершив жертвоприношения, вышли из корабля; после им было даровано бессмертие и они остались жить на острове Дильмун (вероятно, соотносящимся с нынешним Бахрейном).

Дильмун также упоминается в хозяйственных записях раннего периода истории Месопотамии. Персидский залив служил промежуточной точкой для торговли металлами, древесиной, шерстью, камнем и другими товарами из стран, выходящих к Индийскому океану, примерно с V тысячелетия до н.э., однако до 2900-х годов до н.э. шумеры, по всей видимости, больше взаимодействовали с Анатолией, Левантом и Египтом и испытывали на себе влияние

этих стран. Представление о том, что остров, где обитают бессмертные, находится в Персидском заливе, может отражать смену шумерских представлений в III тысячелетии до н.э. Бахрейн лежит на полпути между верхней оконечностью Персидского залива и Ормузским проливом, его поверхность пестрит погребальными курганами в количестве примерно сотни тысяч. Остров богат рыбой, финиками и пресной водой — в засушливых условиях Персидского залива вода стала бы в древности таким же стимулом для развития внешних торговых связей, как сейчас нефть. Однако при всем изобилии природных ресурсов Дильмуна его благосостояние в те времена зависело от способности местных торговцев воспользоваться выгодным географическим положением острова и сделаться незаменимым звеном в торговле между двумя более богатыми регионами. Через дильмунских купцов велась внешняя торговля Месопотамии. Одному из царей «корабли Дильмуна»¹²⁹ перевозили древесину из других земель» для строительства храмов; существуют также многочисленные расписки о получении меди, перевозившейся дильмунскими торговцами. В храмах Ура были обнаружены уменьшенные копии кораблей, выполнявшие роль благодарственного пожертвования.

Наиболее известное упоминание месопотамских внешних торговых связей содержится в рассказе о том, как Саргон, основатель аккадской династии, около 2300 года до н.э. в пику соседям сделал свой город центром межрегиональной торговли: «Корабли из Мелуххи»¹³⁰, Магана и Дильмуна бросают якорь у пристаней Аккада». Местоположение столицы Саргона пока неясно; Аккад, вероятно, находился недалеко от нынешнего Багдада, примерно в пятистах километрах от Персидского залива. Маган соотносится с землями в нижней части Персидского залива, а Мелухха — с цивилизацией долины Инда. Традиционные легенды утверждают, что Саргон родился в горах поблизости от верховий Евфрата, у незнатных родителей, однако в младенчестве с ним случились чудесные события, аналогичные тем, что через восемьсот лет произойдут с Моисеем: «Моя мать, верховная жрица»¹³¹, зачала меня и родила втайне, / Положила меня в тростниковую корзину, запечатала «мою дверь» [крышку] смолой; она пустила меня по реке, которая меня не захлестнула; / Река подняла меня и принесла к Акки, водоносу». В течение своего полувекового правления Саргон проводил политику расширения границ, начавшуюся с поражения его предшественника, который объединил Южную Месопотамию и расширил прежние связи Шумера тем, что «открыл

ть» торговцам, которые теперь могли спокойно путешествовать из Персидского залива в Средиземноморье, или «от Нижнего моря¹³² Тигра и Евфрата до Верхнего моря». Впрочем, в те времена аккад- были жестко ориентированы на восток.

К ВОСТОКУ ОТ ОРМУЗА. ВОСТОЧНАЯ ТОРГОВАЯ В 2500–1700 ГОДЫ ДО Н.Э.

Правление Саргона стало началом нового оживленного периода в истории взаимодействия Месопотамии с другими землями. Мелухха — первая страна, упомянутая в надписи Саргона, — была самой дальней из стран, с которыми Месопотамия имела связи; она находилась на берегах современного Пакистана и Северо-Западной Индии. (Расстояние от северной оконечности Персидского залива до устья Инда — 1150 морских миль.) Иными словами, в нее входили морские порты долины Инда, или хараппской цивилизации, основными центрами которой были Мохенджо-Даро (около 225 километров от устья Инда) и Хараппа (около 640 километров к северо-востоку от Мохенджо-Даро). Расцвет индской цивилизации пришелся на период между 2500 и 1700 годом до н.э. и охватил некоторые части современного Пакистана, Ирана, Афганистана и северо-западную Индию севернее Гуджарата — территорию куда более обширную, чем любые ранние государства Месопотамии или Египет до восемнадцатой династии. Руины хараппской цивилизации свидетельствуют о продуманном подходе и четкой системе; например, большие территории городов были поделены на районы, предположительно отличавшиеся по ремеслам. Хараппские торговые связи простирались наземными путями до Средней Азии и к западу через всю Персию, а по морю — до Персидского залива.

Цивилизация долины Инда имела письменность, однако надписи до сих пор не расшифрованы, до нас не дошло ни одного собственного имени. «Мелухха» — древнее аккадское слово, которое могло использоваться как личное имя и как географическое название; надпись конца III тысячелетия до н.э. упоминает селение Мелухханс¹³³ у месопотамского города Лагаш. Некоторые тексты относятся к импорту хараппской древесины. Впрочем, самые обильные свидетельства торговых связей между двумя странами содержатся в предметах, найден-

ных при раскопках. Вокруг Персидского залива обнаружены печати хараппских купцов, в долине Инда найдены печати месопотамского происхождения. Хараппские торговые пути к берегам Персидского залива прослеживаются по распространению лазурита и сердолика, изделий из олова, меди и морских раковин, а также по наконечникам для стрел и ювелирным изделиям из халцедона, яшмы и кремня.

Побережье между Индом и Персидским заливом в основном засушливое и неприветливое, однако археологам удалось обнаружить и идентифицировать хараппские порты, в том числе Суткаген-Дор примерно в 270 милях к западу от дельты Инда. Некоторые другие порты обнаружены в районе полуострова Катхиявар в Гуджарате, где был тщательно исследован древний порт Лотхал¹³⁴ примерно в 500 милях к юго-востоку от Инда, период функционирования которого совпадает с эпохой процветания всей индской цивилизации. Лотхал находится примерно в 80 километрах к юго-западу от Ахмедабада и примерно в 10 километрах от залива Хамбат (Камбей) — в древности, вероятно, море подступало ближе. Среди археологических находок — самая крупная после Мохенджо-Даро и Хараппы коллекция печатей и оттисков индской цивилизации, большинство из них найдены в развалинах здания, которое, по всей вероятности, было складом*.

Это одна из нескольких построек, с помощью которых удалось установить, что Лотхал в древности был портом. Наиболее спорным сооружением является трапециевидный резервуар, вымощенный обожженным кирпичом, размером 214 на 36 метров и глубиной 3,1 метра; с одной стороны в нем имеются шлюзовые ворота, предотвращающие переполнение. По одной из гипотез, резервуар служил закрытым доком, который через специальный канал наполнялся водой из двух существовавших в древности рек. Оппоненты утверждают, что, хотя такой док и мог давать защиту от юго-западных муссонов, он вряд ли окупил бы средства, затраченные на строительство такой сложной конструкции. Более того, он резко выбивается из всего, что нам известно о морских традициях данного региона: даже в наше время индийские и пакистанские рыбаки и моряки пристают к берегу без всяких причалов, пристаней и других специальных построек. В месопотамских письменных источниках пристани упоминаются

* *Печать* — предмет (например, перстень-печатка) с вырезанными на нем буквами или эмблемой, обозначающей владельца; на печатях обычно изображались люди, животные, корабли и геометрические узоры. Оттиском называется отпечаток, оставленный такой печатью.

довольно часто, начиная с «пристани Аккада»¹³⁵ у Саргона, однако самая древняя постройка, которую можно уверенно отнести к такому типу сооружений, создана на тысячу лет позже. Тем не менее, Лотхал, без сомнений, был центром межрегиональной торговли, и любые постройки в нем свидетельствуют об изрядном количестве затраченных на них времени и ресурсов, что является знаком общего процветания страны.

СУДОСТРОЕНИЕ В ПЕРСИДСКОМ ЗАЛИВЕ. МАГАНСКАЯ ЛОДКА

Маган, второе географическое название из надписи Саргона, относится к землям по обеим сторонам Ормузского пролива — Южному Ирану и Восточному Оману — в устье Персидского залива, который в месопотамских источниках иногда называется «Маганским морем». Эти земли служили источником древесины, диорита и меди. В некоторых текстах упоминается «дильмунская медь», но поскольку в Бахрейне и на северо-востоке Аравии нет меди, то название, видимо, возникло оттого, что дильмунские корабли — или корабли, заходившие в Дильмун, — возили медь из Омана. Стратегическая важность Магана для месопотамских правителей очевидна из упоминаний двух военных походов, предпринятых ближайшими преемниками Саргона: один из них построил флот для нападения на союз тридцати двух городов Магана. Это одно из древнейших упоминаний флота, построенного исключительно для военных целей.

Вся важность связей с Маганом/Оманом обнаружилась только в 1980-х и 1990-х годах, когда самая восточная точка Омана — Рас-аль-Джинс (Эль-Хадд), находящаяся более чем в трехстах милях к юго-востоку от Ормузского пролива, — стала местом нескольких археологических находок. Там, где исследователи обнаружили судостроительную верфь, были найдены остатки более трехсот фрагментов древних кораблей, датируемые 2500–2200 годами до н.э. По большей части это пластины битума с отпечатками стеблей и пучков тростника, связочного материала и циновок, а также связанные между собой деревянные доски, на которые наносился битум. На внешней стороне многих пластин найдены ракушки — доказательство контакта с морской водой; ракушки также встречались внутри переработанной и повторно использованной битумной массы. Помимо того, что археологические находки в Рас-аль-Джинсе¹³⁶ дали подтверждение

некоторым текстам о развитии кораблестроения в этих краях, а также дополнили имеющиеся знания о древнем кораблестроении деталями, не сохранившимися в письменных и изобразительных памятниках. Особо интересны способы, которыми из связок тростника формировали корпус, способный выдерживать парусное оснащение и нести груз. Корпус судов из Рас-аль-Джинса строился из тростниковых связок диаметром от четырех до двенадцати сантиметров. При сборке их накрывали плетеными тростниковыми циновками или шкурами животных, покрытыми битумной амальгамой: водонепроницаемый покров превращал тростниковый плот в судно с корпусом водоизмещающего типа и заодно сглаживал неровности тростниковых связок, что позволяло лодке скользить по воде с меньшим сопротивлением. Битум также продлевал срок службы тростника и защищал от ракушек, моллюсков-древоточцев и водорослей, которые могли нарушить цельность корпуса или даже активно его уничтожить. Битум, который в природе обычно указывает на глубинные залежи нефти, по берегам Персидского залива проступает на поверхность; в Месопотамии его издревле использовали при строительстве судов. Приготовление битумной амальгамы — технически сложный процесс, и нанести ее — значит не просто замазать корпус судна жидкой смолой. Битум наносится в расплавленном состоянии; он должен быть пластичен и тем обеспечивать цельность судна при плавании, когда корпус изгибается под действием воды, а для предохранения корпуса от ударов при вытаскивании судна на берег битум должен сообщать корпусу необходимую прочность. Кроме того, битум должен быть относительно легким. Местоположение пластин, найденных в Рас-аль-Джинсе, говорит о том, что их намеревались расплавить и использовать для нового судна — такой процесс был менее трудоемким, чем с нуля готовить свежую амальгаму.

Клинописный текст XXI века до н.э. описывает масштабные мероприятия, связанные со строительством тростниковых и деревянных судов; в списке упомянуты сосна, пальма и тамариск в количестве полутора тысяч штук, 12 тысяч связок тростника, рыбий жир, «асфальт для покрытия лодок¹³⁷ маганского типа» и другие материалы. По этим цифрам не понять, сколько материалов требовалось на один корабль, однако копия, сделанная в Суре (Оман) в 2005 году, дает некоторые ответы. Опираясь на детали кораблей, полученные при исследовании битумных пластин и при изучении 270 сохранившихся моделей лодок и 186 изображений на печатях и оттисках III тысячелетия до н.э., археологи-экспериментаторы построили серию трост-

никовых лодок, начиная от модели 1:20 до пятиметрового прототипа и далее до двенадцатиметровой «маганской лодки»¹³⁸. Она вмещала примерно тридцать *гур*¹³⁹ (стандартная единица измерения для месопотамских судов), что составляет 7,5 тонны — вероятно, средний размер для деревянных судов и максимальная величина для тростниковых лодок. Наиболее часто упоминаемые крупные суда доходили до шестидесяти *гур*, самые объемные суда в конце III тысячелетия имели вместимость триста *гур*, или около девяноста тонн.

Список материалов для современной «маганской лодки» включал в себя почти три тонны тростника, тридцать километров веревки из волокон финиковой пальмы или козьей шерсти (такая шерсть исключительно прочна и ее проще обрабатывать), более тонны древесины и две тонны битума, смешанного с резаным тростником. Дерево пошло на кильсон, рамы и горизонтальные брусья, соединявшие планширы, корпус дополнительно укрепили парными связками тростника, образующими подобие рамы. Между тростниковыми связками и битумом проложили плетеную циновку. На судно поставили двуногую мачту, на один рей повесили квадратный парус, для управления использовались два рулевых весла на корме. Водоотталкивающий слой битума отлично выполнял свою роль, однако волны неотвратимо перехлестывали через борт, так что в тростник впиталось примерно три тонны воды, из-за чего грузоподъемность судна существенно снизилась. Тем не менее морские испытания показали, что на такой лодке вполне можно выходить в море: ею несложно управлять, она относительно быстроходна и при умеренном ветре достигает скорости пять узлов и больше. При благоприятном ветре путешествие от северной оконечности Персидского залива до Магана заняло бы примерно неделю, в зависимости от количества стоянок, а обратный путь был бы медленнее из-за преобладающих северо-западных ветров. Продолжительность перехода до Хараппы зависела бы от мощности муссонов.

МОРСКАЯ ТОРГОВЛЯ ДО ПАДЕНИЯ БАВИЛОНСКОГО ЦАРСТВА

Трудно установить, насколько превратности дальней морской торговли влияли на взаимоотношения торговцев с политической и религиозной властью — часто сосредоточенной в одних и тех же руках. Изрядная доля месопотамской торговли принадлежала еди-

ноличным торговцам, однако в дело активно вмешивались храмы, а храмовые комплексы часто служили и складами. Серия документов, относящихся к концу III тысячелетия до н.э., описывает сделки купца по имени Лу-Энлил¹⁴⁰, который взял из храма тысячи килограммов дерева, досок и рыбы, более полутора тысяч литров кунжутного масла, одежд и шкур — все это для обмена на медь в Магане. Частные лица могли вкладывать в предприятие средства либо по фиксированным ставкам — что уменьшало как риск, так и выгоду, — либо с видами на долю в общей прибыли, тем самым больше рискуя средствами в случае, если торговец потерпит убыток. В Месопотамии не существовало жестких ограничений на размер процентов по займу¹⁴¹, какие впоследствии налагались иудейскими, христианскими или исламскими законами, поэтому как храмы, так и индивидуальные торговцы просили от 20 до 33 процентов. Существование торговцев, не зависящих от храмов и государства, может служить объяснением тому, почему после падения династии Ура (через четверть века после времен Лу-Энлила) торговля в Персидском заливе сохранилась, хотя месопотамские купцы, по-видимому, лишились существенной части торговли в Дильмуне.

Политическая цельность Месопотамии восстановилась в царствование первой вавилонской династии — с XIX по XVII век до н.э. В 1700-х годах до н.э. Хаммурапи правил большей частью Нижней Месопотамии и западными территориями вплоть до аморейского торгового города Мари в верхнем течении Евфрата. (Аморейцы были носителями семитского языка, их переселение из Аравии в Сирию и Месопотамию на рубеже тысячелетий послужило следствием — или причиной — нового расцвета торговли между Востоком и Западом, совершавшейся как сухопутными путями, так и по Евфрату.) Хаммурапи знаменит сводом законов — самым полным из дошедших до нас кодексов Древней Месопотамии. Многие из этих законов, относящихся к последнему периоду правления Хаммурапи, напрямую говорят о торговцах, их взаимоотношениях, процентных ставках; семь законов непосредственно касаются перевозки товаров. Три из них определяют ставки, по которым осуществляется наем судов вместимостью до шестидесяти *гур*, другие регламентируют стоимость строительства таких кораблей — два *сикля* — и устанавливают гарантийный срок в один год*. Плата морякам составляла шесть *гур* зерна в год.

* Сикль был серебряной монетой, весившей от девяти до семнадцати граммов. Два сикля соответствуют арендной плате за двенадцать дней.

При этом моряки несли ответственность за любой вред, причиненный их вине. В законах также присутствует редкий древний пример «правил движения», который в данном случае предписывает кормчему судна, движущегося вниз по течению¹⁴², давать дорогу судну, движущему против течения, и возлагает на него ответственность за любой вред, происшедший в результате его небрежности*. От этого пункта можно проследить эволюцию торгового законодательства, а также прав и обязанностей капитана и команды, однако до эпохи парусных судов, наступившей в XIX веке, такие правила редко имели силу закона.

Шумеро-аккадская культура распространилась по Месопотамии относительно равномерно, однако политическое объединение было труднодостижимо, и еще сложнее было его удержать, так что даже успехи Хаммурапи были кратковременны. Ослабление Вавилона началось при его сыне и преемнике, когда южные шумерские города стали возвращать себе независимость. Политический упадок длился примерно столетие (и совпал с эпохой правления гиксосов в Египте), и в 1595 году до н.э. вторгшиеся из Центральной Анатолии хетты взяли верх над вавилонянами. Север отошел под власть царства Митанни, образовавшегося на территории нынешнего Ирана, Южная Месопотамия подчинилась так называемой династии Страны Моря, сведения о которой скудны. В тот же период подверглась упадку индская цивилизация; обоюдное прекращение взаимодействия привело к тысячелетнему перерыву в торговле Пакистана и Индии со странами Персидского залива.

От Миноса к Микенам, 2000–1100 годы до н.э.

Неким условным ознаменованием поворота месопотамской торговли в сторону Средиземноморья служит известный нам текст 1745 года до н.э. — последний сохранившийся текст с упоминанием «дильмунской меди» и первый в истории текст, упоминающий «кипрскую медь»: «12 мин¹⁴³ [360 килограммов] обработанной меди из Аласии [Кипра] и Дильмуна». На протяжении всего периода античности

* *Правила движения* — то есть правила рейда или узкой полосы открытой воды, где суда становятся на якорь, — назывались так задолго до появления автомобилей.

остров Кипр был крупнейшим производителем меди (его современное название происходит от греческого слова, обозначающего медь), которая вместе с оловом дает бронзу — самый прочный сплав, известный в древности на Ближнем Востоке, где бронзовый век длился примерно с 3000-х до 1000-х годов до н.э. Основная часть кипрской меди, вероятно, попадала в Левант через портовые города Библ или Угарит, а оттуда торговцы везли ее по суше до Евфрата и вниз по течению в Месопотамию.

Библ — один из древнейших городов мира, в начале бронзового века служивший главным левантийским портом; он находится примерно в сорока километрах к северу от Бейрута. Здесь найдено самое большое на Ближнем Востоке количество египетских каменных артефактов, включая скульптуры, рельефы и прочее. Непропорционально большое количество писем из Библа, найденное в египетском дипломатическом архиве в Амарне, существенно образом объясняет тесные и прочные связи Египта с Библом как «воротами» к Ближнему Востоку, особенно в 1300-х годах до н.э. Впрочем, археологические находки свидетельствуют, что к тому времени библские моряки уже две тысячи лет возили товары в Египет и обратно. Благополучие Библа долгое время зависело от процветания Египта, и когда месопотамские или египетские первопроходцы проложили наземный путь через Ханаан, Библ мог на время потерять свое значение как порт. Однако благодаря обилию лесов в глубине библских территорий, а также благодаря тому, что Египет нуждался в древесине, Библ в начале III тысячелетия до н.э. вновь стал важным центром торговли и, возможно, тем самым портом, через который была отправлена в Египет первая известная нам партия древесины в 2600-х годах до н.э., в царствование фараона Снофру. Пятью столетиями позже порт существенно пострадал от распада египетского Древнего царства, однако во втором тысячелетии он вновь набрал силу. Впоследствии он стал крупным импортером египетского папируса, и название порта Библ стало для греков словом, которым они обозначали папирус, книгу и впоследствии Библию.

Примерно в 1600-х годах до н.э. Библ начал торговать с Западом, преимущественно с Кипром и Критом — крупнейшими островами в Восточном Средиземноморье. Культурный и материальный обмен между Левантом и Критом помог оформиться минойской культуре, испытавшей расцвет в период с конца III тысячелетия до н.э. до XV века до н.э. и повлиявшей на развитие Микен в материковой части

Греции. Цивилизация Крита, названная по имени мифического царя Миноса, стала предметом обильных упоминаний с V века до н.э., когда Геродот и Фукидид описывали Миноса как завоевателя южной части Эгейского моря. Фукидид отмечает, что «Минос, согласно традиции»¹⁴⁴, первым в истории организовал военный флот. Он овладел большей частью моря, называемого теперь Эллинским [Эгейским]; он правил Кикладскими островами... Разумно предположить, что он, как мог, старался уничтожить морской разбой и этот доход направить в свою пользу».

Эта гипотеза о минойской талассократии — буквально «морской империи» — оказалась невероятно живучей, особенно если учесть, что Минос — персонаж скорее мифический, чем исторический, что период наибольшего влияния минойской культуры кончился более чем за тысячу лет до Геродота и Фукидида и что сведения, приводимые этими историками, основаны больше на устной, чем на письменной традиции. Нет сомнений, что критяне плавали к восточному побережью Средиземного моря начиная с III тысячелетия до н.э. Однако представления о том, что Крит колонизировал эгейские страны и усмирал пиратов, в основном являются плодом настроений самого Фукидида и его собратьев-афинян, озабоченных подавлением морского разбоя и угрозой их торговле из-за появления самого мощного флота в Восточном Средиземноморье. Нынешнее восприятие взглядов Фукидида идет от современных представлений о морском владычестве и господстве, высказанных такими стратегами, как Альфред Тейер Мэхэн, который в конце XIX века — в период расцвета Британской империи — отстаивал идею развития мировых флотов по образцу вездесущего и всемогущего британского королевского флота. Археология показывает, что представления Фукидида о Крите как колонизаторе Кикладских островов в лучшем случае преувеличены. Преобладающая точка зрения сводится к тому, что переселенцы эпохи неолита¹⁴⁵, двигавшиеся из Анатолии к западу, расселились по островам и Пелопоннесу, куда они принесли свои земледельческие навыки и часть сельскохозяйственных культур, таких как маслины и вино. Однако при всей очевидности контактов между Критом и Кикладами мы едва ли располагаем доказательствами прямой гегемонии минойцев над всем архипелагом.

Такую гегемонию критяне не осуществляли нигде в Средиземноморье, где их моряки были всего лишь одной из многих групп торгового флота. В расцвете власти и влияния минойцы торговали на севере с островами Эгейского моря, на западе с материковой Гре-

цией, Сицилией и Сардинией, на востоке с Кипром, Малой Азией и Левантом, на юге с Ливией и Египтом. Египтяне эпохи Снофру приобретали критскую керамику либо у минойских купцов, либо через посредников, либо обоими способами сразу. Таблички из архива в Мари¹⁴⁶, относящиеся к XVIII веку до н.э., упоминают купцов с Крита и из Кари (на западе Малой Азии), которые получили партию олова с помощью переводчика из Угарита; на Крите найдены относящиеся к тому же периоду вавилонские цилиндрические печати, попавшие туда, вероятно, через Мари, Угарит и Кипр. К этому времени минойская материальная культура достигла своего пика — прекрасные, сложной постройки дворцы, виллы и города найдены в Кноссе, Фаистосе и более чем в двадцати других местах. Были ли они подчинены одному критскому владыке — сложно сказать. Некоторые считают отсутствие городских стен признаком того, что жители минойского Крита полагались на обороноспособность флота, защищавшего их от иноземных вторжений. Однако в эпоху, не оставившую нам свидетельств о какой бы то ни было морской державе, способной на военный поход до такой далекой цели, как Крит, море само по себе служило достаточно надежным барьером даже в отсутствие флота.

Археологические находки и письменные свидетельства, относящиеся к минойской цивилизации, почти не дают информации о кораблях минойской эпохи. Больше всего сведений содержится в серии настенных росписей, обнаруженных при раскопках города Акротир на кикладском острове Тира, примерно в семидесяти километрах к северу от Крита. В 1628 году до н.э. остров был разрушен в результате вулканического извержения, которое сейсмологи считают одним из крупнейших за десять тысяч лет; немалая часть Акротир сохранилась под слоем пемзы и пепла глубиной до двадцати пяти метров. В отличие от жителей более известного южноиталийского города Помпеи, погибших под пеплом Везувия в 79 году н.э., жители Акротир заранее знали о вулканической опасности: в раскопанных к настоящему времени тридцати зданиях не обнаружено человеческих останков и почти никаких личных вещей — это значит, что жители покинули остров еще до извержения.

В одном из помещений на втором этаже здания, известного как «западный дом», были обнаружены две прекрасно выполненные стенные росписи¹⁴⁷. Одна изображает группу из семи крупных и четырех мелких судов, по-видимому, входящих в культовую праздничную процессию — она идет из одного города в другой, в котором со-

блалась толпа народа. У кораблей длинный изящный корпус с удлиненной носовой частью, поднимающейся из воды под углом почти сорок пять градусов и торчащей вверх выше, чем мачты. В середине каждого корабля поставлена единственная мачта, квадратный парус крепится между реем и брусом, все корабли управляются парой рулевых весел в кормовой части. На самом украшенном корабле, под парусом и гирляндами, идущими от носа через верхушку мачты к корме, сидят восемь человек. На этом корабле и некоторых остальных приспущен парус. Вторая роспись, плохо сохранившаяся, изображает аналогичные весельные корабли с воином-копейщиком впереди, идущие по морю среди обнаженных мертвых тел. Неудивительно, что многие считают это батальной сценой, возможно, показывающей отбитие атаки на застигнутых врасплох островитян, многие из которых, показанные на заднем плане, занимаются обычными делами. Другие толкователи усматривают в этой росписи изображение обряда плодородия, во время которого приносились человеческие жертвы — этим имитировалась гибель божества плодородия, потопляемого ради будущего урожая (такая трактовка подтверждается некоторыми известными нам фактами минойской жизни).

Упадок минойской цивилизации когда-то напрямую связывался с извержением на Тире, однако минойская культура просуществовала после этого еще два столетия. После этого она перешла к Микенам, которым минойцы передали свою письменность и множество культурных достижений. Микенская культура названа по пелопоннескому городу Микены, прославленному Гомером как столица Агамемнона — вождя греческого войска, десять лет осаждавшего Трои (находившуюся на северо-востоке нынешней Турции). Микены и Троя долгое время считались плодом воображения Гомера, однако в XIX веке оба города были обнаружены в результате раскопок Генриха Шлимана. Украшения и оружие, во множестве найденные в Микенах Шлиманом, были приписаны им Агамемнону, однако они относятся к XV веку до н.э. — времени, когда микенцы начали заселять минойский Кносс, однако до традиционно указываемой даты Троянской войны (1183 год до н.э.) оставалось еще три века. Микенцы устроили целую сеть торговых путей, связывавших эгейские страны, побережье Малой Азии, Кипр, Левант и Египет, — эта сеть сохранилась до периода упадка и краха, обычно связываемого с набегами так называемых народов моря в XII веке до н.э. В последующие века упадка местная торговля и товарообмен резко пошли на убыль, однако дальние связи, установленные и поддерживавшиеся — среди

прочих — минойцами и микенцами, в некоторой степени сохранились; в VIII веке до н.э. они были возрождены.

Хотя микенские росписи часто более грубы, чем более ранние минойские, изображения кораблей на них более многочисленны. Многие узорные вазы, как бы в подтверждение известной нам воинственности микенцев, изображают весельные суда с вооруженными воинами на верхней палубе. Эти суда также имели одну мачту с квадратным парусом, однако гребцы и парус обычно не присутствуют на одном и том же изображении, поскольку эти два способа редко использовались вместе. Корпус микенских судов чаще имеет удлиненную форму, чем форму полумесяца; в отличие от судов, изображенных в Акротири, парус крепится без нижнего бруса. Несмотря на микенскую привычку выставлять напоказ воинскую доблесть, археологические находки больше свидетельствуют о мирной деятельности на море.

Много информации о богатстве и разнообразии морской торговли Микен и их левантийских партнеров дают две впечатляющие подводные находки. Датированный 1315 годом до н.э. затонувший корабль из Улубуруна¹⁴⁸ — самый яркий на сегодняшний день образец корабля бронзового века, хотя он больше знаменит богатым грузом, чем ролью в изучении кораблестроения. Под слоем грузов сохранилась часть корпуса: фрагмент киля, скрепленные встык доски и куски фальшборта из ивовых прутьев, — однако определить размеры корабля по ним невозможно. Затонувший корабль был обнаружен в 1980 году турецким ныряльщиком за губками, который наткнулся на груды медных слитков, лежащих на более чем сорокаметровой глубине у мыса Улубурун, вблизи города Каш. На корабле во время плавания находилось около пятнадцати тонн груза, камни балласта и двадцать четыре каменных якоря, общим весом четыре тонны. Основную часть сохранившегося груза составляли десять тонн кипрской меди в слитках и тонна олова. В результате этой находки в руках исследователей оказалось вдвое больше ближневосточных медных слитков бронзового века, чем раньше, а общее количество меди примерно в тридцать раз больше, чем в самом древнем из известных нам торговых заказов на кипрскую медь, составленном четырем векам раньше. Среди других найденных предметов есть изделия микенской и кипрской работы, но большую часть составляют вещи ближневосточного происхождения: дощечка для письма, сделанная из слоновой кости, золотой кубок, керамическая чаша для питья в форме бараньей головы и множество ювелирных изделий. Из сырья — слитки стекла (в основном окрашенного кобальтом, по-видимому, левантий-

суда), бревна кедра и эбенового дерева, необработанный рог гиппопотама и слоновая кость, страусовые яйца, янтарь Балтийского моря, амулеты с красителями и ингредиентами для благовоний. Корабельное оснащение и личные вещи моряков и торговцев — инструменты, монеты, гири для взвешивания на чашечных весах, цилиндрические печати — дают основание предположить, что корабль шел из Леванта в Крит или материковой Греции.

Примерно через век после этого еще одно небольшое торговое судно затонуло к востоку от Улубуруна, у мыса Гелидония — места, знаменитого мощными непредсказуемыми течениями, вихрящимися по острым полуподводным скалам; в древности его описывали как «полное опасностей для проходящих кораблей»¹⁴⁹. Гелидонский корабль¹⁵⁰, обнаруженный в 1950-х годах, был первым из кораблей, к которым при раскопках применяли отработанные на суше археологические методы, модифицированные для подводных условий, — это было крупным шагом в исследовании затонувших объектов. Без тщательного и упорядоченного подхода к идентификации и извлечению остатков судов и груза водолазы неминуемо упускают из виду, теряют или попросту уничтожают ценные приметы, жизненно необходимые для понимания природы и функционирования культурных, торговых и военных реалий, связанных с морем. Корпус гелидонского корабля почти не сохранился, однако можно установить, что судно было примерно от восьми до десяти метров в длину. Груз включал в себя как минимум тонну необработанной бронзы и олова, бронзовые сельскохозяйственные орудия, оружие и домашний инвентарь. Предметы — по большей части разломанные — могли быть кусками металлолома, который везли для переплавки; здесь же нашли различные инструменты для металлообработки. Амулеты, весовые гири и тонкой работы цилиндрическая печать из гематита могли принадлежать торговцу — владельцу судна. Как и корабль из Улубуруна, это судно, по-видимому, шло вдоль анатолийского берега в Эгейское море. Последний порт, куда оно заходило, мог находиться на Кипре, расположенном примерно в 150 милях к юго-востоку: в древности он был крупным производителем и поставщиком бронзы.

Судя по количеству и разнообразию товаров, найденных в кораблях из Улубуруна и Гелидонии, каждое из этих судов вряд ли было предназначено только для одного порта или торговца, хотя есть вероятность, что часть предметов на улубурунском корабле переправлялись от одного правителя к другому — как дань или как партия товара. Несмотря на дошедшие до нас многочисленные упоминания

партий товара, отправленных и полученных по твердому заказу, как в случае с кедровой древесиной для египетского фараона, два описанных корабля нужно, вероятно, считать «плавучими рынками», бессистемно ходившими по разным портам.

НАРОДЫ МОРЯ И МОРСКИЕ СРАЖЕНИЯ, 1200–1100 годы до н.э.

Период, когда два упомянутые корабля затонули у мыса Гелидония, приходится примерно на начало греческих темных веков — эпохи упадка в Восточном Средиземноморье. Египтяне винили в нем пришельцев, которых называли «народами моря», — смешанные племена и группы неизвестного происхождения, которые пронеслись по всем побережьям этого региона в XIII и XII веках до н.э.; они предвещали собой наземную миграцию народов, освоивших железные орудия и оружие и двигавшихся к югу от Балкан и Черного моря. После их натиска политический ландшафт Восточного Средиземноморья преобразился невосстановимо. Греческие города Пилос и Микены были разграблены, и вполне возможно, что ряды народов моря пополнились микенцами, снявшимися с места и шедшими впереди основной волны или вслед за ней. Материковое Хеттское царство в Анатолии пало, множество мелких государств были охвачены голодом или гражданскими войнами. Из крупных государств здесь уцелел только Египет, однако он потерял власть над Ханааном и Сирией, а его влияние на левантийские порты резко уменьшилось.

Сведения о народах моря, записанные в те времена, сохранились лишь у египтян, которые перечисляют девять «стран», или народов. Первое упоминание о них появляется около 1218 года до н.э. в рассказе об отражении египтянами набега ливийцев, которых поддерживали «народы севера, пришедшие от всех земель»¹⁵¹ и «стран моря», пять из которых соотносятся с землями Юго-Западной Анатолии, Эгейского моря и материковой Греции. Сорока годами позже Рамсес III остановил вторжение с северо-востока, в котором участвовали некоторые из тех же народов. Запись об этом сохранилась в храме Мединет-Абу (в Фивах); из-за нее народы моря считаются одной из главных причин средиземноморской катастрофы и наступления упадка, длившегося до VIII века до н.э., однако сама по себе миграция вполне могла быть как причиной, так и симптомом экономического, политического и демографического хаоса.

Широкие последствия такого беспорядка можно проследить по сведениям о выживании или гибели крупных держав, бытовые же подробности последних дней небольшого прибрежного государства сохранились в тексте глиняных табличек, обожженных пожаром, гибель которого в пламени города Угарит. Он располагался на спорной границе между двумя соперничающими царствами, в девяноста милях к северу от Библа, и в XIV веке до н.э. политически подчинялся Хеттскому царству, однако его благосостояние зависело главным образом от его посредничества в торговле между Египтом, Кипром и странами Эгейского моря. В начале XII века до н.э., в надвигающейся опасности, Угарит должен был выставить войско для защиты хеттов, сражающихся в Западной Анатолии, и Каркемиша — хеттской твердыни на Евфрате, примерно в двухстах километрах от Средиземного моря. Население города, вероятно, составляло около тридцати пяти тысяч человек, а экономика была ориентирована на сельское хозяйство и торговлю, а не на военное дело, поэтому собрать войско было делом затратным: воинов не хватало, их боевой дух оставлял желать лучшего. Сумел бы Угарит защититься от набегов, если бы воины остались в породе, — вопрос спорный, однако сохранившаяся переписка между последним угаритским царем по имени Аммурапи и безымянным правителем Аласии позволяет нам видеть и отчаяние осажденных, и тактику нападений, имевших вид стремительных набегов.

В письме к Аммурапи правитель Аласии, обрисовывая ситуацию на Кипре, сообщает: «Двадцать вражеских кораблей¹⁵², не достигая гористого берега, не оставались на месте, а быстро уплывали, и нам неизвестно, где они разбили лагерь. Я пишу это, дабы сообщить тебе сведения и защитить тебя». В другом письме царь Аласии советует Аммурапи «укрепиться как можно сильнее» — собрать войско и колесницы и укрепить городские стены. Уже почти запоздало он спрашивает: «Где твое собственное войско и колесницы? С тобой ли? Если нет, кто защитит тебя от вражеских сил?» Даже спустя три тысячи лет в ответе Аммурапи ясно читается страх:

«Мой отец¹⁵³, вражеские корабли приближаются и испепеляют мой город огнем. Они творили ужасные дела на моей земле! Не знает мой отец, что все войска владыки моего отца теперь в Хатти [Центральная Анатолия] и что все мои корабли в Лукке [Ликия?]. Они все еще не прибыли, и страна стоит без защиты!.. Приближающиеся семь кораблей врага творили нам злое. Итак, если узнаешь о других вражеских кораблях, пришли мне весть, дабы я знал».

Эти письма были среди десятков других, найденных в руинах разграбленного и брошенного пришельцами города. Многие государства пострадали схожим образом; однако, несмотря на масштабные разрушения, пережившие этот период страны сумели сохранить минимальные морские связи между Левантом и другими побережьями Восточного и Центрального Средиземноморья. В первые три столетия наступившего бронзового века эти связи были куда менее оживленными, чем раньше, однако они сформировали основу для финикийской и греческой морской экспансии в IX и VIII веках до н.э.

Надписи и изображения в Мединет-Абу, повествующие об отпоре Рамсеса III народам моря, содержат наиболее полную информацию о морских сражениях бронзового века. Самое раннее упоминание о таком морском сражении содержится на стеле, возведенной в Танисе — городе в дельте Нила, — и повествует о победе Рамсеса II над флотом «шардана, мятежных сердец»¹⁵⁴... и их боевыми кораблями посреди моря» около 1280 года до н.э. Племя шардана изображается то союзником египтян, то затем их противником, оно было среди «северных» союзников ливийцев, побежденных Египтом в 1218 году до н.э. Следующая в истории морская битва изображена немного подробнее в письме последнего хеттского царя Суппилиулы II около 1210 года до н.э. «Против меня подступали»¹⁵⁵ строем корабли Кипра трижды для боя посреди моря. Я их уничтожил, я захватил корабли и посреди моря предал их огню». Кем бы ни были эти подступавшие с Кипра моряки, поражение их мало охладило, и Суппилиума пишет, что позже они высадились «огромной численностью». Вскоре после этого Хеттское царство пало.

Сведения о победе Рамсеса III¹⁵⁶ над народами моря около 1176 года до н.э. более полны, хотя место битвы остается совершенной загадкой. Традиционно считается, что битва произошла в дельте Нила или поблизости от нее, однако египтяне могли перехватить вражеский флот и поблизости от побережья Ханаана, возможно, недалеко от Ашкелона. Вражеские корабли, уцелевшие в первом бою, описаны так: «Те, кто пришел с моря»¹⁵⁷, — всепоглощающее пламя встретило их в устье Нила... их подвели ближе, окружили и опрокинули на берег, целыми горами убивали их от головы до хвоста». Хотя народы моря имели на суше преимущество в виде железного оружия, в этой битве они выбрали копье, в то время как египтяне были вооружены дальнобойными многослойными луками, а для ближнего боя — крючьями. Это значит, что египтяне могли открыть

стрельбу по кораблям с дальнего расстояния и тем ослабить врага, оставаясь для него относительно неуязвимыми. Когда корабли сближались, египтяне цепляли абордажными крючьями мачты и отходили назад, опрокидывая корабли противника.

Сведения о сражениях Суппилулиумы II и Рамсеса III, дополняя друг друга, рассказывают нам много интересного о поведении кораблей в бою, когда суда противников выходят друг против друга. В записях упомянуты три вида оружия: огонь у Суппилулиумы и Рамсеса, копья у шардана; луки, пращи и крючья у египтян. Огонь с его стихийным буйством — одна из опаснейших угроз для корабля. Если ветер с кормы, то пламя может быть действенной мерой для запугивания противника и уничтожения кораблей, однако огонь неуправляем, и даже при всех предосторожностях мельчайшая ошибка или смена ветра может обратить пламя против того, кто его послал. Поэтому огонь лучше использовать на предельно далеких расстояниях. Мы не знаем, каким именно образом хетты и египтяне использовали огонь, — возможно, его перебрасывали на вражеские корабли с помощью горящих стрел. До самого конца парусного мореходства, то есть до XIX века, исход морского сражения обычно решался абордажем, во время которого корабли служили не более чем плавучим полем боя. Пока на кораблях не начали устанавливать пушки, для дальнего боя использовались луки со стрелами и копья, но обычно корабли сближались и становились борт о борт. Использование крючьев для опрокидывания вражеских кораблей, как показано в Мединет-Абу, было редкостью, чаще ими скрепляли корабли — чтобы атакующие, перескакивая на вражеское судно, не падали в воду.

На протяжении всего периода Нового царства египтяне совершенствовали навыки судоходства и укрепляли свою власть над прибрежными морскими водами, создавая надежные морские связи, обеспечивающие логистическую поддержку в дальних переходах — как внутри страны, так и вне ее. Они также использовали морские силы для комбинированных сухопутно-морских операций; примером может служить кампания против гиксосов в Аварисе или против Митанни на Евфрате. Преимуществом египтян против народов моря служила четкая организация, иерархия командования и воинская дисциплина, в то время как враг, скорее всего, шел на Египет с импровизированным флотом из разношерстных рейдеров разного происхождения, который годился для нападений на небольшие порты и пиратских налетов на мелкие группы торговых судов, но мало подходил для более крупных целей. Морские войны между центра-

лизованными государствами с сопоставимым уровнем флота, стратегии и тактики начнутся только в следующем тысячелетии.

Несмотря на победу Рамсеса III над народами моря, в течение XII века до н.э. влияние Египта на азиатские территории существенно ослабло. Лучше всего это иллюстрирует «Путешествие Уну-Амона», повествующее о многострадальном жреце храма Амона в Фивах, который около 1050 года до н.э. отправился закупать кедр для «великой и священной ладьи Амона-Ра». В отчете Уну-Амона иллюстрируется и пошатнувшийся престиж Египта, и важность политической и военной мощи для безопасной торговли. Отправившись в плавание из Таниса — египетского порта в дельте Нила, — Уну-Амон останавливается в Доре, где один из членов его команды сбегает, предварительно украв полкилограмма золота и более двух килограммов серебра. Местный правитель отказывается возместить ущерб, и Уну-Амон отправляется в Тир, где берет около трех килограммов серебра с торгового судна, предположительно шедшего из Дора, а затем продолжает путь в Библ. Правитель Библа Чекер-Баал неоднократно приказывает ему уплыть прочь, однако Уну-Амон отказывается. Через месяц Уну-Амон и Чекер-Баал вступают в переговоры, и правитель напоминает Уну-Амону, что в прежние времена, когда фараоны обращались к его предкам ради закупки древесины, они слали подарки и платили нужную цену.

Времена изменились. Чекер-Баал, в отличие от своих предков, уже не подданный фараонов и не обязан давать древесину Уну-Амону. Он обращает внимание, что египетские торговцы даже плавают не на египетских судах, а на левантийских. Несмотря на возражения Уну-Амона, утверждающего, что у него египетский корабль с египетскими гребцами, Чекер-Баал говорит, что это скорее исключение, а не правило. Египетские торговые корабли по большей части принадлежат торговым партнерам Египта — из них двадцать кораблей стоят в Библи и пятьдесят в соседнем Сидоне. (Возможно, так было всегда, однако в XI веке до н.э. плачевное состояние египетского флота было символом упадка власти фараонов.) В конце концов Чекер-Баал позволяет Уну-Амону послать в Египет семь деревянных деталей корабля, чтобы ускорить выплату денег за оставшуюся древесину. Уну-Амон пускается в обратную дорогу, но налетевший шторм сбивает его с пути и сносит к Кипру, где Уну-Амона, приняв его за пирата, приводят к царице и через переводчика объявляют его вину. Здесь рукопись обрывается — из последующих событий мы знаем лишь то, что Уну-Амон выжил и рассказал историю своего путеше-

ствия. Несчастья Уну-Амона отражают ослабление престижа Египта за пределами страны. Впрочем, упадок крупных государств Ближнего Востока в это время оттеняется относительным благополучием ливантийских портов. Местные правители, пережившие набеги народов моря, могли похвастаться флотом куда более крупным, чем египетский, хотя, например, во время царствования Рамсеса III храм Амона-Ра располагал флотом из восьмидесяти восьми судов.

Хотя Египет еще будет играть значительную роль в морской истории Восточного Средиземноморья и Красного моря, на данном этапе инициатива переходит к финикийцам и грекам, которые распространились по всему Средиземноморью на первом этапе стабильной морской колонизации, отчетливыми сведениями о которой мы располагаем. Им будут принадлежать попытки открыть тайны Атлантики и Индийского океана.

ГЛАВА 4

ФИНИКИЙЦЫ, ГРЕКИ И СРЕДИЗЕМНОМОРЬЕ

Разорение ближневосточных стран, учиненное в конце бронзового века народами моря и другими захватническими племенами, привело к нескольким столетиям упадка — «темным векам», конец которых ознаменован появлением в IX веке до н.э. финикийских городов-государств в Леванте и вслед за ними — греческих городов-государств. Морские связи в Средиземноморье вскоре стали более оживленными, чем в самые благополучные века предыдущего тысячелетия. Небольшие самоуправляемые портовые города, не имевшие территорий в глубине материка и опоры на речные пути сообщения, стали пунктами, откуда торговцы прокладывали более протяженные, чем раньше, морские маршруты и плели все более сложную сеть торговых путей по всему Средиземноморью. Возникали стабильные двусторонние маршруты для перевозки грузов и пассажиров и для обмена культурой — в отличие от односторонних путей миграции или перевозки престижных товаров, предназначенных в основном для элитных покупателей.

Финикийцы и греки были первыми создателями морских колониальных империй — явление, которое доныне вдохновляет подражателей и изумляет исследователей. На протяжении пятисот лет финикийские и греческие моряки основывали и укрепляли порты, многие из которых остаются центрами торговли даже сейчас, почти три тысячи лет спустя: Тир и Сидон (ныне пригород Туниса); Кадис и Картахена; Пирей, Коринф и Византий (ныне Стамбул); Марсель. Финикийцы и греки первыми начали строить сугубо военные корабли и разрабатывать стратегии их применения, возводить целые портовые комплексы для облегчения торговли, систематически исследовать моря за пределами Средиземноморья. Мы в неоплатном долгу перед финикийцами, которые почти не оставили после себя письменных документов, зато изобрели алфавит — основу греческой и латинской письменности. Греки оказали куда большее влияние на историческое

развитие античного мира отчасти потому, что записывали все свои знания, а кроме того — имели базу для распространения своей культуры более централизованную и более демографически обширную, чем у финикийцев. Они также первыми определили социальные различия между моряками и сухопутными жителями и четко разграничили в своем сознании морские и континентальные державы.

ФИНИКИЙСКОЕ СРЕДИЗЕМНОМОРЬЕ — ТИР, КАРФАГЕН, ГАДИР

Вторжение народов моря примерно на два века почти полностью остановило богатую межрегиональную торговлю Восточного Средиземноморья. К началу X века до н.э. земли хананеев¹⁵⁸ — так называли себя финикийцы — сократились примерно до территории нынешнего Ливана. К югу лежали гористые израильские и филистимские территории и береговая Палестина, арамеи жили на территории современной Сирии. Финикия, втиснутая в узкую полосу земли между Средиземным морем и Ливанским хребтом, между Акрой (Акко, Израиль) на юге и островом Арад (Арвад, Сирия), располагала несколькими лучшими природными гаванями на побережье. Во время кризиса XII–XI веков до н.э. Библ и Сидон сохранились, а упоминания Тира почти сошли на нет. Однако в следующем веке ситуация радикально изменилась: Библ и Сидон начали приходить в упадок, Тир под властью Хирама I¹⁵⁹ вступил в период расцвета.

Тир располагался на острове в двух милях от берега — «на выступе в море»¹⁶⁰, как позже напишет пророк Иезекииль. Он имел две гавани, южную и северную, и земледельческое поселение на материке. Такое расположение, когда порт находился в главном городе, было нестандартным. В Иудее и Израиле большинство портов считались «дочерними городами»¹⁶¹, созданными для обслуживания основных городов — те располагались в нескольких километрах от берега: возможно, прибрежные участки не годились для земледелия, а возможно, так основной город был больше защищен от набегов с моря. Фукидид описывает аналогичный феномен в Греции, где «из-за широкого распространения»¹⁶² пиратства древние города... строились на некотором расстоянии от моря». Несмотря на небольшой размер и сильную зависимость от торговли, Тир располагал ценными ресурсами и специализированными перерабатывающими мощностями: в его распоряжении были сосна и кедр для судостроения и про-

дажи на экспорт, а также мурексы — моллюски, из которых получали драгоценный пурпурный краситель; в городе имелись и металлообрабатывающие мастерские. Не менее важным было стратегическое положение города между несколькими богатыми государствами, чьи интересы обслуживались тирскими торговцами.

При всех выгодах положения Тира его благосостояние ощутимо зависело от ввоза зерна; Хирам не мог этого не учитывать при переговорах о поставке материалов для сооружения дворца Давида и храма Соломона¹⁶³ в Иерусалиме. Подробности сделки с Давидом скудны, однако в третьей книге Царств говорится о том, что Тир предложил Соломону кедровые и кипарисовые деревья, которые связывались в плоты и переправлялись вдоль побережья. Объем древесины и получаемой в обмен пшеницы был огромным. Хирам позволил Соломону каждый месяц посылать десять тысяч человек в Ливанские горы рубить лес и переправлять его к морю, а в обмен получал «каждый год» 4500 тонн пшеницы и 4600 литров оливкового масла.

Двадцатью годами позже Соломон и Хирам совместно послали флот в Офир и Саву¹⁶⁴ за ладаном и миррой, необходимыми для тогдашних богослужений. Как и в случае египетского Пунта, местоположение Офира и Савы невозможно точно определить — ученые называют местности от Судана и Йемена до долины Инда. Финикийцы дали корабли, которые в разобранном виде были переправлены по суше до залива Акаба; из Офира флот вернулся с золотом, пряностями, слоновой костью и драгоценными камнями (что напоминает о грузах из Дильмуна, Магана и Мелуххи), а также сандаловым деревом, произрастающим в Южной Индии. В более поздние века йеменские порты Аден и Моха были перевалочными пунктами для торговли между Востоком и Западом, так что сближение Офира и Савы с Йеменом представляется правдоподобным. Описанные экспедиции, вероятно, прекратились после смерти Соломона и разделения царства на Израиль и Иудею. Иудейский царь Иосафат в середине 800-х годов до н.э. предпринял попытку возродить торговлю с Офиром, однако Ветхий Завет говорит, что Господь наказал его за связи с Израилем и уничтожил его флот в Акабе. Сведений о торговле в Красном море в следующие столетия почти нет, однако египтяне, без сомнения, получали от нее выгоду, а возможно, даже контролировали ее. Хотя финикийские моряки всегда шли нарасхват в иноземных флотах, левантийские города-государства были слишком малы и располагались слишком

далеко от Красного моря, так что торговля с Красным морем не касалась их непосредственно.

Своим благосостоянием Тир был во многом обязан подъему Новоассирийского царства (935–612 гг. до н.э.). Тогдашняя столица Ассирии — город Ашшур в верховьях Тигра — находилась на одном из крупнейших перекрестков путей с севера на юг и с запада на восток; Ассирия была единственным крупным ближневосточным государством без прямого выхода к морю и морской торговле. Завоевав Вавилон, Ассирия открыла себе путь к Персидскому заливу, а в 870 году до н.э. обложила данью города Тир, Сидон, Библ и Арвад. К концу VIII века до н.э. ассирийцы напрямую подчинили себе Сирию и Левант и окружили, но не присоединили к своей территории Сидон и Тир. Цена независимости была велика: в 732 году до н.э. тирийцы заплатили выкуп в 4500 килограммов золота. Впрочем, взамен они почти монопольно курировали всю западную торговлю Ассирии и держали торговых посредников в Уре, Урукке и Вавилоне. В конце того же века левантийские города-государства стали заложниками в соперничестве Египта и Ассирии. Фараон поддержал восстание Эзулая Тирского, приведшее к падению Тира и бегству Эзулая на Кипр в 707 году до н.э. Тир номинально считался независимым еще два столетия, однако финикийцы по-прежнему были недовольны ассирийским господством.

На судьбу Тира повлияла не только угроза завоевания, но и требования торговцев. В пророчестве о Тире Исайя говорит о «ликующем городе...»¹⁶⁵ ноги [которого] несут его скитаться в стране далекой». Археологические и письменные данные свидетельствуют, что финикийцы первыми в бронзовом веке проложили сеть торговых путей по странам Средиземноморья. В значительной степени это было продолжением левантийской морской традиции, берущей начало в третьем тысячелетии до н.э. Нашествие народов моря подорвало средиземноморскую торговлю, длинные маршруты распались на отдельные, более мелкие участки — например, моряки курсировали между Финикией и Кипром или между Кипром и островами Эгейского моря. Однако легенда утверждает, что около 1000 года до н.э. финикийские путешественники основали колонии в Утике на территории Туниса, Гадире (Кадис, Испания) и Ликсусе на атлантическом побережье Марокко, в девятиста километрах к югу от Танжера. Хотя у нас нет свидетельств о поселениях столь ранних времен, активное распространение тирского влияния на запад в конце IX и начале VIII века до н.э. говорит об

отнюдь не поверхностном знакомстве тирийцев с морскими путями Центрального и Западного Средиземноморья и африканского побережья Атлантики, а также Европы, где начало финикийского присутствия можно уверенно датировать как минимум 700-ми годами до н.э.

Западные морские пути Тира по большей части развивались благодаря торговле, однако первые известные нам колонии были основаны из-за борьбы за престол между братом и сестрой — Пигмалионом и Элиссой. В 820 году до н.э. Элисса (или Дидона, как называли ее римляне) после смерти мужа бежала в кипрский город Китион. Через шесть или семь лет она основала Карфаген¹⁶⁶ — Карт-хардешт, или «новый город» — в Тунисском заливе. В отличие от других финикийских поселений, Карфаген сооружался по образцу Тира; при этом из всех городов-колоний лишь он и Китион управлялись напрямую членами правящей семьи и жречеством. Карфаген стратегически расположен на южном берегу Сицилийского пролива (имеющего семьдесят миль в ширину), через который проходит основная часть путей с востока на запад и обратно. В силу этого некоторые историки полагают, что Карфаген с самого начала задумывался как оплот против врагов финикийского влияния в Центральном и Западном Средиземноморье. Однако вряд ли беглянка Элисса выбрала такое стратегически выгодное положение по чистому везению: создание здесь города наводит на мысль о существовании более раннего финикийского поселения в окрестностях Утики. Неизвестно, насколько апокрифична история о бегстве Элиссы и был ли Карфаген основан из-за семейной ссоры правителей Тира или ради защиты западных торговых путей, — в любом случае до середины VI века до н.э. город сохранял тесные связи с Финикией.

В походы на запад финикийцев, несомненно, толкала погоня за металлом — их манило железо, добываемое на Сардинии, и испанское олово и серебро. К 760 году до н.э. тирские торговцы обосновались на островах у атлантического побережья Испании. Археологические исследования этих островов осложнены мощными наносами ила, давно соединившими острова с материком, а также тем, что поселения здесь стабильно возникали еще с дофиникийских времен. Город, называемый Гадир¹⁶⁷ — по-финикийски крепость или цитадель, — был известен римлянам как Гадес, затем как Кадис. Главным преимуществом Гадир-ра была близость к рекам Гвадалквивир и Рио-Тинто, что открывало доступ к серебряным копям Сьерра-Морены и Уэльвы. Серебро, золото и олово добывались здесь с бронзового века, однако в VII веке до н.э. выплавлять металлы в Уэльве стали активнее — возможно, из-за финикийских заказов на серебро. По словам историка, «только высо-

экономическим доходом¹⁶⁸ можно объяснить странное местонахождение Гадира» — то есть его расположение более чем в двух тысячах миль от Тира, за Гибралтарским проливом на берегах Атлантического океана, где поблизости нет крупных торговых партнеров. При перевозке оливкового масла, благовоний, тканей, украшений и других финикийских и греческих товаров, свидетельствами о которых мы располагаем, путь выходил неблизким; первые финикийские поселения вдоль андалузского побережья на юго-востоке Испании, на балеарском острове Ибица и на Мальте появились лишь в конце VIII — начале VII века до н.э. Финикийские корабли достигали также побережья Португалии, а моряки Гадира плавали на юг, к богатым рыбой берегам между Мавританией и Канарскими островами, путь до которых занимал около четырех дней. На африканском побережье самым крупным поселением был Ликсус на севере Марокко, вблизи устья реки Лукос, которая берет начало в Атласских горах, известных обилием золота, слоновой кости, соли, меди и свинца. Продвигаясь южнее, финикийцы достигли острова Могадор (вблизи города Эс-Сувейра, Марокко) в 380 милях от Гибралтара; судя по всему, здесь в основном занимались рыболовством и китобойным промыслом.

Даже после жестокой борьбы, сопровождавшей падение Новоассирийского царства и подъем Нововавилонского царства в конце VII века до н.э., Тир остался важным звеном широкой сети ближневосточной торговли. Пророк Иезекииль во время вавилонского плена подробно перечислял ввозимые в Тир товары. Как и во время Хирама четырьмя веками раньше, земля Израильская поставляла сюда пшеницу, ячмень¹⁶⁹, мед, масло и бальзам, однако из остальных названных пророком товаров почти все относятся к дорогостоящим: серебро, железо, олово и свинец из Фарсиса (вероятно, одной из заморских колоний Тира), рабы и бронзовые статуи из Ионии и Центральной Анатолии, кони из Армении; слоновая кость и эбеновое дерево, привозимые купцами с Родоса; бирюза, льняные ткани, вышитые одежды, кораллы и рубины из пустыни Негев; вино и шерсть из Сирии; кассия, железо, попоны, ягнята и козы из Аравии; пряности, золото и драгоценные камни из Йемена и Африки, и многое другое. Иезекииль также детально описывает, откуда Тир получал средства, материалы и людей для своего флота, как брали кедр, кипарис и дуб с Ливанских и Антиливанских гор, сосну с Кипра и на паруса льняную ткань из Египта, а моряков и корабелов — из Сидона, Арвада и Библа. Коротко говоря, сеть тирских торговых связей покрывала почти весь Ближний Восток и Средиземноморье.

При всей своей предприимчивости финикийцы не владели монополией на средиземноморскую торговлю. Самое важное свидетельство о других торговцах, включая греческих и, возможно, кипрских, дает нам Аль-Мина¹⁷⁰ — торговое поселение в устье реки Оронт, чуть к северу от современной границы между Сирией и Турцией. Этот портовый городок, не располагавший почти ничем, кроме береговой пристани, был разрушен в XII веке до н.э. и спустя некоторое время возрожден финикийцами. Многие полагают, что Аль-Мина была первым левантийским портом, облюбованным греками, и что именно отсюда в греческий обиход проникало восточное влияние — методы металлообработки, религиозные представления, литература. К 800 году до н.э. — дате, к которой относится самая древняя найденная там керамика, — Аль-Мина уже, по-видимому, некоторое время служила промежуточным пунктом для греческих торговцев, среди которых было много уроженцев острова Эвбея, «знаменитого своими кораблями»¹⁷¹ и служившего отправной точкой для первой волны морской экспансии Греции железного века.

ГОМЕР И ГРЕЧЕСКАЯ МОРСКАЯ ЭКСПАНСИЯ, VIII ВЕК ДО Н.Э.

Древнейшее в послемикенской Греции изображение корабля было найдено на кувшине, обнаруженном на Эвбее и относящемся к концу IX века до н.э. При всей репутации финикийцев как непревзойденных мореходов такая находка говорит, что в торговых делах Средиземноморья немалая роль принадлежала эвбейским морякам. Еще более убедительным доказательством этого можно считать внезапное распространение греческого алфавита, основой для которого послужили финикийские буквы. Некоторые из ранних финикийских текстов, найденных за пределами Леванта, были обнаружены на финикийских торговых путях — на Кипре и Крите (десятый век), на Сицилии и Сардинии (девятый), — однако из древнейших образцов греческого письма два были найдены не в материковой части Греции и не на греческих островах, а в местностях прибрежной Италии, где бывали эвбейские купцы. Таким образом, распространение алфавита — новейшего, самого легкого и самого ценного груза и самого мощного средства изменить культуру Древней Греции — надо признать заслугой эвбейских торговцев IX века, частых гостей в гаванях Восточного Средиземноморья.

Надпись на чаше, найденной в эвбейском перевалочном пункте на острове Питекуса (Искья) в Неаполитанском заливе и датированной

примерно 775 годом до н.э., в переводе гласит: «Нестор владел прекрасной чашей¹⁷², но всяк пьющий из этой чаши вскоре будет обуян страстью прекраснокудрой Афродите». Эта надпись интересна не только своей древностью, но и параллелью или аллюзией к описанной Гомером чаше Нестора в «Илиаде». Несколько греческих городов — в основном в македонийской Ионии — оспаривали право считаться родиной Гомера, однако текстологический и лингвистический анализ «Илиады» и «Одиссеи» дает основания считать автора эвбейцем, жившим в начале 700-х годов до н.э. Его эпические поэмы повествуют о Троянской войне, случившейся в Трое, или Илионе (ныне территория Турции) в середине XII века до н.э. — во время повсеместных и бурных перемен, положивших конец мирной дворцовой жизни микенцев, хеттов и левантийцев. В итоге обе поэмы сочетают в себе анахронизмы, сохранившиеся от периода благополучной микенской цивилизации, с бытовыми подробностями VIII века до н.э., отражающими знакомую слушателям Гомера жизнь, которая только начала возрождаться после нескольких веков деградации, технического регресса и относительной изоляции.

Изображение Гомером финикийцев, на которых греки смотрели одновременно с завистью и недоверием, помогает лучше понять развитие морского дела в описываемый период. Если эвбейцы только начинали самостоятельное освоение моря, то финикийцы поддерживали и обновляли левантийско-греческие торговые связи постмикенской эпохи и знакомили греческих торговцев с более дальними западными землями. Гомеровское изображение финикийцев могло отражать неприязнь греков к их успехам или зарождающиеся попытки отвоевать у негреческих народов власть над местными торговыми путями. И хотя пророк Исайя, почти современник Гомера, описывал Тир как государство, «которого купцы были князья¹⁷³, торговцы — знаменитости земли», все же на окраинах Эгейского моря финикийцы могли быть довольно жесткими партнерами, не гнушавшимися набегами ради захвата рабов. Когда Одиссей возвращается на Итаку и обменивается речами со своим рабом Эвмеем, он рассказывает, как семь лет жил в Египте, «собирая богатство»¹⁷⁴, а некий финикиец — «обманщик коварный, / злой кознодей, от которого много людей пострадало» — попросил его помощи: «плыть пригласил, говоря, что товар свой там выгодно сбудем; / сам же, напротив, меня, не товар наш, продать там замыслил». Эвмей в ответ повествует о том, как ребенком был похищен финикийцами и попал на Итаку. Такие пиратские набеги ради захвата рабов не были прерогативой финикийцев, и даже сам Эвмей, нищий свинопас, имеет раба, который «самим свинопасом из денег¹⁷⁵ / соб-

ственных был... / куплен, для разных прислуг, у тафийских купцов мореходных». Согласно Фукидиду, пиратство «не считалось постыдным»¹⁷⁶ и даже слыло почетным занятием» в Древней Греции.

«Илиада», описывающая в основном сухопутные сражения под Троей, дает и немало сведений о кораблях гомеровской эпохи. Крупные корабли часто были весельными; гребцы в них сидели на скамьях, поставленных внутри открытого корпуса (Гомер называет такие корабли полыми), и в основном суда различались количеством гребцов. Гомер упоминает двадцати-, пятидесяти- и стовесельные корабли, и изображения на вазах¹⁷⁷ XII–VIII веков до н.э. соответствуют его описаниям. Число весел примерно соответствовало численности команды корабля, хотя общее количество людей на судне могло быть и больше количества гребцов: в беотийском войске были пятьдесят кораблей по 120 человек каждый. Мы знаем это из гомеровского «списка кораблей»¹⁷⁸, в котором перечислены вожди и число людей (представляющие конкретный город или область) на 1186 греческих кораблях, снаряженных в Трою. Однако поэма не упоминает морских боев — ни между флотами, ни между отдельными кораблями: суда под Троей, способные передвигаться то под парусом, то на веслах, предназначались для перевозки воинов. В одном из фрагментов Гомер описывает действия моряков при входе корабля в гавань:

*Все паруса опустили¹⁷⁹, сложили на черное судно,
Мачту к гнезду притянули, поспешно спустив на канатах,
И корабль в пристанище дружно пригнали на веслах.
Там они котвы [якоря] бросают, причалы к пристанищу вяжут
И с дружиною сами сходят на берег пучины.*

Здесь корабль ненадолго причаливает в закрытой гавани, а в непогоду или при долгой стоянке суда полагалось вытаскивать на берег и подпирать бревнами или камнями.

Несмотря на обилие крупных кораблей под Троей, обычные суда того времени были небольшими, для малочисленной команды, и в основном ходили под парусом (обычно единственным), а не на веслах, — совсем как в древнейшем памятнике греческой литературы. В начале «Одиссеи» герой находится на острове, в плену у нимфы Калипсо, все его спутники погибли. С помощью Афины Одиссей построил небольшое судно — срубил деревья и обтесал бруссы, затем пробуравил их насквозь: «Начал буравить он бруссы¹⁸⁰ и, все пробуравив, сплотил их, / Длинными болтами сшив и большими просунув шипами» — то есть соединением типа «шип в гнездо», традиционным для Древнего Средизем-

в морях. Крепились ли брусья и доски только с помощью шипов, или с помощью сшивания¹⁸¹, или обоими способами сразу, — невозможно сказать достоверно. Когда внешняя часть корпуса построена, Одиссей ставит плотные ребра для укрепления корпуса и устанавливает мачту, поддерживаемую форштагами и бакштагом, с одним-единственным реем наверху, к которому крепится квадратный парус. Судно управляется рулевым веслом, или кормовым кормилом.

Рассказ Гомера о том, как Одиссей семнадцать дней и ночей плыл от острова нимфы Калипсо, дает нам краткую, но информативную картину того, какие астрономические наблюдения требовались в древности. Держа курс по ночному морю, Одиссей ориентируется по Плеядам, Волопасу и особенно по Большой Медведице: «С нею богиня богинь повелела ему¹⁸² неусыпно / Путь соглашать свой, ее оставляя по левую руку». Поскольку греки делали надводный борт низким и обходились без палубных построек, греческие суда этого периода не были защищены от непогоды, и моряки по возможности предпочитали приставать на ночь к берегу. Однако плавание, разумеется, не ограничивалось только дневными переходами по прибрежным водам.

Начиная с античности многие комментаторы пытались сопоставить рассказ о путешествии Одиссея с реальными географическими точками Средиземноморья. Одно из препятствий к этому — гомеровская манера соблазнительно, хоть и бессистемно, упоминать реальные названия (Троя, Афины, Сидон) наряду с вымышленными, которые не известны по другим источникам или идентифицируются лишь по их опасным обитателям — лотофагам, циклопам или Сцилле и Харибде. Дело усложняется и тем, что Гомер основывает свою географию на более ранних сказаниях — например, на легенде о походе Ясона к Черному морю за золотым руном (которую Гомер упоминает как «прославленную»¹⁸³, то есть уже широко известную), или на древних ближневосточных источниках, таких как эпос о Гильгамеше, и при этом переносит действие на запад. Такая переориентация понятна в контексте «Одиссеи», поскольку остров Итака находится к западу от Греции¹⁸⁴; она также соответствует новым географическим представлениям эвбейских слушателей Гомера, среди которых были морские торговцы, плававшие на запад и вернувшиеся с восторженными рассказами — правдивыми или преувеличенными — о новых землях и встреченных там людях.

Среди поселений, которые основали устремившиеся на запад эвбейцы, была Питекуса¹⁸⁵ — здесь колонисты из Халкиды покупали

железную руду, привозимую с этрусского острова Эльба. Питекуса не была чисто греческим анклавом, около 15 процентов ее населения составляли финикийцы. Примерно к 740 году до н.э. между колонистами и этрусками установились довольно дружеские отношения, позволившие грекам поселиться на материке у города Кумы (недалеко от нынешнего Неаполя). Вскоре возникли и другие поселения на юге Италии — например, Региум (Реджо-ди-Калабрия) и Тарас (Таранто), — а также на Сицилии. Эти колонии, основанные выходцами из разных городов, располагаются вдоль морского пути между Грецией и Этрурией, а не в Западном Средиземноморье, которое находилось под влиянием финикийцев. (Греки и финикийцы селились, соответственно, на восточном и южном берегах Сицилии.)

В конце VIII века до н.э. эвбейские города Халкида и Эретрия были ослаблены десятилетиями войн, и эстафету расширения греческого влияния теперь приняло новое поколение городов-государств, среди которых выделялся Коринф, располагавшийся на перешейке, соединяющем полуостров Пелопоннес с Северной Грецией. Чтобы не огибать морем весь Пелопоннес, многие торговцы шли напрямую через перешеек, переправляя грузы — а зачастую и корабли — по суше от Саронического (или Эгинского) залива до Коринфского залива. Для облегчения задачи коринфский тиран Периандр построил через перешеек шестикилометровую дорогу-волок, или диолк¹⁸⁶, — вероятно, замостив ранее существовавший путь. Эта дорога просуществовала более тысячи лет: один из византийских флотоводцев в IX веке н.э. протащил по нему сотню боевых кораблей ради спасения осажденной арабами Рагузы. Диолк, по сути, был альтернативой каналу, который намеревался строить Периандр, попытался построить Нерон в I веке н.э. и который наконец был прорыт в 1893 году.

ЗА ПРЕДЕЛАМИ СРЕДИЗЕМНОГО МОРЯ, VII—V ВЕКА ДО Н.Э.

Мореплаватели Древнего Средиземноморья отнюдь не ограничивались родными берегами. Финикийцы давно уже плавали за Гибралтарский пролив и основывали колонии на побережье Атлантики от Лиссабона до Ликсуса; кроме того, существуют правдоподобные, пусть и искаженные рассказы о путешествиях — как завершённых, так и несостоявшихся — вокруг Африки и к Северо-Западной Евро-

В отличие от финикийцев, распространявших влияние только на запад, греки плавали также к северу до Черного моря, предположительно оставшегося последним рубежом; изначально известное под именем Понт Аксинский¹⁸⁷ («Недружественное», или «Негостеприимное» море), оно со временем стало называться Понтом Эвксинским («Дружественным»). Черное море простирается примерно на 290 морских миль с севера на юг и на 540 миль с востока на запад. К югу и востоку берег резко поднимается к горам Северной Греции, Турции и Грузии, с севера и востока побережье переходит в плоские степи и широкие речные долины России, Украины, Румынии и Болгарии. С Северной и Восточной Европой Черное море соединяют реки Волга, Дон, Днепр и Дунай.

Примерно около 700 года до н.э. Анатолию всколыхнули беспорядки, чинимые народами с черноморского побережья, — те в 652 году осадили столицу Лидии Сардис и подвергли набегами несколько греческих городов в Ионии. Теснимые ими ионийские греки пытались найти места для переселения, разные ионийские города давно поглядывали на северную часть Эгейского моря, Геллеспонт и Мраморное море, и только гражданам Милета в VII веке до н.э. удалось первыми основать постоянные поселения на Черном море¹⁸⁸, на острове Березань в устье Днепра и Буга, на территории современной Украины. С античных времен считалось, что стимулом для этой волны колонизации были поиски источников зерна и металлов, в том числе золота. Географ I века н.э. Страбон упоминает золото в Колхиде (нынешней Грузии), а легенда о Ясоне и золотом руне основывается на обычае колхов использовать овечью шерсть для промывания золота в водах реки Фасис, — это мнение повторено многими учеными, а само явление прочно вошло в популярную культуру современной Грузии. На деле же золото в Колхиде не добывают, а первые греческие златокузнецы пришли в эти места лишь через три столетия после того, как милетцы обосновались на Березани. И даже после этого они работали лишь с привозным золотом, а их изделия, вероятно, служили данью местным правителям в обмен на право селиться на побережье. Милетцы основали семнадцать черноморских колоний, ставших важными центрами торговли. Ольвия, располагавшаяся на материке неподалеку от Березани, была связана с Центральной Европой; гавань в Феодосии¹⁸⁹ могла, по слухам, вместить сотню кораблей; Пантикапей (Керчь) на Азовском море неподалеку от крымских житниц оставался центром милетской торговли с Грецией, особенно с Афинами, в течение трехсот лет. В обмен на черноморские товары города

Эгейского моря экспортировали туда бронзовые изделия, керамику, вино и оливковое масло.

Греки также переселялись в Северную Африку, хоть и в гораздо меньших количествах. Перенаселение заставило колонистов с острова Тира около 630 года до н.э. обосноваться в Кирене, неподалеку от Бенгази (Ливия). Кирена усилилась настолько, что на нее покусились египтяне, поражение которых привело к междоусобной войне, в итоге проигранной фараоном, несмотря на то, что в его распоряжении находилось тридцатитысячное войско наемников-греков из Кари и Ионии. Эти войска были впервые набраны в VII веке до н.э., в 620 году до н.э. фараон Псамметих поселил наемников в Навкратисе недалеко от своей столицы — Саиса — в дельте Нила. Навкратис стал крупным портом, через который шла не только торговля зерном, но и, как всегда, обмен нематериальными ценностями. В данном случае наиболее заметным «экспортным товаром» была идея храмовой архитектуры, культовых комплексов и статуй, под влиянием которой оживилось развитие греческой архитектуры начиная с 500-х годов до н.э.

Египтяне по-прежнему зависели от моря; Геродот рассказывает о трех морских предприятиях времен фараона Нехо II, преемника Псамметиха: строительстве канала между Нилом и Красным морем¹⁹⁰, основании флота в Красном море и попытке совершить путешествие вокруг Африки. Канал предназначался для облегчения торговли между Красным морем и Нилом (не Средиземноморьем); он был завершен лишь веком позже, во времена персидского царя Дария I. Нехо приостановил строительство из-за «оракула»¹⁹¹, предупредившего, что все труды царя пойдут на благо «варварам» — то есть неегиптянам. К этому времени при строительстве канала погибло уже 120 000 рабочих. Геродот продолжает: «Затем он обратил помыслы к войне и велел строить триремы — одни на Средиземном море, другие в Арабском заливе [на Красном море], где верфи можно видеть и ныне; новые корабли он использовал, как только представился случай». Нехо, вероятно, хотел защитить пути Красного моря от пиратских набегов. Мы не знаем, кто строил и вел эти корабли — греки, финикийцы или египтяне, однако в Навкратисе, несомненно, можно было найти греческих корабелов и моряков. Тир уже имел богатый опыт участия в походах по Красному морю, а неприязнь финикийских торговцев к ассирийским и вавилонским соседям могла подвигнуть многих обратить туда взгляд в поисках богатства — по примеру предков.

Геродота обвиняли как минимум в недостоверности данных, особенно применительно к рассказу об экспедиции вокруг Африки, отправленной по приказу Нехо. Однако Геродот обладал редкой наблюдательностью и тщательно записывал все, что встречал на тысячах миль путешествий по Черному и Эгейскому морям, Месопотамии, Леванту и Египту, материковой Греции и Италии. Рожденный в Галикарнасе — оживленном морском порту в Кари, на юго-западе Анатолии (ныне Бодрум, Турция), — он много времени проводил в плавании и отлично знал, на что способны корабли и моряки современной ему эпохи. Согласно Геродоту, описываемое путешествие вокруг Африки длилось три года, на протяжении которых каждую осень моряки останавливались посадить урожай для будущего года. Он также с некоторым недоверием говорит, что во время плавания с востока на запад солнце оставалось справа от мореходов.

Финикийцы отплыли¹⁹² из Красного моря в Южный [Индийский] океан и каждую осень приставали к берегу в том месте Ливийского [африканского] побережья, в котором оказывались, засеивали участок земли и дожидались урожая следующего года. Затем, собрав зерно, они вновь выходили в море, и через два полных года на третий обогнули Геркулесовы столпы [пролив Гибралтар] и вернулись в Египет. Они утверждали — рассказам этим я не верю, хотя другим верить не возражаю, — будто во время пути на запад вокруг южного конца Ливии солнце было у них по правую руку, то есть к северу от них.

Эта заключительная деталь добавляет рассказу достоверности: если плыть с востока на запад вдоль южного побережья Африки, то солнце будет находиться справа — то есть на севере. Рассказ Геродота многие считают откровенной выдумкой, однако то, что следующая успешная попытка произошла лишь через две тысячи лет, вовсе не означает, что в античности такое путешествие было невозможно. Даже при двух урожаях в год, то есть при двух земледельческих сезонах по четыре месяца каждый, трехгодичный путь вокруг Африки — около шестнадцати тысяч морских миль — требовал бы ежедневных переходов не более чем по двадцать миль. Вслед этому рассказу Геродот приводит другой — о неудавшейся экспедиции вокруг Африки в V веке до н.э. Двоюродный брат персидского царя Ксеркса, именем Сатасп, за изнасилование девушки был приговорен к смерти, но затем помилован с условием, что он морем обойдет Африку против часовой стрелки — от Египта через Геркулесовы столпы и далее на юг. Сатасп

несколько месяцев плыл вдоль атлантического побережья Африки, однако был вынужден повернуть обратно, поскольку «корабль остановился»¹⁹³ и не мог идти вперед». За неимением подробностей невозможно установить, насколько далеко проплыл Сатасп, но встречные течения и ветра Гвинейского залива вполне могли остановить тогдашнее судно с его квадратным парусом. Сатасп, будучи персидским вельможей, явно не имел должного опыта для планирования такого путешествия, а тем более для его благополучного завершения. Несмотря на все доводы, которые Сатасп выдвигал в свое оправдание, Ксеркс был непреклонен и велел его казнить.

Об аналогичных предприятиях мы знаем и по другим источникам. Незадолго до Сатаспа карфагенский торговец по имени Ганнон¹⁹⁴ проплыл южнее Могадора — предположительно до мыса Хуби в Мавритании (27°58' с.ш.), возможно, до острова Керна (16°45' с.ш.) у побережья Сенегала или даже до экваториального побережья Камеруна в Гвинейском заливе. Известный нам перипл (руководство для мореплавателей) VI века до н.э. из Массилии (Марселя) указывает, что некоторые мореплаватели достигали мыса Финистерре на северо-западе Испании, а также упоминает Альбион, то есть Англию. Мореход V века до н.э. Гимилькон¹⁹⁵ предпринял четырехмесячное плавание к северу от Гибралтара, возможно, до Бретани или Южной Англии, а в IV веке до н.э. грек из Массилии по имени Пифей исследовал Бискайский залив, Британские острова и, возможно, неопознанные северные земли — к его путешествию мы вернемся в главе 9. Большинство средиземноморских мореходов, однако, оставались в пределах родного моря — «как лягушки вокруг пруда»¹⁹⁶, по выражению Платона, — совершенствуя свое ремесло, мореходные навыки и прежде всего корабли.

ТРИРЕМА¹⁹⁷

Археологам редко удавалось обнаружить торговые суда 1000–400 годов до н.э., и хотя остатки грузов стали ценным источником сведений о торговле и торговцах, корпуса судов по большей части не сохранились, а дошедшие до нас фрагменты мало что добавляют к нашим знаниям о кораблестроительных методах того времени. Из боевых кораблей начала первого тысячелетия — самых крупных и сложных по конструкции, представляющих наибольший интерес для современных исследователей, — до нас не дошло ни одного. Фи-

и египтяне и греки первыми провели четкое различие между судами для торговли и боевыми кораблями. Мысль о том, что корабль может использоваться для захвата других кораблей, а не просто транспортировать воинов и служить плавучей платформой для рукопашной схватки, возникла примерно в IX веке до н.э., — к этому времени принадлежат первые изображения судовых таранов. Таран изначально мог появиться как продолжение киля, в более позднее время на него надевали тяжелую бронзовую обивку, создавая по сути массивную торпеду с внушительной скоростью и ударной силой, предназначенную для пробивания корпуса вражеских кораблей. Единственный дошедший до нас таран — найденный на побережье Израиля недалеко от Атлита и датируемый II веком до н.э. — имел в длину 2,25 м и был насажен на каркас из кедра, вяза и сосны. Судно, несущее таран, нуждалось в прочном корпусе, способном выдерживать как вес самого тарана — например, таран из Атлита весил 465 кг, — так и удар при столкновении с вражеским судном, поэтому корпус таких кораблей делали особо крепким.

В те ранние века истории самыми крупными кораблями были пентеконтеры, называвшиеся так потому, что имели по пятьдесят гребцов. Пентеконтера с одним рядом гребцов достигала двадцати и более метров в длину, то есть судно было тяжелым, неповоротливым, неудобным в защите и слишком крупным как мишень. Поэтому неудивительно, что в тот же период начинают появляться первые суда с двумя рядами гребцов — биремы, — вмещавшие столько же гребцов, но в два яруса, так что длина корабля сокращалась почти вдвое. Эти более мощные и более компактные суда имели надстроенную палубу для пеших воинов, лучников и копейщиков — так усиливалась наступательная способность корабля, а гребцы оказывались под защитой и не мешали при сражении. При обычных переходах гребцы, вероятно, располагались на верхнем ярусе, а нижний использовался во время боев. На изображениях VIII века до н.э. встречаются корабли с гребцами на обоих ярусах; первые канонические биремы можно видеть на рельефах из Ниневии, изображающих бегство Элулая Тирского на Кипр, — здесь изображены два ряда гребцов, нижние весла просунуты в отверстия, прорезанные в корпусе (кожаный рукав не давал воде проникать внутрь), а верхние весла находятся на уровне планшира. Гребцы сидят не строго одни над другими: скамьи расположены со смещением, чтобы центр тяжести корабля находился ниже.

Логическое продолжение биремы — трирема с тремя рядами гребцов — появляется в VII веке до н.э. (Слово «трирема» заимствовано

из поздней латыни и означает «трехвесельная». Греческие и римские моряки называли их «триера»¹⁹⁸ — «трехсоставная».) Наиболее часто в этот период встречались триаконтеры — «тридцативесельники», а также пентеконтеры с пятьюдесятью веслами, на изображениях VI века до н.э. есть как одноярусные, так и двухъярусные триаконтеры и пентеконтеры. Триремы же имели относительно стандартное количество гребцов, сидевших определенным образом: двадцать семь гребцов по каждой стороне на нижнем и среднем ярусе (соответственно фаламиты и зевгиты) и тридцать один гребец (франиты) на верхнем ярусе, всего 170 человек. Как и в биреме, гребцы располагались не одни над другими, а со смещением: зевгиты выше фаламитов и чуть впереди них, франиты над зевгитами и чуть впереди них. Поскольку франиты располагались примерно в полутора метрах над водой, а фаламиты в полуметре, то для компенсации высоты весла франитов имели выносную опору, облегчавшую действие весла как рычага.

В Афинах состоятельные граждане служили в должности триерархов, отвечавших за снаряжение триремы и плативших команде жалованье от имени государства. Титул буквально значит «командующий триремой», однако если у триерарха не было должного морского опыта, командующим назначался опытный моряк. Помимо гребцов, на триреме были флейтисты и барабанщики для задания ритма гребли, впередсмотрящие, начальник палубной команды и кормчие, а также определенное количество пеших воинов, лучников и копейщиков. Количество последних варьировалось в зависимости от наличия людей и от предпочитаемой тактики. В битве при Саламине в 480 году до н.э. на афинских кораблях было примерно по десятку воинов, а на персидских — около тридцати. Малое количество афинских воинов может объясняться нехваткой людей, поскольку для всего флота было необходимо примерно тридцать четыре тысячи гребцов, и многие из них набирались из союзников. Афиняне впоследствии расширили верхнюю палубу триремы, чтобы на нее можно было поместить больше воинов; это также позволило устанавливать дополнительные защитные навесы над фаламитами.

Флот, состоящий из трирем, двигался либо в кильватерном строю (нос одного корабля к корме предыдущего), либо сплошным фронтом (борт о борт). Хотя триремы имели парусное вооружение (к V веку до н.э. — две мачты), при движении на веслах паруса, видимо, не использовались, поскольку при любом ветре, кроме строго в корму, крен судна будет слишком сильным для нормальной гребли. На одних

вах, без парусов, суда могли достигать внушительной скорости¹⁹⁹. Ксенофонт упоминает переход из Пирея в Митилену, проделанный триремой за сутки всего с одной остановкой, около 7,5 узла, а Ксенофонт описывает 129-мильный путь из Византии в Гераклею на Черном море, проделанный при средней скорости около семи узлов. Современная реконструкция триремы, названная «Олимпия», в первый сезон плавания достигла спринтерской скорости в семь узлов. (Триремы были на 30 процентов быстрее пентеконтеры, которые оставались традиционными военными кораблями для небольших городов-государств, из-за нехватки средств неспособных строить или комплектовать гребцами более крупные суда.)

Ведение боя с помощью трирем²⁰⁰ было целой отточенной наукой и требовало постоянной практики; такой бой предполагал не только слаженные усилия от гребцов на каждом отдельном судне, но и общую слаженность действий разных кораблей. Одним из защитных маневров было поставить корабли в кольцо, таранами наружу; наступать на такой строй предполагалось кружным маневром, называемым *periplous*, с последующим нападением на вражеские корабли. Разновидностью того же маневра было кружить вокруг нападающего противника и нанести удар с кормы или с траверза. Другой маневр, называемый *diekplous* — «проплыв одних кораблей между другими», — состоял в том, что суда сплошным фронтом проходили на веслах сквозь строй противника, а затем разворачивались для удара с кормы — самой уязвимой точки триремы.

В античные времена, как и в любую другую эпоху, морское могущество зависело от наличия крупных ресурсов — природных и человеческих, — а также от того, насколько рациональным было использовать их для морских дел. Содержание флота требовало от населения страны огромной самоотверженности, и афинский политик Перикл почти не преувеличивал, когда в начале Пелопоннесской войны (в 460 году до н.э.) напоминал афинянам: «Морское дело²⁰¹, как и любое другое, есть искусство. Им невозможно заниматься кое-как, на досуге; более того, оно не оставляет досуга ни для чего другого». Афиняне это отлично знали. Двадцатью годами раньше, накануне второго вторжения персов в Грецию, у них были деньги, ресурсы и стимул для строительства самого мощного и хорошо обученного флота в Восточном Средиземноморье. Морской флот Сиракуз и Карфагена был примерно таким же или чуть крупнее, и хотя персидское царство затмевало собой Афины и их союзников, его корабли комплектовались разношерстной толпой под началом иноземцев. Разумеется,

исход персидского вторжения не был этим предрешен: шансы были туманны, победа греков оказалась итогом разрозненных политических ходов, стратегических просчетов персов и тактической уловки, которая могла с равной вероятностью обернуться как успехом, так и поражением.

ГРЕКО-ПЕРСИДСКИЕ ВОЙНЫ

В 559 году до н.э. Нововавилонское царство пало под натиском Кира Великого, основателя династии Ахеменидов (550–330 гг. до н.э.), сформировавшейся среди персов — племени на юго-западе Ирана, давшего название Персии. Десятью годами позже Кир стал царем мидийцев в Северном Иране, а к 525 году до н.э. покорил Египет, а также Лидию с ее ионийско-греческими городами-государствами. Ионийцы мирились с персидским владычеством до 499 года до н.э., когда преемник Кира, Дарий, затеял поход ради завоевания Наксоса — крупнейшего из Кикладских островов, примерно на полпути между Ионией и Пелопоннесом. Под предводительством Милета вспыхнуло восстание ионийских городов-государств против персидского владычества, однако аналогичные призывы к материковой Греции не принесли желаемого отклика. Спарта, самый могущественный полис, послала для выяснения обстановки всего одну трирему. Только Афины и Эретрия оказали ощутимую помощь, отправив, соответственно, двадцать кораблей и пять кораблей — по словам Геродота, это плавание стало «началом всех бед для греков и варваров»²⁰².

Переплыв Эгейское море, афиняне направились к городу Сарды — они подожгли его и торопливо отступили. Персидский флот из 600 финикийских, египетских и каппадокийских трирем атаковал Милет в 494 году до н.э., ионийцы с общим флотом в 353 триремы не могли ему противостоять. Немногие ионийские корабли, сохранившие верность идее восстания, были уничтожены или захвачены в битве при близлежащем острове Ладе, — эта битва положила конец ионийскому восстанию. Персы продолжали очищать территорию вокруг Геллеспонта и захватили несколько греческих городов по обе стороны от пролива. Несмотря на победу, Дарий поклялся наказать афинян за то, что те разрушили Сарды, и «повелел слуге»²⁰³ трижды повторять слова „господин, не забывай об афинянах“ перед каждым обедом». В 491 году до н.э. персы начали первое при Мардонии — зяте Дария — вторжение в Грецию. Переправив войска через Геллеспонт, Мардоний

повернул к югу, намереваясь взять Эретрию и Афины. После доставки армии в Европу персидский флот двинулся вдоль берега на юг до мыса полуострова Афон (Акти), где сильная буря потопила триста кораблей, погибли двадцать тысяч человек. Персы также потерпели ряд поражений во Фракии, и хотя со временем им удалось одержать верх, Мардоний решил вернуться домой.

Если бы персы решили преследовать изначальную цель, они вряд ли бы встретили серьезное организованное сопротивление. Афины и Эгина, вечные враги, воевали уже пятнадцать лет, и эгинцы незадолго до описываемого времени потопили флот афинских и коринфских кораблей. Именно на фоне этих событий Дарий организовал второй поход. Геродот дает некоторые подробности о составе персидского «морского контингента»²⁰⁴, который включал в себя «все корабли и людей, по повинности выставленных разными подчиненными городами — включая грузовые суда для перевозки лошадей, каковые Дарий взял в предыдущем году от государств-данников. Лошадей погрузили на эти суда, войска — на корабли, и флот в шесть сотен трирем отплыл в Ионию». На сей раз персы плыли напрямую через Эгейское море, «предположительно из-за того, что военачальники боялись огибать Афон». Однако у такого решения были военные и политические преимущества. После подчинения себе Наксоса персы высадились в Эвбее, готовые выступить против Аттики. Там, на Марафонской равнине в сорока двух километрах от Афин, афиняне и платейцы разгромили наступавших и захватили семь их кораблей. Персы, перегруппировав силы, попытались напасть на Афины с моря, однако к тому времени как персидские корабли появились в Фалере, который служил Афинам гаванью, афинская армия успела подойти по суше и встретить врага, так что персы предпочли уплыть.

Дарий планировал напасть на Грецию еще раз, однако отложил нашествие из-за восстания в Египте и из-за разгоревшихся споров о наследовании царства (в результате разрешившихся в пользу его сына Ксеркса). После того как Ксеркс подавил египетский мятеж, его советники — включая афинских изгнанников, живших в Сузе, тогдашней столице Персидского царства, — стали побуждать его возобновить войну против Афин. Несмотря на возражения Артабана — своего дяди, утверждавшего, что сторонники войны недооценивают таланты и решимость греков, Ксеркс начал готовиться к наступлению и собрал флот из 1207 трирем и 1800 транспортных судов. Как и прежде, морскую часть войны персы по большей части оставили финикийцам и египтянам, а также ионийцам и грекам из материковой

Греции, которые предпочли воевать на стороне самой могущественной державы мира против горстки враждующих соседей. Считается, что за персов воевало столько же греков, сколько и против них.

Даже сам по себе размер персидского флота вполне оправдывал опасения Артабана насчет того, что самый грозный враг Персии — не греки, а земля и море: «Ведь нигде, насколько я знаю²⁰⁵, нет гаваней столь больших, дабы вместить весь наш флот и укрыть его в случае непогоды; а ведь нам нужна не одна такая гавань, но множество — на всем протяжении побережья, вдоль которого ты будешь плыть. Однако там нет даже и одной». Артабан, по всей видимости, хорошо разбирался в обширных логистических операциях, которые разворачивались тогда полным ходом: в места предполагаемых боевых действий заранее отправляли продовольствие, боевых коней и вьючный скот. Готовились также два проекта, требующие инженерной мысли. Первым было выстраивание через Геллеспонт двух плавучих мостов, состоящих из кораблей²⁰⁶ (закончено в мае 480 года до н.э.), — по ним армия могла перейти пешком из Азии в Европу. Из-за течения, которое здесь может достигать скорости четырех узлов и более, сооружение такого моста — задача нетривиальная, но к тому времени уже не новая. Такие мосты через Геллеспонт и Дунай незадолго до того строил Дарий для похода против скифов в 512 году до н.э. Мосты Ксеркса состояли из трирем и пентеконтер, стоящих на якоре в Геллеспонте — Геродот говорит, что северный мост состоял из 360 трирем и пентеконтер, а южный из 314. Когда суда были попарно скреплены канатами из льна и папируса так, что их цепь протянулась от одного берега до другого, между бортами проложили доски и надстроили над ними боковины — чтобы кони и вьючные животные не шарахались при виде воды.

Вторым грандиозным проектом было строительство канала через полуостров Афон в попытке избежать такого же бедствия, какое постигло персидский флот в 491 году. Точность рассказа Геродота вызывала сомнения даже в античности, однако при раскопках в 1990 году был обнаружен ров длиной 2,5 километра и шириной около 30 метров, «так что могли одновременно идти две триремы²⁰⁷ на веслах». Геродот отзывается о канале презрительно — не потому, что персы его посредством пытались избежать морских опасностей, а потому, что канал был для Ксеркса средством поразить публику: «Он хотел явить свое могущество и оставить по себе память. Не составило бы труда, — продолжает Геродот, — волоком перетаскать корабли по земле через перешеек», как было сделано на Коринфском перешейке.

Афиняне между тем не сидели сложа руки. После битвы при Марафоне сложилось четкое разделение между гоплитами (воинами из класса землевладельцев), которые по праву считались победителями, и теми, кто выступал за морское развитие страны. Главным сторонником морского флота выступал Фемистокл, ветеран Марафонской битвы, который, тем не менее, утверждал, что лучший способ защиты — оставив Афины, укрыться в новой гавани Пирея и собрать мощный флот. Пирей усиленно готовили к обороне, однако средств для строительства флота не хватало, пока в находящихся неподалеку Лаврийских рудниках не было обнаружено серебро. Хотя греки знали о приготовлениях Ксеркса к новому походу, Фемистокл ратовал за флот как средство защиты не от Персии, а от Эгины, с которой Афины вновь вступили в войну. Как писал Геродот, «война²⁰⁸ [с Эгиной] в то время спасла Грецию, поскольку заставила Афины стать морской державой». Фемистокл и сторонники флота добились того, что в следующие три года афиняне ежемесячно спускали на воду по шесть-восемь трирем.

САЛАМИН, 480 ГОД ДО Н.Э.

За год до второго вторжения персов дельфийский оракул провозгласил, что лучшая защита для Афин — «деревянные стены»²⁰⁹ и что «божественный Саламин... принесет смерть сыновьям женщин». При обсуждении в Афинах смысла этого прорицания Фемистокл настаивал на том, что «деревянные стены» — это не деревянная ограда Акрополя (что было самым очевидным толкованием), а афинские триремы и что «божественный» Саламин, крупный остров к югу от Аттики, благорасположен к афинянам. Мнение Фемистокла перевесило, и афиняне переправили женщин и детей на Пелопоннес, а стариков и движимое имущество — на Саламин. Мужчины же — как афиняне, так и их союзники, в том числе из Спарты, Коринфа и даже Эгины, — распределились по кораблям, половина из которых по настоянию Фемистокла отплыла к мысу Артемисий у северной оконечности Эвбеи, где должна была задержать персидский флот на его пути вдоль берега и не дать ему соединиться с наземной армией, которую, как надеялся Фемистокл, задержат спартанцы в Фермопилах, примерно в шестидесяти пяти километрах к западу от Артемисия. В августовских штормах погибло около трети кораблей Ксеркса. Между греками и персами произошло две битвы: одна, иницииро-

ванная Фемистоклом, была призвана проверить боеспособность и решимость персов, другая была нападением персов на Артемисий. Персидский налет на Артемисий, хоть и ожесточенный — половина афинских кораблей получила повреждение, — окончился ничем, однако Фемистокл, узнав о гибели трехсот спартанцев у Фермопил, приказал грекам отойти к Саламину. Когда персы двинулись южнее, спартанцы голосованием приняли решение оставить Аттику и Саламин, чтобы защищать Пелопоннес на Коринфском перешейке. Фемистокл утверждал, что в открытых водах Саронического залива маневренность персидского флота будет больше и противник тем самым получит преимущество. Он также сказал, что если жители Пелопоннеса откажутся сражаться при Саламине, то афиняне с их двумястами кораблями возьмут свои семьи и отплывут в итальянские колонии, предоставив прочим заботиться о себе самостоятельно.

Саламинский пролив — длинный и неравномерный, восточные подступы к нему охраняются островом Пситталея. Пролив резко сужается до ширины примерно в полмили, а затем открывается в Элевсинскую бухту между Саламином и материком. Мегарский пролив, лежащий к западу, еще более узок. Персам было бы выгоднее заставить греков выйти на открытую воду, и совсем не в интересах Ксеркса было затягивать поход, и все его советники, за исключением одного, высказывались в пользу немедленного нападения. Разлад вносила лишь правительница Галикарнаса, Артемисия, которая советовала выждать, говоря, что без подвоза продовольствия и при риске нападения персов на Пелопоннес союз греков вскоре распадется. Она также напомнила, что персидская армия в смысле логистики зависит от флота, и убежденно предсказала: «Если ты поспешишь²¹⁰ ввязаться в морскую битву, то боюсь, что поражение флота может повлечь за собой и поражение армии». Ксеркс оценил честность Артемисии, но не внял ее совету.

Согласно Геродоту и Эсхилу — участнику той битвы, впоследствии ставшей темой для самой ранней из сохранившихся его пьес, «Персы», — в ночь перед битвой греческий гонец сообщил персам, что часть греков собирается уходить через Мегарский пролив. Основная часть персидского флота располагалась на восточных подступах, вокруг Пситталеи, и для предотвращения предполагаемого побега персы отрядили часть кораблей охранять пролив. С восходом солнца утром 25 сентября Ксеркс и его свита оглядели Саламинский пролив с материка. При виде греческих кораблей, сворачивающих в Элевсинскую бухту, Ксеркс отправил свой флот за ними в самую узкую

часть пролива, думая, что греки избегают битвы и уходят в уже за-
блокированный персами Мегарский пролив, однако с приближением
финикийских кораблей еще часть греческого флота вышла на бой со
стороны Саламина.

Когда персидские корабли одни за другими вошли в тесный про-
лив, битва стала всеобщей. Передние корабли пытались отойти назад
в то самое время, как задние подходили от Пситталеи, «греческие
корабли²¹¹, как и было замыслено, устремились со всех сторон и окру-
жили нас». Исход битвы, видимо, определился довольно рано, одна-
ко бои длились весь день, тысячи людей гибли вместе с кораблями —
гребцы оказались почти замурованы внутри судна на гребных ска-
мьях, воины падали с верхних палуб и тонули под весом оружия
и доспехов. Те, кто держался на плаву, тоже не избежали смерти: «Как
рыбу, глушили и убивали, отделяя мясо от костей сломанными ве-
слами и обломками досок... Все беды, даже если подсчитывать их
десяток дней, я до конца перечислить не мог бы». Персы осознали
собственное поражение куда быстрее греков — те лихорадочно гото-
вились к новому нападению и лишь наутро третьего дня узнали, что
персидский флот ночью ушел от Фалера. Победа, по-видимому, сто-
ила грекам²¹² 40 трирем, без которых у них осталось 270, в то время
как персы потеряли около 200 кораблей и сохранили около 250 —
крохи от общего числа судов, имевшихся в начале кампании. Как
и предупреждала Артемисия, без флота стало невозможно подвозить
припасы, и Ксеркс предпочел как можно скорее эвакуировать из
Аттики все наземное войско.

Битва при Саламине не только подтвердила стратегическую
правоту Фемистокла — она вынудила персов прекратить наступа-
тельную политику и дала грекам полный контроль над Эгейским
морем. Окончание войн также приблизило эпоху классической Гре-
ции — период, глубоко несхожий и вместе с тем поразительно схожий
с архаической эпохой, ему предшествовавшей. Люди, имеющие один
язык, религию и общую культуру, по-прежнему населяли бóльшую
часть территории нынешней Греции, а также Геллеспонт и Ионию,
часть Черноморского побережья и значительную часть Сицилии
и Южной Италии. С политической точки зрения греческий мир был
разделен древними разногласиями и соперничеством. Однако раз-
ница между архаическим и классическим периодом была куда более
значительной. Если Афины и не затмили Спарту как самый влия-
тельный греческий полис, то оба города-государства стали как ми-
нимум равноправны. Более того, новообретенный авторитет Афин

появился благодаря флоту — который по численности, степени организации и эффективности не имел аналогов за всю предшествовавшую ему историю. Фемистоклово толкование дельфийского пророчества изменило не только судьбу Афин и всего греческого мира, но и течение всей морской истории вплоть до настоящего времени. По словам Фукидида, Фемистокл считал: «Если афиняне²¹³ станут морской нацией, у них будут все преимущества по укреплению своей власти. Таким образом он в один миг заложил основу для империи». Впервые в истории стало возможным представление об обширной империи, чье благосостояние зиждется на дальней морской торговле без посредников и чье могущество опирается на мощный флот.

ПЕЛОПОННЕССКАЯ ВОЙНА, 460–404 г. до н.э.

Шанс изменить ситуацию представился Афинам вскоре после поражения персов, когда сводный греческий флот был отправлен разделаться с остатками персидского войска между Критом и Геллеспонтом. В это время между Афинами и Спартой царило взаимопонимание, и когда спартанцы были вынуждены отозвать своего полководца, запятнавшего себя позором, они уступили Афинам контроль над Эгейским морем. В 478 году до н.э. афиняне создали Делосский союз — коалицию для совместной защиты от персидского нашествия, где Афины были первыми среди равных. Афиняне назначали эллинотамиев — «греческих казначеев»²¹⁴, которые на острове Делос (отсюда современное название союза) получали дань серебром и кораблями. Средства, полученные за счет таких вкладов и за счет торгового процветания, сделавшего Пирей центром эгейской торговли, расходовались не только на оборонительные нужды союза. Деньги шли также на грандиозные проекты — например, строительство Парфенона, — надолго оставшиеся символом Афин классической эпохи. Поскольку 170 городам, входившим в союз, было позволено вместо кораблей вносить дань серебром, на афинян пришелся основной груз военных действий от имени союза, и со временем у Афин образовался морской флот, способный противостоять любому нападению. Позже союз из свободного содружества Афин и их независимых соратников превратился в принудительное объединение городов вокруг Афин. В 465 году до н.э. Афины подавили попытку острова Тасос, богатого серебром, выйти из союза, а через пятнадцать лет, когда

она была переведена из Делоса в Афины, уже никто не делал вид, будто свободное сотрудничество еще существует.

Афины как морской город-государство не упускали также из виду события за пределами Эгейского моря. Памятный камень 460 года до н.э. с именами 177 воинов служит свидетельством власти Афин в этот период: «Павшие в войнах²¹⁵ на Кипре, в Египте, в Финикии, в Галиях, в Эгине, в Мегариде, в течение одного года». Кипр был постоянным пунктом соперничества между греками и персами как источник меди, зерна и древесины, Египет был выгодным поставщиком зерна и потенциальным союзником против персидского владычества. В 450 году до н.э. греки победили персов в битве у кипрской гавани Саламин, после чего персидские Артаксерксы согласились на мирный договор — Каллиев мир, — который стал высочайшим триумфом морского владычества Афин: по этому договору персам запрещалось посылать военные корабли западнее Ликии в юго-западной Анатолии или южнее Черного моря, а также запрещалось выдвигать армии дальше трехдневного пути от побережья Ионии, на которую персы больше не предъявляли прав.

Афинский памятный камень 460 года до н.э. также упоминает военные стычки с Коринфом в начале конфликта, продолжавшегося пятнадцать лет и известного как Первая Пелопоннесская война. Когда Афины позднее вмешались в трехсторонний конфликт между Коринфом и двумя его колониями, Коринф побудил союзную ему Спарту вторгнуться в Аттику, чтобы освободить Грецию от власти Афин. Пелопоннесская война, растянувшаяся на четверть века, делится на четыре периода: Архидамова война (431–421 гг. до н.э.), Никиев мир (421–415), Сицилийская война (415–413) и Декелейская война (413–404). В начале войны афинским вождем был Перикл; аристократ по рождению и манерам, но при этом популист; как и Фемистокл, он отстаивал важность морского флота, так что изначально было ясно, что исход Пелопоннесской войны больше, чем любой предыдущей, будет зависеть от морских сражений. Как свидетельствует Фукидид, Перикл четко сформулировал свои взгляды на морское могущество:

«Весь мир²¹⁶ перед нашими глазами делится на две части — сушу и море, каждая из которых важна и полезна для людей. Одной из них вы владеете в полной мере — не только пространством, над которым ныне властвуете, но и другими, коли пожелаете. С нынешним вашим флотом никакие земные владыки — ни царь Персии, ни кто другой на свете — не в состоянии задержать вас, куда бы вы ни пожелали плыть».

В первые шесть лет войны Спарта отняла у противника часть территории, оставив афинянам лишь Афины, Пирей и коридор между длинными стенами, их соединяющими. Однако пока Афины контролировали выход к морю и могли ввозить необходимое, непосредственная опасность им не грозила. Их главной стратегической целью было поддерживать свободный ввоз зерна с Черного моря, для чего Афины заручились поддержкой правителей Фракии и Македонии; именно это позволило городу пережить эпидемию чумы, унесшей четверть жителей, включая Перикла. Конфликт расширился в 427 году до н.э., когда афиняне послали свой флот поддержать сицилийских союзников против Сиракуз и помешать отгрузкам зерна из Сицилии на Пелопоннес. Первая сицилийская кампания через три года закончилась ничем; куда большее значение имело то, что Афины потеряли морской плацдарм в Амфиполе, стратегически расположенном на границе между Македонией и Фракией, откуда Афины получали корабельную древесину. Спартайцы, продвинувшиеся к северу, захватили город раньше, чем афинский полководец (и историк) Фукидид успел это предотвратить.

Такое положение дел привело к заключению мира, длившегося до тех пор, пока город Сегеста, в Западной Сицилии, не обратился к Афинам за помощью против Сиракуз. Сицилийскому походу с самого начала не везло с полководцами. Алкивиад был отозван по подозрению в недолжном поведении и предан суду, а Никий в нерешительности тянул время, и лишь когда один из афинских полководцев начал проповедовать политику «отступление лучше поражения», боязнь вернуться без победы побудила Никия к действиям. Вскоре после этого, в сентябре 413 года до н.э., сиракузский флот атаковал афинян прямо в гавани. Разгромленные в битве, сорок тысяч афинян и их союзников попытались спастись бегством, но были убиты или попали в плен и впоследствии умерли на местных каменоломнях. Подводя итог кампании, Фукидид говорил: «для победителей²¹⁷ — самый блестящий успех, для побежденных — самое губительное поражение... потери, как говорят, всеобъемлющи; войско, флот — все уничтожено, вернулись лишь немногие».

Рассказ Фукидида о войне кончается тем же годом; в его вердикте сильно недооценивается решимость Афин. При флоте едва ли в сотню кораблей и в ситуации, когда Спарта напала на Аттику и вновь принудила афинян отсиживаться внутри «длинных стен», Афины в 411 году до н.э. возобновили военные кампании в Эгейском море. Афины искали возможность давать защиту кораблям с зерном, идущим

с Черного моря, получать дань от членов Делосского союза нападать на Пелопоннесский флот. Не располагая достаточными ресурсами, они все же вынудили Спарту и ее союзников уйти в оборонительную позицию, однако ситуация складывалась не в их пользу. К 405 году до н.э. в афинском флоте служили «все мужчины военного возраста²¹⁸, свободные и рабы», и один из спартанских флотводцев грозно утверждал, что намерен «прекратить вашу распутную связь с морем²¹⁹, оно принадлежит мне». В следующем году афиняне и спартанцы в последний раз встретились в пределах Геллеспонта, где за несколько часов Афины потеряли весь флот, а с ним и весь контроль над проливом, над зерновой торговлей и над всей бывлой державой. Под угрозой голода афиняне приняли условия мира со Спартой: сократить флот до двенадцати кораблей, вступить в возглавляемый Спартой Пелопоннесский союз и принять навязанную спартанцами олигархическую форму правления.

МОРСКОЕ ДЕЛО И ОБЩЕСТВЕННЫЕ ОТНОШЕНИЯ В ГРЕЦИИ КЛАССИЧЕСКОГО ПЕРИОДА

Мир оказался недолговечен, и в начале IV века до н.э. Спарта часто вступала в конфликт с Персией, на стороне которой нередко выступали Афины и другие греческие города. Посреди таких волнений Афинам удалось оправиться от унижительного поражения в Пелопоннесских войнах, и в 370 году до н.э. Афины заключили несколько союзов, во многих отношениях возродивших былую афинскую державу V века до н.э. Главной целью для Афин оставалась защита торговли и источников снабжения. Черноморская зерновая торговля была самым значимым пунктом, подверженным различным ограничениям, однако документы IV века до н.э. свидетельствуют об оживленной и разнообразной коммерческой деятельности. Особо важным было появление бодмереи — «единственной формы²²⁰ истинно продуктивного капиталовложения, известного в тот период», — когда торговец закладывал свое судно, или груз, или и то и другое, в обмен на заем, выплачиваемый по завершении плавания. Процентные ставки бывали разными, но обычно высокими — доходило, например, до 22,5 процента; существовали строгие ограничения: жителям Афин позволялись займы на перевозку зерна только в случае, если это ввоз зерна в Афины. Подобные ограничения были нередки — например, вино с Тасоса позволялось вывозить только тасийскими кораблями,

а черноморский порт Ольвия, несмотря на широчайшее распространение греческих монет, соглашался принимать плату только ольвийскими деньгами²²¹.

В IV веке до н.э. самым оживленным греческим портом оставался Пирей, где после войн с Персией шло активное строительство. Веком раньше милетский архитектор Гипподам, чей принцип регулярной городской планировки стал широко популярен, разделил Пирей на морской порт, рынок и жилую зону и выделил три гавани: Кантар в западной части полуострова, Кея и Мунихий в восточной. В 311 году до н.э. Пирей имел 372 места для стоянки трирем, а корабельное оборудование хранилось в Филоновом арсенале, имевшем 120 метров в длину, 16,5 метра в ширину и 8 метров в высоту. В Кантаре находился зерновой рынок и общая торговая зона, куда торговцы приносили образцы товаров, оставляя основную часть товара на кораблях до момента продажи. Вход в Кантар охранялся двумя специально выстроенными пристанями, между концами которых была натянута цепь — ее поднимали на поверхность для защиты от нападений (эта форма защиты гавани дожила до двадцатого века). В комедии Аристофана «Ахарняне» отражена важная роль гавани, в тексте упоминается запах водорослей, запахи товаров и судов, ритм перемещаемых грузов,двигающихся весел и корабельных снастей, хор голосов: «гул криков²²² вокруг предводителей кораблей, где-то раздают плату, где-то золотят статую Афины, зерновой рынок Пирея стонет при взвешивании хлебной меры, кто-то покупает кожи, ременные петли для весел и кувшины, или чеснок, или оливы и связки лука, здесь же гирлянды и анчоусы, флейтистки и драки, а дальше у пристаней шум от строгания брусьев на весла, забивания клиньев, сверления весельных отверстий, а также звуки тростниковых флейт и свирелей, свистков и фанфар». Такое описание не уникально, однако этот портрет оживленной гавани Пирея — один из самых подробных и многолюдных у античных авторов.

Несмотря на то, что Афины во всем зависели от кораблей и моряков — от насущного хлеба и обороны до огромного богатства страны, — афиняне и большинство их современников презирали торговый флот и все, что с ним связано. Трудно понять, почему в классической Греции к морякам относились так враждебно. С конца VI века до н.э. афиняне все больше зависели от моряков, корабелов, судовладельцев и капиталовложений в морские предприятия, что приводило к большому социальному и национальному разнообразию общества — это было естественным и потенциально революционным следствием многове-

кого развития морской торговли. Однако, несмотря на величайшую важность торговли, моряки и торговцы — среди которых подавляющее большинство были не греки, — не пользовались уважением. Битва при Саламине, ставшая причиной ухода персов из Греции, обострила противоречия между торговым флотом и сухопутной аристократией, которая считала кульминацией греческого сопротивления персам не Саламин, а Марафон. Несмотря на участие в морских битвах при Артемисии и Саламине и увековечение последней в трагедии «Персы», Эсхил мечтал²²³ войти в историю как участник сражения при Марафоне. Однако Саламин помог увидеть и отношение афинян к демократии (при том, что последняя тирания была свергнута в Афинах всего тридцатью годами раньше) — ведь город защищала и беднота, а не только гоплиты, принадлежавшие к среднему сословию. Роль народа увеличилась в V веке до н.э., когда афинская держава постоянно расширялась и связующим звеном между окраинами и столицей оставался флот — торговый и военный. Неудивительно, что по окончании Пелопоннесской войны аристократы возводили вину за поражение Афин на демократию как политическую систему.

В IV веке до н.э. Платон и Аристотель были в рядах самых ярых критиков «морской черни»²²⁴, которой дал волю Фемистокл. Платон утверждал, что лучше умереть, чем перенять манеры моряков и «их правдоподобные и охотные оправдания»²²⁵ тому, чтобы бросить оружие и пуститься в „непосыдаемое бегство“, как они это называют. Такие фразы — закономерный результат присутствия воинов на борту, и смысл их — никак не похвала, а совершенно обратное». Платон также говорил, что избежать пороков, неизбежно привносимых морской торговлей, можно лишь при условии, что город будет находиться как минимум в восьмидесяти стадиях (пятнадцать километров) от моря. Аристотель жаловал морскую торговлю ничуть не больше — допуская, что «обладание умеренной военно-морской силой»²²⁶, безусловно, идет на пользу городу», он утверждал: «...число граждан в государстве не зачем увеличивать, поскольку нет необходимости наделять морских воинов гражданскими правами». При таком презрительном отношении неудивительно, что в Греции классического периода лишь два известных нам судовладельца имели больше одного корабля — Формион и Лампис, «крупнейший судовладелец в Элладе»²²⁷.

Предубеждения против моряков и торговцев бытовали не только в Греции, Геродот писал: «Я вижу, что фракийцы»²²⁸, скифы, персы, лидийцы и почти все чужеземцы считают ремесленников [включая

торговцев] и их потомков более низкими по социальному статусу, чем те, кто не связан с ручным трудом». Несмотря на существенные и при этом очевидные достижения, мореходы оставались подозрительным и маргинальным элементом во многих странах, в то время как торговцы и прочие могли полагаться на свое ремесло и заниматься им с выгодой — не только в Греции, но и в других землях. Бывали, разумеется, и исключения: примечательно, что в списке «почти всех чужеземцев» нет финикийцев и карфагенян, чей опыт морской торговли виден по их торговой диаспоре и по тому, что главный из трех наиболее чтимых ими богов, Мелькарт, был покровителем торговли и заморских колоний. Почти не затронутый непрерывными греческими войнами, Карфаген к началу IV века до н.э. был одним из самых могущественных владык Средиземноморья и обладал самой большой территорией. При этом удивительно, что самый крупный вызов его морскому могуществу бросила не Греция, а совсем неизвестная до того держава, которая впоследствии возьмет власть над всем Средиземным морем.

ГЛАВА 5

КАРФАГЕН, РИМ И СРЕДИЗЕМНОМОРЬЕ

Несмотря на общий язык, религию и историческое прошлое, города-государства Греции были слишком раздроблены, и долгого мира между ними быть не могло. Два столетия почти непрерывных войн истощили их донельзя, и когда произошло резкое усиление Македонии, греческая власть пришла в упадок. После ранней смерти Александра Македонского в 323 году до н.э. Восточное Средиземноморье осталось в руках могущественных полководцев, которые взяли себе по огромному куску побежденной персидской державы. Баланс власти при этом понемногу смещался в сторону морских государств Центрального Средиземноморья. Финикийский Карфаген контролировал существенную часть торговли Западного Средиземноморья, греческие города юга Италии пристально следили друг за другом, за Карфагеном и за набирающим силу Римом. Рим стал главным городом Латинского союза к концу V века до н.э., однако морской власти он добился лишь с Первой Пунической войной (264–241 гг. до н.э.). В следующие пять столетий рост и могущество Рима напрямую зависели от его власти над средиземноморскими водными путями.

Необходимым условием господства Римской республики была готовность ее граждан вести войну и торговлю посредством моря. Пока Рим воевал только на суше, он служил угрозой лишь ближайшим соседям по Италийскому полуострову. С развитием же военноморских навыков его мощь стала беспредельной. Совершенствование морского искусства — как своего, так и союзников — позволило Риму подчинить себе Ионию; влиять на внешнюю политику Сирии, Палестины и Египта задолго до официального присоединения их к Риму; перемещать армии; доставлять своему народу зерно из богатых жит-

ниц Сицилии и Африки. К началу новой эры Рим был средиземноморской и черноморской империей. И хотя последующие несколько веков называются *Pax Romana* — «римский мир», более точным названием для этого периода было бы *Pax Mediterranea* — «средиземноморский мир», поскольку лишь на этом море, именовавшемся римлянами *Mare Nostrum* — «наше море», — господство Рима было всецелым и неоспоримым.

Эллинистическое Средиземноморье

Победа Фив над Спартой в 371 году до н.э. ознаменовала собой смещение центра политической власти от южной части Греции к северной. Через двенадцать лет в Македонии воцарился Филипп II, народ которого тогдашние греки считали варварами; в 357 году до н.э. он захватил порт Амфиполь, тем самым вступив в десятилетнюю войну с Афинами. Захватив Византий и победив Афины и Фивы, Филипп основал Коринфский союз и обязал Грецию воевать с Персией, однако был убит раньше, чем успел начать войну. В 337 году до н.э. его наследником стал юный Александр Македонский, который за десять лет военных кампаний распространил греческую военную мощь и греческую культуру на огромные пространства Юго-Западной Азии вплоть до Инда. Стратегия Александра свидетельствует об отличном знании возможностей и изъянов морской военной силы. При трехкратном численном перевесе персидского флота над македонским Александр сумел захватить порты Ионии, чтобы персы не могли выходить в Эгейское море и угрожать ему с тыла ни в Греции, ни в Азии. В точности по своему толкованию знамения, предвещавшего ему «победить корабли²²⁹ с суши», он захватил Милет со стороны берега, в то время как гавань была заблокирована 160 кораблями противника. Двинувшись на восток, Александр разбил Дария в битве при Иссе и отправился на юг к Египту, по пути затратив полгода на осаду Тира. Египет почти не сопротивлялся, и после того как в Мемфисе Александр был провозглашен фараоном, он поплыл по западному притоку Нила и «вышел на берег там²³⁰, где теперь стоит город Александрия, названный в его честь. Он счел, что место превосходно подходит для основания города и тот будет процветать».

Основание Александрии²³¹ — самое удачное и долговечное из достижений Александра. Город, построенный по плану архитектора Дейнократа, располагался в бухте, отгороженной островом Фарос.

которым город соединялся рукотворной дамбой, образующей вторую гавань. К востоку находилась Большая гавань с защищенным причалом — *Portus Magnus* римских времен, главный порт для иноземной торговли. К западу располагался более просторный, но более уязвимый Эвност (буквально «добрый урожай», также имя божества зерновых мельниц) — гавань для вывоза египетских товаров и особенно зерна, сообщавшаяся с Александрией посредством канала, который брал начало из озера Мареотида на юге. Остров Фарос впоследствии дал название 140-метровому маяку, созданному по проекту архитектора Сострата. Маяк, по сведениям, был виден с расстояния в тридцать пять миль и считался одним из чудес света. Александрия была не только крупнейшим портом, но и столицей Египта, и центром образования, в ней находилась крупнейшая библиотека античного мира. После завоевания Египта Римом в 31 году до н.э. город продолжал процветать за счет финансируемой государством торговли зерном, которая продолжалась до VII века н.э. Не все древние постройки сохранились до наших дней, однако Александрия остается крупнейшим средиземноморским портом и живым памятником гению Александра и его пониманию стратегических преимуществ морского дела.

Последующие кампании Македонии в Месопотамии и Персии были сухопутными, и лишь на берегах Инда Александр принялся строить флот для переправки армии к Индийскому океану. Он разделил войска: часть отправилась в Персидский залив, а меньшую часть он повел наземным путем в Месопотамию. Александр умер в Вавилоне в 323 году до н.э., тридцати двух лет от роду. Наследника он не назначил; до начала III века главные центры власти, которыми управляли его полководцы или их потомки, оставались в более или менее стабильном состоянии. Главным из таких владений был Египет, которым с 304 до 30 года до н.э. правили Птолеми, Месопотамия и Персия под властью Селевкидов (301–64 гг. до н.э.), а также Малая Азия и Левант под властью Антигонидов (279–168 гг. до н.э.).

По некоторым сведениям, перед смертью Александр обдумывал средиземноморскую кампанию против Карфагена. При всем понимании стратегической роли моря непосредственный опыт морских битв у него был невелик, и поэтому сложно представить себе, чем кончилось бы такое серьезное военно-морское соперничество. Через год после смерти Александра македонский флот пресек попытку Афин свергнуть македонское господство на Аморгосе — одном из Кикладских островов, и эта битва возвестила конец афинского вла-

дычества с той же неотвратимостью, с какой битва при Саламине была знаком его начала 250 годами раньше. Однако Александр встретил бы серьезное сопротивление не только от Карфагена, который тогда находился на пике могущества и влияния, но и от греков Великой Греции и Сицилии. Последние не играли ощутимой роли в персидских войнах предыдущего столетия, и их отсутствие было слишком заметным для Афин и их союзников. В то самое время, когда Фемистокл отстаивал необходимость создания афинского флота в двести кораблей, тиран Гелон²³², правивший сицилийским городом-государством Сиракузы, таким флотом уже располагал. И когда материковая Греция прислала послов с просьбой о помощи, он согласился — но с условием, что ему будет доверено командование всеми военными силами греков. Возможно, он поставил такое невыполнимое условие в уверенности, что ему откажут: тогда у него появился бы благовидный предлог остаться в стороне и сосредоточиться на угрозе со стороны Карфагена, пытавшегося укрепить свое влияние на Сицилии.

После захвата Ассирией Финикии в VII веке до н.э. карфагеняне оказались предоставлены сами себе. Разгромив в 535 году до н.э. флот греческой колонии Массилия (Марсель) в битве при Алалии, недалеко от Корсики, карфагеняне и их этрусские союзники успешно закрыли Западное Средиземноморье для греческих судов. Этруски, с конца IX века до н.э. остававшиеся основными хозяевами в Центральной Италии, к временам Алалии достигли наивысшего расцвета власти. Этрусские территории простирались по всему полуострову от Тирренского моря (названного так по греческому названию этрусков) до Адриатики (названной по этрускому городу Адрия). Многочисленные уменьшенные копии судов, рельефные изображения, фрески и сами корабли свидетельствуют о связи этрусков с морем, о том же говорит расположение городов неподалеку от берега, а также следы финикийского, греческого и карфагенского влияния на этрусскую культуру и указания на присутствие этрусков на Сардинии, Корсике и других западных островах. Этрусские корабли первыми стали делать двухмачтовые суда — самый ранний образец, датированный 450-ми годами до н.э., можно видеть на стенной росписи «гробницы корабля»²³³ в Тарквинии, недалеко от Тирренского побережья к северу от Чивитавеккьи. На этих судах тоже делались тараны²³⁴, и древнейшее письменное (а не изобразительное) упоминание тарана встречается в рассказе Геродота о битве при Алалии.

V веке до н.э. в Италии и на Сицилии произошли значительные перемены. Самая заметная из них — угасание власти этрусков: в 510 году до н.э. они впервые потерпели поражение от римлян, а в 474 году до н.э., когда этрусков еще считали «властителями моря»²³⁵, в морской битве при Кумах их победил кумско-сиракузский флот. Еще прежде этого сиракузцы под предводительством Гелона начали активную экспансию. Когда другие сицилийские города обратились за помощью к Карфагену, тот отправил двести кораблей и две тысячи моряков, пехоты и конницы из Северной Африки, Иберии, Италии, Сардинии и Корсики «под командованием Гамилькара...»²³⁶ царя Карфагена*. В 480 году до н.э. — в том же году, когда Ксеркс напал на Грецию, — Гамилькар отплыл к Сицилии, где у реки Гимера потерпел поражение от Гелона. Однако, несмотря на упорную враждебность Сиракуз, Карфаген продолжал экспансию по отношению к Сицилии, особенно при тиране Дионисии I, который оставался у власти с 405 по 367 г. до н.э. и был одним из наиболее честолюбивых, многогранных и долговременных правителей Древней Сицилии. Ему удалось остановить карфагенское завоевание Сицилии и распространить свою власть на значительную часть Южной Италии.

ПОЛИРЕМЫ И КАТАМАРАНЫ

Дионисия считают одним из первых, кто экспериментировал с полиремами²³⁷ — галерами, где на каждое весло приходится более одного гребца. О способах расположения гребцов в полиремах — называемых по количеству людей в одном вертикальном ряду гребцов — нам известно меньше, чем применительно к триремам, однако галеры с более чем тремя ярусами гребцов нам неизвестны, а у полирем, вероятно, было не более одного-двух. Более поздняя европейская практика говорит, что на одно весло приходилось не более восьми гребцов, так что самая крупная полирема обозначалась бы как «двадцать четыре». «Четверка» (квадрирема по-латыни или тетрера по-гречески) могла иметь одного фаламита, одного зевгита и двух фра-

* Этого Гамилькара не следует путать с Гамилькаром Баркой, который участвовал в Первой Пунической войне и был отцом Ганнибала Барки, участвовавшего во Второй Пунической войне. Греческий историк Полибий упоминает пятерых Ганнибалов, двух Гамилькаров, четверых Ганнонов и четверых Гасдрубалов.

нитов, а «пятерка» (квинкверема, или пентера) могла иметь по три гребца на каждое весло в одном ярусе и по два на каждое весло в другом. Флагман карфагенского флотоводца, командовавшего битвой при Милах в Первой Пунической войне, «был одноярусным кораблем»²³⁸ с семью гребцами на каждом весле» и назывался «семеркой». Аристотель полагал, что квадрирему изобрели карфагеняне, а изобретателем квинкверемы считается Дионисий, однако полирема — независимо от того, сиракузские или карфагенские корабли ее изобрели, — впервые появилась в Центральном Средиземноморье.

Причина появления полирем неизвестна; одним из преимуществ могло быть то, что более широкий корпус давал больше устойчивости. На крупных кораблях можно было устанавливать катапульты — самый древний образец дальнобойной артиллерии. Перевезенные на судах катапульты Александр использовал при осаде Тира, однако в полной мере корабельные катапульты начали применяться лишь с появлением «супергалер» во времена Деметрия Полиоркета из династии Антигонидов. Катапульты бывали разных видов; опись морского склада в Пирее упоминает стрелометательные катапульты и катапульты для заброски крючьев. Любители более изобретательных тактик предлагали метать горшки со змеями, скорпионами и другими смертоносными представителями фауны, велись постоянные поиски более эффективных способов применения огня. В эллинистическую и римскую эпоху таран еще оставался важным орудием морских сражений, однако предпочтительной тактикой был абордаж. Римские квинкверемы²³⁹ середины III века до н.э. вмещали 300 гребцов и 120 воинов.

Совершенствование полирем привело к созданию еще более своеобразных судов и заставило эллинистических преемников Александра пристальнее наблюдать за торговлей древесиной²⁴⁰ в Македонии, Киликии, на Кипре и в Ливане. Поскольку доступ к высоким деревьям был необходим как для кораблестроения, обеспечивавшего судами морскую торговлю, так и для военных кораблей, защищавших эту торговлю от конкурентов и охранявших доступ к древесине, то морское соперничество в эллинистическую эпоху замыкалось само на себя. Потребность в древесине со временем увеличивалась, поскольку появлялись все более крупные суда — включая гигантов, которые, по сведениям, имели массивный сдвоенный корпус. В середине III века до н.э. египетский флот Птолемея II Филадельфа гордился двумя «тридцатками», а во флоте его внука Птолемея IV Филопатора был один «сороковик». Размеры последнего, приводимые Афинс-

фантастичны, но вполне правдоподобны: 15 метров в ширину, 122 метра в длину, вместимость позволяет иметь на борту 4000 гребцов, 250 воинов, 400 военачальников и прочих членов команды. Теоретически галера не могла быть больше, чем «двадцать четыре» — с тремя ярусами весел, по восемь человек на каждое весло. «Сороковик» Птолемея IV²⁴¹ мог состоять из двух «двадцаток», то есть из кораблей по двадцать гребцов в ряд, распределенных по верхнему, среднему и нижнему ярусу, и с настилом между двумя корпусами, на котором помещались воины. Единственная галера-катамаран, имя которой нам известно, принадлежала Деметрию Полиоркету и называлась «Леонтофор»²⁴², 1600 гребцов на ней были распределены между двумя «восьмерками». При определенных тактических преимуществах таких больших судов (корабли Деметрия, например, «более поражали быстроходностью»²⁴³ и боевыми качествами, чем огромным размером) самые крупные корабли строились скорее для демонстрации власти правителя, их создавшего, чем для практических целей. Плутарх отмечает, что «сороковик» Птолемея IV был «не более чем для показа. Мало чем отличаясь от зданий, неподвижно стоящих на земле, он двигался нетвердо и с трудом, и годился лишь для похвалы, а не для дела».

Такое стремление «мериться кораблями» отражает возросшую важность флота и морского господства в эллинистический период, однако оно не сводилось лишь к военным кораблям. Афиной упоминает также «Сиракузию» — огромное трехмачтовое судно для перевозки зерна, построенное математиком и механиком Архимедом при Гиероне II Сиракузском. Сосну и пихту брали в лесах на находящейся неподалеку горе Этна и в Южной Италии, канаты привозили из Испании, пеньку и смолу для конопачения — из долины Роны во Франции. Корпус скрепляли медными гвоздями, весившими до семи килограммов, а поверх досок накладывали просмоленную ткань и сверху листы свинца²⁴⁴ — в качестве недорогого способа защиты поверхности. Предвосхищая богатым убранством самые роскошные трансатлантические лайнеры XX века, это судно могло похвастаться на средней палубе каютами для 142 пассажиров первого класса — «в каждой на полу»²⁴⁵ многоцветная мозаика, в которой с изумительным искусством запечатлен весь сюжет „Илиады“ — и местами для «созерцателей трюма», то есть пассажиров третьего класса. Самая нижняя палуба предназначалась для грузов. К услугам пассажиров первого класса была библиотека, гимнастический зал, прогулочные дорожки с цветочными клумбами, святилище Афродиты и баня.

На судне имелись отдельные стойла для двадцати лошадей, обильные запасы пресной воды и при кухне емкость морской воды с рыбой для стола. Корабль охраняли четыреста воинов, которые могли оборонять судно с бронзовых топов всех трех мачт или с особой боевой палубы, на которой размещалась сконструированная Архимедом катапульта. Количество членов корабельной команды не указано, Афиней лишь говорит «хотя трюм был необычайно глубок, его осушал всего лишь один человек, откачивавший воду с помощью специального винта, изобретенного Архимедом». Линейные размеры не сохранились, однако в первом же путешествии, когда судно шло в Александрию, среди груза было 60 000 мер зерна, 10 000 кувшинов соленой рыбы, 20 000 талантов шерсти и 20 000 талантов разнообразных товаров, около 1900 тонн груза, не считая пропитания для команды. Для большинства портов корабль оказался слишком велик, так что Гиерон, переименовав корабль в честь главного порта Египта, отдал «Александрию» своему союзнику Птолемею III.

Союз с Сиракузами, которые владычествовали на западе, обеспечивал Птолемеям возможность сосредоточиться на главных общих врагах — Антигонидях и Селевкидах. Первая крупная морская битва эллинистической эпохи произошла в 306 году до н.э. недалеко от кипрского города Саламина: Деметрий Полиоркет тогда выставил флот более чем в сотню кораблей против еще большего флота, принадлежавшего Птолемею I, в попытке помочь своему отцу Антигону воцариться в качестве единственного наследника Александра Македонского. Даже при численном перевесе противника Деметрий, как утверждают, захватил сорок боевых кораблей и сотню транспортных судов и затем осадил Родос. Порт продержался год — одной из причин, позволивших родосцам выдержать осаду, было наличие александрийского зерна. В последующем договоре Родос отдавал себя под власть Антигона при условии никогда не вступать в войну против Птолемеев. Отмечая окончание осады, родосцы соорудили гигантскую статую солнечного бога — Гелиоса. Колосс Родосский, считавшийся одним из чудес света, стоял в городе до 227/226 года до н.э., когда его разрушило землетрясением. Родосцы с их репутацией честных посредников «подошли к этому происшествию так практично²⁴⁶, что катастрофа более способствовала процветанию, чем упадку». Они получали дары от всего Средиземноморья: серебро, катапульты, административные послабления от Сиракуз; серебро, древесину для двадцати кораблей, бронзу для починки Колосса, 450 каменщиков и прочих строителей во временное пользование, более тридцати ты-

сотен тонн зерна из Египта — и аналогичные дары от других эллинистических государств.

Успехами Родос во многом был обязан своему выгодному географическому положению — на юго-востоке Эгейского моря примерно в десяти милях от юго-западного угла Малой Азии. Город Родос, расположенный в северной части острова, мог похвастаться пятью гаванями с верфями, корабельными навесами и помещениями для купцов. Родосцы заключали союзы с многочисленными соперничающими державами — пример политического балансирования между Антигонидами и Птолемеями был самым ранним из них, — и пользовались дипломатией и морским могуществом для владычества над более слабыми государствами в Эгейском море и вокруг него. Считается также, что они создали законы, впоследствии легшие в основу римских законов о морской торговле и так называемого Родосского морского закона Византийской империи; при этом содержание собственно родосских законов известно лишь по более поздним изложениям. Родос также предоставлял защиту от морских разбойников и всех, кто пытался вредить торговле, так что родосцев считали «защитниками не только собственной свободы²⁴⁷, но и свободы остальной Греции». В отличие от Афин, опасавшихся появления соперников и потому не приветствовавших вклады членов Делосского союза, сделанные иначе чем в денежной форме, Родос поставлял корабли, распределяя их по относительно небольшим флотилиям на разных островах и в разных гаванях, а союзники комплектовали их людьми. Рейды против морских разбойников считались важным делом — об этом свидетельствует то, что родосцы создали целый ряд небольших дозорных кораблей. Наиболее распространенной была триемиолия²⁴⁸, по-видимому, наминавшая трирему, но с 120 гребцами вместо 170. Она походила на современные прибрежные дозорные суда и могла в одиночку противостоять пиратам и контрабандистам, но уступала вооруженным боевым кораблям.

Торговые суда в те времена могли свободно плавать по традиционным морским путям в Египет или от Босфора до Крыма в относительной безопасности, однако были и места, где издавна процветало пиратство: усеянное островами Эгейское море, Адриатическое и Ионийское море между Италией и Грецией, а также кишачие судами подступы к Дарданеллам и Босфору. Черное море, выходом из которого служил узкий Босфор, было крайне важным источником как «товаров первой необходимости»²⁴⁹, так и предметов роскоши: «Многочисленные и превосходнейшие образцы скота и рабов доставляют-

ся к нам из стран, лежащих вокруг Понта [на севере Малой Азии], из предметов роскоши те же страны возят к нам в изобилии мед, воск и соленую рыбу, а от излишков товаров наших земель берут оливковое масло и всяческие вина. Зерно же идет попеременно то от них к нам, то от нас к ним». Ключ к этому сокровищу лежал в руках византийцев, которых греческий историк Полибий называет «великими помощниками других народов», заслуживающими «общей поддержки при угрозе от варваров». Невзирая на такие хвалы, византийцы в 220 году до н.э. наложили пошлину на суда²⁵⁰, проходящие через пролив, — возможно, ради сбора средств на собственные меры против морских разбойников; одна из коалиций государств обратилась к Родосу за помощью в отмене этого нововведения, и родосцы добились нужного, используя изощренную смесь дипломатии и военных действий как крайнего средства.

По случайному совпадению одно из наиболее сохранившихся средиземноморских торговых судов, обнаруженное при раскопках, было, по всей видимости, жертвой морского разбоя. Это судно, датированное IV веком до н.э., было найдено близ Кирении на севере Кипра. Корабль сделан в основном из алеппской сосны и обшит свинцом ниже ватерлинии, корпус в четырнадцать метров длиной вмещал двадцать тонн груза, в том числе около четырехсот амфор, по большей части родосского происхождения, и десять тысяч зерен миндаля. Балластом служили двадцать девять жерновов, сделанных из вулканического камня с одного из островов к северо-западу от Родоса. Среди личных вещей были глиняные тарелки, миски, чаши и деревянные ложки для команды в четыре человека. Найденные свинцовые грузила для рыболовных сетей указывают на то, что моряки ловили рыбу — вероятно, в дополнение к рациону, состоявшему из маслин, фисташек, миндаля, лесных орехов, чечевицы, чеснока, зелени, винограда и фиг. Монеты с изображением Антигона и Деметрия позволяют датировать кораблекрушение примерно 310–300 годами до н.э.; судно к тому времени было старым, его часто ремонтировали. Свидетельством того, что корабль стал жертвой пиратов, служат восемь железных копеечных наконечников, найденных при раскопках, некоторые из них застряли во внешней поверхности корабельной обшивки. Сохранившиеся части корпуса позволили создать полнокорпусную копию одномачтового судна. В 1986 году «Кирения II» прошла от Пирея до Кипра, проделав более четырехсот миль на скорости почти в три узла, в течение одного 24-часового периода средняя скорость достигала почти вдвое большей величины. Хотя и достаточная

Для торгового судна, такая скорость не позволяла двигаться быстро, а чего киренийский корабль и ему подобные становились легкой добычей пиратских галер.

Антиразбойничьи кампании родосцев осложнялись тем, что пираты действовали не только сами по себе, но и как наемники иноземных правителей. Например, в конце III века до н.э. остров Крит был сборищем городов, условно объединенных в некое подобие союза под предводительством Филиппа V Македонского. То есть критяне, нападшие на описываемый корабль, могли получать плату от Филиппа, и тогда они, строго говоря, не были пиратами. Во время критской войны 206–203 годов до н.э. родосцы повидали морских разбойников поменьшей мере из полудюжины городов; некоторых из них удалось нейтрализовать и превратить в формальных союзников. К этому времени законная морская торговля уже стала принципиально необходимой для благосостояния одиночных городов-государств и имеющих царств. Пиратство уже не было таким почетным способом заработка, каким — по словам Фукидида — оно было при Гомере; морской разбой в описываемое время вызывал пристальное внимание всех, кто занимался морской торговлей. Однако, если верить свидетельству святого Августина, вопрос о различии между пиратами и признанными властями был довольно насущным: «То был остроумный и правдивый ответ²⁵¹, который дал Александру Македонскому захваченный им пират. Царь спросил его: „Зачем вы наводняете собой море?“, и тот с нескрываемым презрением ответил: „Затем же, зачем ты наводняешь собой мир! Только я для этого пользуюсь скромным ремеслом, и потому зовусь пиратом, а у тебя есть мощный флот, и потому тебя называют царем“».

Рим перед Пуническими войнами, 500–275 гг. до н.э.

К времени Критской войны центр военно-морских действий начал смещаться в Западное Средиземноморье, где властвовал Рим. Римляне стали участниками морских событий относительно поздно, и хотя римские авторы традиционно отзывались о морском деле с высокомерным презрением²⁵², освоение моря было принципиальным пунктом в создании и сохранении римской державы как в республиканскую эпоху, так и после Августа, — и это прекрасно понимали политики и полководцы. Римляне изначально были одним из

племен, населявших равнины Лация к югу от Этрурии; возвышение Рима произошло благодаря его близости к морю и расположению в выгодной точке реки Тибр в центре Италийского полуострова на удобных для обороны семи холмах. Около 510 года до н.э. римляне положили конец последней династии этрусских царей и основали республику. Несмотря на отдельные неудачи, к концу IV века Рим стал главным городом Латинского союза и к 280-м годам до н.э. римляне подчинили себе Этрурию, Умбрию и Кампанию и начали поглядывать за пределы Италийского полуострова. Впрочем, до этого они не выказывали никакого интереса к морскому делу, — и это положение отразилось на долгосрочных отношениях Рима с Карфагеном, которому тогда принадлежало господство в Западном Средиземноморье.

Несмотря на более поздние тенденциозные попытки объявить вражду древней (самой известной из таких попыток была поэма Вергилия о Дидоне — финикийской Элиссе — и Энее), отношения между Римом и Карфагеном не всегда были неприязненными. В ранние времена римляне, жившие всего в пятнадцати километрах от устья Тибра, почти не выходили в море и поэтому могли позволить себе дружбу с карфагенянами, первый известный договор с которыми датируется 509/508 годом до н.э. По этому соглашению римляне и их союзники имеют право посылать суда в принадлежащие Карфагену области Африки только по торговым делам, а Карфагену отдается господство над Сицилией с запретом строить форты в той части Италии, которая занята латинянами. Более поздний договор 348 года до н.э. запрещал римским торговцам появляться в Западном Средиземноморье (хотя нам почти неизвестны случаи морской торговли у римлян, а военные корабли у них появятся только через полвека) и защищал от Карфагена прибрежные города, подконтрольные Риму.

Излюбленной защитой Рима против налетов с моря — как военных, так и разбойничьих — было основание морских колоний (*coloniae maritimae*). Такие колонии, числом десять, включали в себя Остию, Анций и другие на Тирренском море, а также Сену Галльскую (Сенигаллию) на Адриатическом побережье севернее Анконы. Дата основания Остии неизвестна, Анций же стал колонией после его захвата в 338 году до н.э., когда римляне конфисковали некоторые из его кораблей, «а остальные сожгли»²⁵³, и было решено их носы пустить на украшение платформы, воздвигнутой на форуме; это священное место получило имя *ростра*, или «корабельные носы». (Ораторы, стоя

ких памятников, обращались к слушателям, отсюда в английском языке появилось слово *rostrum* как обозначение ораторской трибуны.) Морские колонии²⁵⁴ были небольшими гарнизонными поселениями на триста семей. Единственной выгодой от жизни в колонии было то, что мужчин освобождали от легионерской службы; за это они должны были уничтожать любые корабли, причаливающие к берегу с недружественной целью, и препятствовать любым армиям, продвигающимся вдоль побережья. Морская колония, несмотря на название, не обязательно предполагала наличие кораблей или опыта морских сражений: колонисты выступали примерно в той же роли, что ополчение во время американской войны за независимость или отряды местной обороны в Великобритании во время Второй мировой войны. Хотя колонисты имели официальный статус римских граждан, они жили «более опасно и менее свободно»²⁵⁵ и при этом вдали от столичной гражданской жизни; их доход вряд ли превышал легионерский.

Опора на морские колонии, а не на флот не принесла Риму безоговорочного успеха. Во время осады Неаполя в 327/326 году до н.э. римляне не располагали кораблями для нападения на этот кампанийский порт, в то время как неаполитанцы свободно совершали налеты на береговые римские поселения. И даже после этого римский флот появился далеко не сразу — лишь в 311 году до н.э. римляне построили две флотилии по десять кораблей, располагавшиеся в Риме. Существенный боевой опыт они получили только в 282 году до н.э., когда одну из них направили «осматривать берега»²⁵⁶ Великой Греции» в нарушение договора с Тарентом, «по которому римляне обязывались не плавать дальше мыса» в южной оконечности Тарентского залива. Тарентийцы не доверяли римлянам, которые поддерживали их врагов — Неаполь и Родос, — и в ответ пять римских кораблей оказались затоплены либо захвачены. Завязавшаяся война столкнула римские войска с морским Тарентом, который усилил конфликт, обратившись к помощи Пирра, царя Эпира — страны по ту сторону Адриатического моря, на северо-западе Греции. Пирр через брак приходился родственником одновременно Деметрию Полиоркету и Птолемею I; он славился как автор книги по военной тактике и был сторонником экспансии²⁵⁷ в духе Александра Македонского. После нескольких побед над Римом он принял предложение защищать Сиракузы от Карфагена. Между 278 и 276 годом до н.э. он завоевал большую часть Сицилии, однако чрезмерная жесткость по отношению к греческим городам многих от него отвратила, и на фоне неудач

в Южной Италии и внутренних политических проблем Эпира он вынужден был вернуться домой.

Одной из причин сицилийской кампании Пирра было намерение помешать союзу Рима с Карфагеном. В 279 году до н.э. карфагенский флотоводец Магон отплыл в Остию во главе примерно 120 кораблей, намереваясь предложить союз против Пирра. Война успела истощить Рим до предела, и карфагеняне боялись, что мирное соглашение между Римом и Эпиром развяжет Пирру руки и позволит действовать против Карфагена на Сицилии. Условия договора отлично иллюстрировали слабость Рима на море. Кто бы ни предоставлял войска — Рим или Карфаген, — перевозить их предполагалось карфагенскими судами, и Карфаген обязан был оказывать военно-морское содействие Риму; аналогичного ответного условия не было. Военно-морской компонент имел особую важность из-за зависимости Пирра от морских путей между Эпиром, Тарентом и Сицилией, и хотя самые важные для Пунических войн сражения проводились на суше, морские интересы стояли во главе стратегических интересов каждого из участников войны.

Война радикально изменила политическую ситуацию. По окончании войны владычество Рима простиралось на всю Южную Италию, Тарент стал одним из морских союзников Рима (*socii navales*), из его низших классов набиралась основная часть моряков. Хотя Рим вступал в войну с Пирром совершенно изможденным предыдущими войнами с более близкими соседями, победа Рима над агрессивными иноземцами одновременно воодушевляла и заставляла задуматься. Неожданное появление флота Магона в Остии, несомненно, впечатлило римлян потенциальными перспективами морского могущества и после воцарения мира заставило их пересмотреть позицию Рима по отношению к Карфагену.

ПЕРВАЯ И ВТОРАЯ ПУНИЧЕСКИЕ ВОЙНЫ, 264–202 гг. до н.э.

Не прошло и десяти лет после ухода Пирра из Италии, как Рим вновь вступил в войну с Карфагеном. Поводом послужили разногласия между карфагенянами и жителями сицилийского города Мессина, но вскоре дело переросло в борьбу за власть над Сицилией и Западным Средиземноморьем, что впоследствии открыло Риму путь к полному господству над Средиземным и Черным морями. Первая

В трех Пунических войнах между Римом и Карфагеном шла в основном Сицилии, где довольно вялая сухопутная война тянулась двадцать лет. Однако действенной оказалась морская война, которая положила конец многовековому владычеству Карфагена над Западной Средиземноморьем и в мгновение ока выдвинула Рим в число крупнейших держав с мощной армией и флотом. По словам Полибия, «кого восхищают²⁵⁸ великие морские сражения Антигона, Птолемея или Деметрия, несомненно, будут поражены... масштабом [морских] битв» в Первой Пунической войне.

К середине III века до н.э. Карфаген стоял во главе самой обширной империи к западу от Малой Азии и Египта, включавшей в себя крупные территории Северной Африки, Южной Испании, Балеарских островов, Сардинии, Корсики и Западной Сицилии. Сам город находился в Тунисском заливе на мысе шириной около пяти километров. Со стороны моря его ограждала одна-единственная стена, а со стороны материка он был защищен тремя стенами по пятнадцать метров в высоту с башнями через каждые шестьдесят метров. Стены имели два вида стойл: нижние могли вместить триста слонов, верхние четыре тысячи лошадей; казармы были рассчитаны на двадцать четыре тысячи солдат. Как минимум до II века до н.э. двойной портовый комплекс был, вероятно, самым продуманным и сложным в мире.

Гавани были связаны одна с другой²⁵⁹, общий вход в них со стороны моря был семьдесят футов шириной, он мог перегораживаться железными цепями. Первая гавань была для торговых судов... Во второй гавани был остров, и вокруг гавани и острова через промежутки шли обширные набережные, где было много верфей, способных вместить 220 судов... Перед каждым доком стояли две ионические колонны, отчего гавань и остров казались окружены длинной галереей... откуда... флотоводец мог наблюдать происходящее на море, а те, кто приближался со стороны моря, не могли видеть происходящего внутри. Даже входящие в гавань торговые суда не могли сразу видеть доков, ибо те были окружены двойной стеной, а для торговых судов были устроены ворота так, что суда могли попасть через первую гавань в город, не проходя через верфи.

Карфаген был постоянной угрозой римлянам, которые, согласно Полибию, «успешно вели сицилийские дела²⁶⁰, однако пока Карфаген безраздельно господствовал на море, ни у одной из сторон не было перевеса». Ситуация застыла в мертвой точке, и после трех лет тако-

го положения римляне, которые перевозили войска на Сицилию исключительно на кораблях союзников, решили построить «сто квинкверем и двадцать трирем. Они столкнулись с огромными трудностями, поскольку их корабель не имели опыта строительства квинкверем, ибо такие суда никогда прежде не использовались в Италии». Справиться с этим затруднением римлянам помог захват карфагенского дозорного судна, севшего на мель: «Этот корабль и решено было использовать как пример конструкции, и по его образцу был создан целый флот».

Разработка чертежей по готовому изделию — дело нелегкое даже в самых благоприятных обстоятельствах, однако римляне, согласно Плинию Старшему, при почти полном отсутствии предыдущего судостроительного опыта «вышли в море²⁶¹ менее чем через 60 дней после того, как разделали живые деревья на корабельную древесину». Такой темп еще более впечатляет в сравнении со сроком в три года, который понадобился опытным афинским кораблям для постройки двух сотен кораблей при Фемистокле. Археологические находки указывают на то, что римляне могли перенимать карфагенские конструкции и технологию. Изучение так называемого «пунического корабля»²⁶² — либурнийского судна III века до н.э., найденного неподалеку от сицилийского города Марсала, — показало, что карфагенские корабель оставляли на деталях корпуса пометки, помогающие ориентироваться при сборке: примерно такой же принцип применялся при строительстве ладьи Хеопса за 2200 лет до того. (Либурнийские корабли были весельными — этот конкретный имел семнадцать весел по каждому борту, — с двумя гребцами на каждом весле; такие суда применялись для курьерских и разведывательных целей.) Если корабль, взятый римлянами за образец, тоже имел на корпусе отметки для сборки, то создание флота с нуля было не таким уж невозможным делом.

Карфагенские корабли строились более опытными корабельями и комплектовались более умелой командой — это преимущество консул Гай Дуилий решил пересилить созданием таких условий битвы, в которых опыт римлян оказался бы сильнее опыта противника, то есть победить карфагенян в abordaжных боях. Главным звеном этой римской тактики был *corvus*²⁶³ (буквально «ворон») — специальный abordaжный трап 11 метров в длину и 1,5 метра в ширину, с поручнями вдоль краев. Одним концом «ворон» крепился к основанию восьмиметровой мачты в носовой части судна. При перебрасывании его на другой корабль он зацеплялся за вражескую

губу внешним концом с железным шипом, и римские солдаты бежали по нему на вражеское судно. В 260 году до н.э. Дуилий достиг карфагенский флот у северо-восточного побережья Сицилии югом с Милами, и в этом сражении действенность «бордажного ворона» показала себя в полную силу. Когда римские воины лавиной ворвались на вражеские суда, «бой преобразился»²⁶⁴, солдаты сражались «то на суше». Попытки карфагенян напасть на римские суда с корабля ни к чему не привели: «ворон» мог перебрасываться по широкой доске с левого борта на правый, так что римляне никогда не теряли преимущества. К концу описываемой битвы карфагеняне потеряла 50 кораблей из 130.

Неудовлетворенные тем, что в сицилийских делах не наблюдалось никакого прогресса, римляне четырьмя годами позже перенесли военные действия в Северную Африку и почти навязали карфагенянам невыгодный мир, однако само римское войско вскоре оказалось разгромлено. Римская экспедиция захватила более 100 карфагенских кораблей, но по пути домой римляне потеряли в штормах более 280 кораблей и тридцать пять тысяч гребцов и воинов. Полибий считает причиной катастрофы пренебрежение командующих к предупреждениям лоцманов о погоде и конечной точке пути: «южное побережье Сицилии...»²⁶⁵ скалистый берег почти без мест для безопасной стоянки». Дальше он пускается в замечания о характере римлян, об их надежде на грубую силу и их упрямстве — и о том, почему эти качества несовместимы с успехом в морских делах. На суше римляне часто побеждали потому, что применяли «одну силу против другой, по сути сходной... Однако попытки применить силу при столкновении с морем и атмосферой приводят к сокрушительным поражениям. В этот раз так и вышло, и дело на этом не остановится, пока не будут исправлены ложные представления об отваге и силе». Одна из гипотез объясняет, что причиной потерь был «ворон»: в поднятом состоянии он нарушает устойчивость судна, и оно может легко опрокинуться. Если римляне это обнаружили, то могли решить, что польза от «ворона» не стоит той опасности, которую он несет, — этим предположительно можно объяснить тот факт, что после начала североафриканской кампании «вороны» перестают упоминаться²⁶⁶ в документальных источниках.

Война тянулась еще четырнадцать лет, триумфальные успехи чередовались с сокрушительными поражениями, ничто из этого не приносило решающего перевеса. Ключевым пунктом карфагенской стратегии было сохранение Лилибея (Марсала, Сицилия), который

римляне с переменным успехом осаждали почти десять лет, потеряв при этом в штормах более тысячи кораблей. Карфагеняне знали способы обходить блокаду в критических ситуациях, однако в 241 году до н.э. флот, груженный зерном и укомплектованный сравнительно неопытными моряками и воинами, был перехвачен в битве у Эгатских островов к северу от порта. Карфагеняне потеряли 120 судов, римляне взяли десять тысяч пленных. Без поддержки Карфагена удержать Лилибей было невозможно, и карфагеняне сдались. Несмотря на более долгий опыт мореходства, в Первой Пунической войне карфагеняне не смогли даже приблизиться к победе. В некоторых отношениях это вполне понятно. Морское могущество Карфагена зависело от того, насколько успешно карфагеняне выступали в роли морских торговцев. Карфаген никогда не участвовал в крупных морских битвах, и хотя военное дело карфагеняне знали — и часто сражались с Нумидией, даже во время войны с Римом, — однако не морские бои определяли жизнь города. При этом боевой дух римлян и неиссякаемое военное тщеславие позволили им быстро приспособиться к условиям морских боев, и, научившись уважать море, они подчинили его своей воле.

Торговля между Римом и Карфагеном после войны ожила, однако, несмотря на клятвенные обещания не вмешиваться в карфагенские дела, в 28 году до н.э. Рим захватил Сардинию, а через девять лет Сардиния и Западная Сицилия стали первыми двумя римскими провинциями. За это время Карфаген начал расширять свои территории в Южной Испании. Карфаген хотел повысить доход от испанских серебряных месторождений, чтобы платить Риму; возможно, это было средством возместить потерю Сардинии и Сицилии и способом дать занятие недовольным солдатам, которым пришлось уйти с поля боя без поражения. Предводителем их был Гамилькар Барка, который завоевал новые земли вдоль Гвадалквивира и основал Новый Карфаген (Картахену) на юго-западном побережье. Римские интересы на Иберийском полуострове ограничивались союзами с отдельными городами, особенно с портом Сагунт. Однако по договору 226 года до н.э. сферы влияния Рима и Карфагена были разделены; границей стала река Эбро, впадающая в море примерно в семидесяти пяти километрах к юго-западу от Барселоны.

Через пять лет сын Гамилькара Ганнибал стал главным правителем подчиненной Карфагену Испании; в 219 году до н.э. он захватил Сагунт и тем самым начал Вторую Пуническую войну. Выйдя к Италии через Южную Францию и Альпы, в 218–216 годах до н.э. Ганни-

д наносил Риму постоянные поражения; в Каннах, на Адриатическом побережье к востоку от Неаполя, из восьмидесяти тысяч римских солдат лишь меньше пятнадцати тысяч сумели остаться в живых не попасть в плен. При этом Карфаген никогда не затевал с Римом морских сражений, и хотя Ганнибал оставался в Италии пятнадцать лет, за это время к нему лишь однажды прибыл флот, в то время как Рим получал стабильные поставки зерна²⁶⁷ с Сицилии, Сардинии и, возможно, из Египта. Ганнибал был отозван из Италии в 203 году до н.э., когда ему поручили командовать обороной Картагены против римской армии Публия Корнелия Сципиона. При отсутствии значимых морских битв морская стратегия повлияла на исход Второй Пунической войны не меньше, чем в случае с первой, — Сципион мог это оценить, как никто другой.

Успехи и поражения Сципиона были неразрывно связаны с войной в Испании, где он возглавлял взятие Сагунта в 212 году до н.э. Нового Карфагена тремя годами позже. Полибий говорит, что Сципион понимал всю стратегическую важность Нового Карфагена. Он первым из всех обнаружил²⁶⁸, — говорит друг Сципиона, — что среди испанских городов этот выделяется тем, что имеет гавань, способную вместить флот и морское войско, а также расположен удобно для карфагенян, которые могут достичь его прямым переходом из Африки». Сципион считал, что если его попытка захватить город провалится, «его морское искусство позволит ему сохранить войско целости». После потери Нового Карфагена у карфагенян остался лишь один внешний порт — Гадир. Вернувшись в Рим, Сципион начал планировать вторжение в Северную Африку. Ганнибал отовали в Карфаген, где в 202 году до н.э. Сципион победил его в битве Замы, тем самым завоевав себе прозвище «Африканский». Ганнибал настаивал на принятии Карфагеном условий мира с Римом; впоследствии он бежал в Сирию и был принят при дворе царя Антиоха III Великого из династии Селевкидов.

РИМ ПОДЧИНЯЕТ СЕБЕ СРЕДИЗЕМНОМОРЬЕ

Наперекор мнению, будто во время Второй Пунической войны римлянам не доставало «морского мышления»²⁶⁹, морская стратегия Рима на деле точнейшим образом соответствовала характеру угрозы, исходящей от Карфагена. После Первой Пунической войны римляне не отказались от флота, однако у них были причины не тратить ре-

сурсь на строительство дополнительных кораблей и комплектование их людьми. Пока армия Ганнибала разоряла Италию, комплектовать новые корабли было нечем, к тому же в морских боях первой войны римляне теряли людей по большей части из-за штормов, прямой морской угрозы от Карфагена не исходило. Более того, римляне в это же время вели Первую Македонскую войну (215–197 гг. до н.э.), в которой флот играл главную роль как в Адриатике, так и в Эгейском море. В адриатические дела Рим вмешался в 229 году до н.э., в ответ на просьбы италийских торговцев, которых притесняли корабли из Иллирии, расположенной на Балканском побережье. Римляне послали туда флот из двухсот кораблей и взяли с иллирийцев обязательство не плавать южнее города Лисе (Лежа, северо-запад Албании) более чем на двух легковооруженных лембах — одноярусных или двухъярусных иллирийских галерах. (Лемб, идеально подходящий для коротких разведок и налетов, был позднее заимствован другими морскими державами.)

Война возобновилась незадолго до вторжения Ганнибала в Италию, когда Деметрий Фаросский (Фарос — нынешний остров Хвар в Хорватии) с флотом из лембов предпринял набег на Эгейское море. Побежденный римлянами, Деметрий бежал к Филиппу V Македонскому, которого он всячески укреплял в антиримских настроениях. Рим не тратил много средств на Адриатику, но много и не требовалось. В 216 году до н.э. римляне десятью кораблями отбили нападение сотни македонских лембов, после чего отрядили около пятидесяти кораблей к побережью между Тарентом и Брундизиумом. Они также вступили в альянс с Этолийским союзом; по условиям соглашения Рим предоставлял союзу свой флот и имел право на любое движимое имущество в захватываемых им местностях (таковы были обычные условия для морских действий), в то время как греческие города-государства, принадлежащие союзу, вели сухопутные сражения и брали себе захватываемые территории. Война закончилась в 205 году до н.э., однако пятью годами позже римляне возобновили военные действия из-за угрозы со стороны Филиппа по отношению к греческим союзникам Рима, включая Афины и Родос, и из-за опасения, что он вскоре может напасть на Италию. «Ганнибал за четыре месяца²⁷⁰ дошел до Италии от Сагунта, — заявил один из консулов. — Если дать волю Филиппу, он будет здесь на четвертый день после того, как отплывет из Коринфа». Тит Квинкций Фламиний увел свои легионы из Иллирии и в 197 году до н.э. разбил македонскую армию. Филипп оставил себе лишь пять стандартных боевых кораблей и «шестнад-

«Ферик», отступил от границ Греции. Фламиний величаво объявил греков свободным народом — этому утверждению еще предстояло стать предметом спора.

Тем временем Антиох Великий из рода Селевкидов пересек Геллеспонт с намерением предъявить свои династические права на Фракию, что перевешивало собой любые притязания, которые могли прибывшие римляне иметь в отношении Греции и Балкан. В 92 году до н.э. он высадился в Деметриаде (к северу от Эвбеи), жители которой полагали, что они «свободны лишь на словах»²⁷¹, а в действительности все делалось по воле римлян». Римляне потрепали армию Антиоха при Фермопилах, но в итоге были вынуждены пересмотреть свой взгляд на эгейский мир и свое к нему отношение. Как сказал один из современных историков, «глубинное единство»²⁷² мира эгейского и мира греческого — азиатского и европейского — как геополитической системы было явлено с головокружительной ясностью». Такая запоздавшая хвала Риму свидетельствует лишь о том, насколько далеко — как политически, так и культурно — они отстояли от эллинистического мира Восточного Средиземноморья.

Вооруженный этим новым пониманием, Сципион Африканский и его брат приняли на себя миссию установления римского господства в Эгейском море. Чтобы не сталкиваться с флотом Антиоха, представлявшим грозную опасность, вместо пересечения Эгейского моря армии шли посуху к северу до Геллеспонта. Римским флотом командовал Марк Ливий, который людей на корабли набирал из «морских колоний», хотя прежде колонии были освобождены от воинской повинности. При всей немногочисленности кораблей и нежелании моряков нести службу ценность римского флота была засвидетельствована самим Ганнибалом, который сообщал Антиоху, что «римское оружие»²⁷³ на море не менее мощно, чем на суше». Как бы в доказательство этого суждения римляне и их родосские союзники одерживали над селевкидскими флотами победу за победой, в одной из битв победив самого Ганнибала. Такие неудачи потрясли Антиоха: как поясняет римский историк Тит Ливий, «из-за потери власти»²⁷⁴ на море он сомневался в своей способности защитить дальние владения». Он увел армию от Геллеспонта, и легионы Сципиона без помех переправились в Азию. После финальной битвы на суше римляне продиктовали условия мирного договора, по которому Антиох потерял контроль над Ионией. Теперь Рим установил свое владычество над всем Эгейским морем, и после столетий неподчи-

ния восточному деспотизму греки склонились перед западной властью.

Для поддержания своего влияния римляне начали кампанию под девизом «разделяй и властвуй». Одной из первых жертв пал их верный союзник Родос, чьи силы Рим постоянно истощал. После Третьей Македонской войны (172–167 гг. до н.э.) Рим передал остров Делос Афинам с условием превращения Делоса в беспошлинный порт, что обошлось Родосу ежегодной потерей примерно 140 талантов (около 3500 килограммов серебра) на одной только портовой пошлине²⁷⁵. Следующий удар был получен при завершении Третьей Пунической войны (149–146 гг. до н.э.) и разрушении Карфагена — важного торгового партнера для Родоса. Еще до этой войны Рим отказал карфагенянам в праве обороняться от нападений соседней Нумидии, вынудил сложить оружие перед римской властью и настаивал на том, чтобы город был разрушен, а его жители отошли на восемьдесят стадиев в глубь территории прочь от берега, — по совпадению именно такое расстояние некогда рекомендовал Платон для сохранения города от развращающего влияния морской торговли. Эти оскорбительные требования карфагеняне отклонили, но полстолетия подчинения Риму во всех международных и морских делах привели к тому, что их военный флот был плохо снаряжен, ему не хватало людей и выучки. Однако даже при ощутимом преимуществе в умениях, оружии и опыте Риму для победы в последней Пунической войне понадобилось три года. Когда город в итоге пал перед натиском армии Сципиона Эмилиана*, исполнился боевой девиз Катона — римского сенатора, с неуклонным постоянством призывавшего сограждан к войне и заканчивавшего все речи словами «Карфаген должен быть разрушен»²⁷⁶. Теперь Карфаген был наконец разрушен — а с ним и морское владычество, процветавшее более семи столетий.

У Рима с падением Карфагена и оттеснением Родоса почти не осталось к II веку до н.э. внешних врагов, способных угрожать средиземноморской торговле, коммерческим центром которой служил вольный порт Делос. Благосостояние острова пошатнулось в 88 году до н.э., когда Митридат IV Понтийский велел убить сотню тысяч римлян и италийцев в Малой Азии и на Делосе. Такое завершение многолетних трений и периодических стычек по поводу римского господства в Греции и Малой Азии стало толчком к началу первой

* *Сципион Эмилиан* — приемный сын Публия Корнелия Сципиона, сына Сципиона Африканского.

в трех Митридатовых войн (88–63 гг. до н.э.). Войны велись с широким использованием морских кампаний, и вполне вероятно, что они не получили более раннего завершения потому, что римский полководец Сулла вошел в Грецию без поддержки флота. В результате при осаде Суллой Афин и Пирея Митридат мог подвозить подкрепление морем — точно так же, как афиняне во время Пелопоннесской войны. Когда в 86 году до н.э. порт был взят, «Сулла сжег Пирей»²⁷⁷, доставивший ему больше неприятностей, чем Афины, и не пощадил ни арсенала, ни верфи, ни других знаменитых сооружений, которыми порт славился четыре столетия. Подробных рассказов о морских кампаниях до нас не дошло, лишь отдельные фрагменты позволяют составить представление о размахе событий. В рассказе об этих войнах Аппиан отмечает: «...многочисленно»²⁷⁸ [Митридат] имел более 400 собственных кораблей — это численное преимущество позволило ему двинуть армию в Грецию, но было недостаточным для захвата Родоса, который еще оставался союзником Рима. Митридат получал поддержку не только от своих земель и ближайших соседей, но и от римского полководца Сертория, который поднял против Суллы восстание в Испании и посылал морем войска в помощь Митридату. Прославленный полководец Лициний Лукулл научился на ошибках Суллы — от которых он сам же Суллу спас — и, хотя во время второй войны он осязаемое время провел на марше, продвигаясь вглубь Малой Азии, его успех настолько зависел от черноморских портов Синоп и Амасия, что во время триумфа в Риме его процессия включала в себя «сто десять кораблей с бронзовыми носами»²⁷⁹.

КАМПАНИЯ ПОМПЕЯ ВЕЛИКОГО ПРОТИВ ПИРАТОВ, 69 ГОД ДО Н.Э.

Постоянные сражения, происходившие в Эгейском море начиная со второй половины II века до н.э., вкупе с римской практикой оставлять потенциальных противников без флота привели к возрождению пиратства. До конца века официальный Рим не обращал на это особого внимания, да и после пытался решать проблему по большей части бессистемно. Черда рейдов против отдельных пиратских банд провалилась из-за увертливости противника и пиратской взаимовыручки. Хотя основным прибежищем пиратов была Киликия в Малой Азии, разбой нес угрозу морской торговле по всему Средиземноморью, пираты могли напасть на любой корабль в любом месте. В 66

году до н.э., после расправы с пиратством, римский оратор Цицерон в своей речи однажды напомнил публике о том, в какой крайности находился Рим прежде:

Стоит ли мне сокрушаться²⁸⁰ о том, как бывали захвачены по пути в Рим посланники других стран, если даже за римских послов уплачивался выкуп? Упомянуть ли морские опасности для купцов, если двенадцать ликторов [официальных охранников] попали в руки пиратов? Говорить ли о захвате славных городов Книда, Колофона, Самоса и бесчисленных других, если вам отлично известно, что и ваши собственные гавани, и те, благодаря которым вы живете и дышите, побывали во власти морских разбойников?.. Пристало ли мне сетовать на неудачи в Остии, легшие постыдным пятном на наше государство, если почти на наших глазах флот, порученный командованию римского консула, был захвачен и уничтожен пиратами?

Из жертв морских разбойников самым знаменитым был молодой Юлий Цезарь, которого в 75 году до н.э., во время зимнего плаванья на Родос, пираты захватили в плен и держали почти сорок дней. После выкупа в двенадцать тысяч золотых²⁸¹ его отпустили; позже Цезарь вернулся, захватил своих бывших обидчиков и велел их распять. Шестью годами позже сенат уполномочил Помпея Великого на борьбу с пиратами. Несмотря на важность такой кампании, мы имеем лишь краткие ее описания, в основном касающиеся общей стратегии. Наделенный чрезвычайными полномочиями на три года, Помпей собрал 500 кораблей, 120 000 солдат и 5000 всадников. Разделив Средиземное море на тринадцать морских территорий, он велел военачальникам, командовавшим кораблями, уничтожать всех пиратов, каких найдут, но не выходить каждому за пределы своей территории. Неохраняемой оставалась лишь область у побережья Киликии, которая вскоре сделалась последним прибежищем для уцелевших разбойников. Римляне уничтожили пиратство в Средиземном море за сорок дней, и семью неделями позже Помпею сдались последние киликийские пираты. Источники сообщают, что во время кампании погибли десять тысяч пиратов, было захвачено от четырехсот до восьмисот кораблей. Удивительнее всего было милостивое отношение Помпея к пленникам, многих из которых он переселил в близлежащий порт Солы, переименованный в Помпейополь. Снисходительность Помпея вполне окупилась: во время Третьей Митридатовой войны переселенцы выступили на стороне римской армии, которой командовал Помпей.

Долгая борьба с пиратством глубоко отпечаталась в мировоззрении римлян. Для Цицерона, например, пираты были низкими веро-
ятыми варварами — полной противоположностью римлянам. Бо-
ле четверти века Цицерон продолжал их упоминать в своих речах
и писаниях. В знаменитом письме к сыну Цицерон заявляет, что
жизнь, данная пирату, ни к чему не обязывает: «...ибо морской раз-
бойник²⁸² принадлежит не к врагам государства, а к общим врагам
всех людей». Эта мысль была дошлифована английским юристом
сэр Эдвардом Коком: *pirata est hostis humanis generis* — «пират есть
враг человечества», и эта фраза до сих пор употребляется примени-
тельно к адептам терроризма, пыток и геноцида.

ОТ ЦЕЗАРЯ К АВГУСТУ. ГРАЖДАНСКИЕ ВОЙНЫ В РИМЕ, 49–31 гг. до н.э.

Успехи Рима в восточных кампаниях и победа над пиратами способствовали разрушению республиканской системы, которая была не приспособлена обслуживать такие огромные и далеко отстоящие друг от друга провинции и колонии. Реформы, предложенные в 130-х годах до н.э., не были приняты сенатом, держащимся за свои привилегии, и по мере нарастания напряженности сенат все чаще прибегал к военному положению. Правители начали собирать крупные армии, обещая солдатам земельные наделы и долю в добыче. Помпей, которому успешная кампания против пиратов принесла дополнительную власть и богатство, в 60 году до н.э. создал тайный триумвират с Крассом и Цезарем, договорившись поддерживать друг друга «в противодействии любому закону²⁸³, который неугоден кому-либо из троих». Через два года Цезарь начал завоевывать Галлию и за следующие девять лет присоединил Галлию к Риму, вторгся в Германию и дважды высаживался в Британии.

Победы Цезаря принесли ему признательность народа и возмущение закоренелых республиканцев, а также осложнили отношения с Помпеем, который в 52 году до н.э. впервые за всю историю республики получил должность единоличного консула. В 49 году до н.э. Цезарь с войском перешел через реку Рубикон на территорию Италии (что должно было караться смертью) и тем положил начало междоусобной войне. Спешно набранные Помпеем войска не годились в соперники Цезаревым ветеранам, и Помпей отправился за Адриатику собирать армию. Цезарь вошел в Рим и затем отплыл в Испанию,

где одержал верх над местными сторонниками Помпея. Вернувшись в Грецию, он разбил Помпея в битве при Фарсале в Центральной Греции. Помпей бежал в Египет на торговом судне; он корил себя «за то, что дал вовлечь себя в битву²⁸⁴ сухопутных армий и не пустил в дело флот, обладавший неоспоримым перевесом... И вправду, — продолжает его биограф, — величайшей ошибкой Помпея и талантливейшей военной уловкой Цезаря было то, что битва случилась так далеко от моря». Ошибка оказалась непоправимой, и после высадки в Египте Помпей был убит по приказу царя Птолемея XIII. Цезарь, прибыв в Египет, казнил убийц Помпея и сделал царицей Египта Клеопатру — сестру и жену Птолемея.

В 44 году до н.э. сторонники прежней республики вступили в заговор и убили Цезаря, однако достигли этим лишь назначения нового триумvirата, в который входили восемнадцатилетний племянник Цезаря и его наследник Октавиан (будущий император Август), близкий к Цезарю полководец Марк Антоний и полководец Лепид. В битве при Филиппах в Греции в 42 году до н.э. Антоний и Октавиан одержали победу, однако сторонники республики сумели увести часть флота к Сицилии и соединиться там с мятежным Секстом Помпеем, которого годом раньше сенат назначил префектом флота²⁸⁵ и побережий (*praefectus classis et orae maritimae*), — сын Помпея Великого теперь мечтал сквитаться с наследниками Цезаря за смерть отца. Несмотря на численный перевес противника, он одолел Октавиана в Мессинском проливе, однако дальше этой победы дело не пошло. Два года спустя доверенный полководец Октавиана, Марк Випсаний Агриппа, принял морское командование и начал строить гавань для создания и тренировки флота — порт, названный Портус Юлиус, недалеко от города Путеолы в Неаполитанском заливе. В сентябре 36 года до н.э., после активных летних кампаний в окружающих Сицилию водах, Агриппа выиграл решающее сражение при Навлохе, после которой у Помпея из примерно двухсот кораблей осталось всего семнадцать. После бегства Помпея и ухода Лепида из триумvirата борьба за абсолютную власть теперь велась между Антонием и Октавианом.

Отношения между ними были осложнены тем, что Антоний, состоявший в браке с сестрой Октавиана, женился на Клеопатре. В 33 году до н.э. Антоний и Клеопатра — коронованная царица Египта, а не просто супруга римского полководца — собрали восемь флотилий по шестьдесят пять боевых кораблей (вплоть до девяти- и десяти-

рых) и триста транспортных судов. К весне 31 года до н.э. большая часть флота была собрана на мысе Акий в Амбракийском заливе, северу от Коринфского залива. Там флот застали Агриппа и Октавиан. Поскольку армию подтачивали голод и болезни, а ее боевой дух ронялся все новыми случаями перехода командующих на сторону Октавиана, то Антонию оставалось пустить в дело флот. Утром 2 сентября он вышел против Агриппы с шестью флотилиями, корабли Клеопатры оставались позади. Вскоре после начала битвы три флотилии ушли, две сдались, корабли Клеопатры повернули на юг. Антоний с сорока судами к ней присоединился, и под парусами они вместе двинулись к Египту. (Паруса на время битвы обычно оставляли на берегу, и поскольку корабли Антония и Клеопатры были при парусах, то можно предположить, что отступление было заранее спланированным.) Октавиан годом позже настиг Антония, тот после слабой попытки сопротивления бросился на меч. Клеопатра, которой грозил позор стать пленницей Октавиана, предпочла самоубийство. Египет стал провинцией Римской империи, которой он оставался в течение последующих шести веков.

MARE NOSTRUM

Египетская победа Октавиана подчинила все Средиземноморье единой имперской власти. Для охраны империи Август (как величал себя Октавиан) учредил первый в римской истории постоянный флот, базирующийся в Мизенах — чуть южнее, чем Портус Юлиус, — и в Равенне, находившейся на севере Адриатики. Эти флоты включали в себя разного вида корабли, от либурнийцев до трирем, квадрирем и квинкверем. По мере расширения империи отдельные флоты создавались и в римских провинциях — в Египте, Сирии и Северной Африке; на Черном море; на Дунае и Рейне, по которым примерно проходила северная граница империи; на Ла-Манше. В последующие два века на северных и восточных окраинах война велась почти безостановочно, зато в Средиземноморье впервые за долгое время царили мир и благополучие: в эту эпоху греко-римская культура свободно процветала по берегам моря, называемого *Mare Nostrum* — «наше море». Средиземноморье в единственный раз за всю историю пребывало под эгидой единовластия, и это решающим образом сказалось на всех культурах, которые с тех пор возникали на берегах Средиземного моря.

На волне процветания средиземноморской торговли римляне принялись в невиданных ранее масштабах обновлять старые порты и строить новые. Мизены как место базирования флота были выбраны Августом в значительной мере из-за их близости к Путеолам, важнейшей торговой гавани республиканского Рима, кишашей ремесленниками и торговцами главным образом из Александрии и Леванта — местностей, благосостояние которых зиждилось на потребности римлян в зерне и их тяге к предметам восточной роскоши. Прибытие в Путеолы морских караванов с зерном из Александрии становилось целым зрелищем. Плывая в последний раз из Египта, Август направил корабль вдоль побережья Кампании и дальше мимо Путеольского залива, где с александрийского корабля его приветствовали моряки и путешественники, которые «в белых одеждах²⁸⁶ и гирляндах, воскуривая благовония, желали ему величайших благ, коих, как они говорили, он безусловно достоин, так как ему они обязаны жизнью и возможностью вольно плавать по морю — то есть обязаны всей своей свободой и благосостоянием». Труды местных купцов и указания императоров помогали совершенствовать Путеолы вплоть до середины I века н.э. По счастливой случайности этот край оказался богат пуццоланом²⁸⁷ — вулканическим туфом, хорошо подходящим для строительства гаваней: вулканический пепел, будучи смешан с водой и известью, дает гидравлический цемент, способный затвердевать и набирать прочность в подводных условиях.

Неаполитанский залив оставался не только коммерческим и военно-морским центром, но и местом отдыха для самых богатых и влиятельных граждан Рима. Перечень тех, кто в I веке до н.э. имел там виллы и поместья, воспринимается как каталог римской элиты. В самих Путеолах жили тесть Цезаря и Цицерон (у последнего также были поместья в Помпеях и Кумах). Полководец Лукулл, отойдя от дел, предавался роскошной жизни в своих поместьях в Мизенах и в Неаполе, Помпей Великий имел виллу в Кумах, у Цезаря было владение в Байях, а у Августа вилла на острове Капри. Императоры часто навещали Неаполитанский залив в течение нескольких веков; в конце 400-х годов последний император запада был сослан на виллу Лукулла²⁸⁸. Хотя виллы были закрыты для всеобщего посещения, рыбные пруды крупнейших поместий в Байях — как и местные рыбные фермы — были известным местом увеселения (Цицерон презрительно называл некоторых своих политических оппонентов «любителями рыбных прудов»²⁸⁹). Согласно одной из гипотез, Август решил

перенести в Мизены морскую базу Агриппы, расположенную в Порто-Юлиус, ради сохранения местных устричных отмелей²⁹⁰. Если гипотеза верна, то это один из самых ранних примеров того, как экологические соображения влияют на развитие прибрежной зоны. Популярность Неаполитанского залива опровергает все предположения о том, будто римляне не любили водных путешествий. Из Рима сюда обычно плыли морем, были даже ночные рейсы из Остии в ПUTEОЛЫ²⁹¹. Практика морских переходов из Рима в другие части империи была настолько обычной, что детально продуманный заговор Нерона, собиравшегося убить свою мать Агриппину, был построен вокруг ее морского путешествия от виллы Агриппины в Бавлах к вилле Нерона в Байях. Пока она ужинала с сыном, ее галеру «случайно» повредили тараном, и Нерон предложил ей «корабль с распадающейся каютой»²⁹², специально сконструированный для того, чтобы «утонуть или на нее обрушиться». Корабль, как и планировалось, развалился, однако Агриппину спасло проходящее судно. Поскольку затея сорвалась, Нерону пришлось прибегнуть к более простому способу убийства.

После ПUTEОЛ главным портом Рима стала Остия. Расположение в устье реки Тибр издавна делало ее стратегически важным пунктом, однако неотъемлемым звеном для процветания столицы она стала лишь в I веке до н.э. По приказу диктатора Суллы Остию тогда немного обновили — частью в награду за стойкость города во время гражданской войны, когда враждебные войска осадили порт, частью в признание ее растущей важности для торговли. В середине I века н.э. заиливание устья Тибра вынудило Клавдия построить большую гавань ПОНТ, чуть севернее Остии. Новая гавань имела два вала более восьмисот метров в длину, «массивные дамбы»²⁹³, простирающиеся в море и оставляющие Италию далеко позади, — рукотворный волнолом, какого не найти ни в одной природной гавани». Поперек входа была сооружена перегородка — там затопили корабль, на котором из египетского Гелиополя был доставлен обелиск: «сперва корабль затопили»²⁹⁴, затем укрепили сваями и наконец увенчали высоким маяком — как Фарос в Александрии, — который по ночам лучом света указывал кораблям путь в гавань». Полувеком позже Траян велел выкопать большой восьмиугольный резервуар с многочисленными стапелями и основал новый порт на том же побережье, у местечка Центум Целлы (современная Чивитавеккья).

Даже после сооружения ПОНТА Остия продолжала быть центром торговой и культурной жизни. Остатки города, сравнимые с остат-

ками Помпей, указывают скорее на поселение обычных горожан, а не на место обитания крупных владельцев поместий со свитой. Улицы, в основном прямые, были застроены трех- и четырехэтажными многоквартирными домами, во многих из них на первом этаже располагались лавки и конторы. Главная улица тянется от Морских ворот (*Porta Marina*), расположенных на самом берегу моря, до Римских ворот (*Porta Romana*) на дороге к столице. Помимо домов, контор, мастерских и прачечных, в городе было великое разнообразие религиозных сооружений, отражавших прочные связи жителей с римским востоком. Рядом с храмами в честь богов греко-римского пантеона и культов империи стояли христианские баптистерии, иудейская синагога и множество храмов в честь ближневосточных божеств, включая десяток посвященных Митре — древнеиранскому богу договоров, почитаемому торговцами. Для отдыха и развлечений у жителей Остии были термы с изображениями морских сцен на стенах и театр, вмещавший от трех до четырех тысяч человек. Позади театра находится так называемый форум корпораций²⁹⁵ — окруженная колоннами площадь, на которую выходят комнаты, украшенные напольной мозаикой с изображениями корабелов, грузчиков, конопатчиков, торговцев канатами и свечами, купцов — все это с указанием на страну или специализацию: торговцы зерном из Нарбонны (в Галлии), Кесарии Мавританской (Шаршал, Алжир), Александрии и Карфагена; торговцы, привозившие диких зверей для Колизея; счетчики зерна, кожевники и прочие. Эти комнаты долго считались деловыми конторами, однако они могли быть и местом общения для зрителей, пришедших в театр, поскольку в надписях указываются группы людей, тем или иным образом внесших вклад в поддержку театра или общей культурной жизни города.

Среднее транспортное судно древности вмещало в себя около 120 тонн груза, однако римские масштабы торговли зерном требовали крупных судов вместимостью более 1000 тонн. Описание такого судна сохранилось в сочинении II века н.э. под названием «Корабль, или Пожелания», принадлежащем Лукиану Самосатскому; в нем повествуется о корабле, названном «Исида», который вез зерно из Александрии в Рим, сбился с курса из-за бури и вынужден был пристать в Пирее. Хотя повествование вымышленное, «Исида» наверняка имела прообразом реальное судно. Появление огромного корабля с зерном, судя по всему, произвело фурор в Пирее, не привыкшем к крупным судам.

А между прочим, что за корабль!²⁹⁶ Сто двадцать локтей в длину, корил кораблестроитель, в ширину свыше четверти того, а от палубы до днища — там, где трюм наиболее глубок, — двадцать девять. А стальное: что за мачта, какая на ней рея, и каким штагом поддерживается она! Как спокойно полукругом вознеслась корма, выставляя свой золотой, как гусиная шея, изгиб. На противоположном конце соответственно возвысилась, протянувшись вперед, носовая часть, на ней 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 какоты 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.

Судя по меркам, которые дает Лукиан, грузоподъемность «Исиды» составляла от 1200 до 1300 тонн. Отрывок с рассказом судовладельца о том, как корабль оказался в Пирее после семидесяти дней противного ветра и бурь, дает нам важную информацию об обычном маршруте таких кораблей, которые идут к северо-северо-востоку от Александрии, огибают Кипр с запада, затем идут к западу вдоль южного берега Малой Азии до Родоса или Книда. Оттуда, поясняет капитан, «им-то следовало²⁹⁷, имея справа Крит, проплыть мимо Малейского мыса» (полуострова на южном конце Пелопоннеса) «и быть уже в Италии». В аналогичном случае апостол Павел²⁹⁸ оказался на борту такого же корабля, шедшего с зерном из Александрии, но отброшенного к югу и потерпевшего крушение на Мальте (все 276 человек на борту тогда спаслись).

В стремлении не допустить перебоев с хлебом власти делали все возможное, чтобы обеспечить доставку в Рим от 150 до 300 тысяч тонн зерна в год. Примерно 15–30 процентов этого зерна государство получало в счет налогов, затем его привозили государственными кораблями для раздачи народу — эта часть называлась «аннона»²⁹⁹, — однако основная часть зерна и прочих товаров шла торговцам, те перевозили груз на более мелких частных кораблях. Вложение средств в торговлю было делом обыденным, коммерческие займы имели ставку один процент в месяц, или 12 процентов в год. Однако возврат займа зависел от благополучного завершения сделки, и в итоге было решено, что «за заем»³⁰⁰, данный для мореплавания, вследствие риска кредитора во время плавания корабля можно взимать неограничен-

ные проценты». Перевозчики могли прибегать к некоей форме страхования. Согласно биографии Клавдия, «он обеспечил твердую прибыль³⁰¹, приняв на себя все убытки, какие [торговцы] могут потерпеть из-за штормов». Однако эта мера, по-видимому, изначально предполагалась именно для торговцев зерном, ради выгоды которых Клавдий также обеспечивал условия в Остии, назначал награды за новую конструкцию корабля и делал перевозчикам поблажки в законах.

Хлебной торговле³⁰² уступала лишь торговля вином³⁰³. По некоторым данным, в течение I века до н.э. каждый год из Италии в Галлию доставлялось от 50 000 до 100 000 гектолитров (1,3–2,6 миллиона галлонов) вина более чем в 350 000 амфорах. В отличие от деревянных кораблей, глиняные амфоры не подвержены коррозии (хотя их содержимое со временем вытекает), и остатки затонувших кораблей с вином часто опознаются по грудам амфор, лежащих на дне в том порядке, в каком были погружены на борт. Моря Западной Италии и Южной Франции оказались богаты археологическими находками; одна из крупнейших — сорокаметровый корабль, обнаруженный во Франции неподалеку от Мадраг-де-Жьен, где он затонул в I веке до н.э. примерно с семью-восемью тысячами амфор и дополнительным грузом чернолаковой столовой посуды и глиняных хозяйственных сосудов, всего более трех тонн груза. Место затопления корабля изобиловало крупными камнями с расположенного неподалеку полуострова Жьен — их оставили древние ныряльщики, которые вскоре после гибели судна доставали затонувшие предметы: камни помогали им скорее спуститься ко дну на двадцатиметровую глубину (так веками делали ловцы губок и жемчуга). Ныряльщики тогда оставили на месте один слой амфор по правому борту и три слоя по левому.

Современное восприятие римского морского опыта сложилось под влиянием двойственного отношения римлян к морю. Морская торговля и военный флот были неотъемлемой составляющей римского благосостояния, и даже легенда об основании города гласила, что сам Рим обязан существованием успешному плаванью Энея, бежавшего из Трои. Морской антураж первой половины «Энеиды» Вергилия намеренно дан как отголосок «Одиссеи» Гомера, и когда Эней в поэме, достигнув Италии, сжигает корабли, это не означает, что будущие правители Рима должны отказаться от морских амбиций: они должны воевать за свою страну. Однако в период ранней империи, когда творил Вергилий, существовала тенденция презирать морскую торговлю — а с ней и море, — поскольку коммерческие интересы не

входили в число ценностей правящей элиты. И все же на важность морского дела как ничто другое указывает афоризм, приписываемый Помпею Великому, который в 56 году до н.э. отрядил флот в Африку для пополнения недостающих запасов зерна в Риме. «Когда он соби-
рался выйти в море³⁰⁴, поднялась буря, и кормчие не решались снять-
ся с якоря. Тогда Помпей первым взошел на борт корабля и, приказав
отдать якорь, вскричал: „Плыть необходимо, а жить — нет!“» Хотя
эта биография Помпея написана по-гречески, позднее многие сред-
невековые торговые сообщества взяли на вооружение девиз в латин-
ской форме «*Navigare necesse est, vivere non necesse*».

Вряд ли можно утверждать, будто Римская империя была обяза-
на всем морскому господству и морской торговле, однако они были
основой для ее создания, как Средиземноморье было основой самой
империи. Если бы римский уклад или мышление в практическом
отношении противоречили идее морских свершений, Римская импе-
рия бы не выжила. По-видимому, последнее слово здесь принадлежит
Сенеке, который в I веке н.э. ссылался «на творца нашего³⁰⁵ — бога...
[который] даровал нам ветер, чтобы мы могли узнать дальние страны...
Он даровал нам ветер, чтобы богатства каждой области стали общим
достоянием, а не для того, чтобы перевозить за море легионы и кон-
ницу, переправлять оружие на погибель народам». И хотя римляне
никогда не перековывали мечи на орала, они ощутимо содействовали
экономическому объединению мира, в котором жили, а кроме того —
содействовали богатству (и получали обратное влияние от богатства)
земель за пределами Средиземноморья, включая страны, выходящие
к Индийскому океану.

ГЛАВА 6

На крыльях муссонов

В Индийском океане история мореплавания разворачивалась совершенно иначе, чем в замкнутых водах Средиземноморья. Большие расстояния, открытый океанский простор и малое число островных дуг, соединяющих участки суши, — все вело к разобщенности государств. Мореплавание обеспечивало обмен идеями и товарами, но вызывало меньше конфликтов, чем в Средиземном море. Кроме того, дальняя морская торговля в Индийском океане меньше влияла на политическое развитие, и судовождение не приобрело того культурного статуса, какой оно имело у народов Средиземноморья. Однако, хотя перемены, вызванные морской торговлей, были менее заметными, в дальней перспективе их последствия оказались не менее значимыми.

Средиземноморские купцы начали напрямую торговать со странами Красного моря и Индийского океана в IV веке до н.э.; контакты стали более интенсивными тремя столетиями позже, когда римляне покорили Египет. Об оживленности этой торговли свидетельствовали жалобы римлян на утечку драгоценных металлов в обмен на восточную роскошь, клады римских монет в Индии и Юго-Восточной Азии и даже китайский отчет о римском купце, посетившем ханьский двор во II веке н.э. Тем не менее основными участниками индоокеанской торговли были местные мореходы. Индийские инвесторы гарантировали займы средиземноморских купцов, индийские гости торговали в египетских портах Красного моря. Древние индуистские и буддийские тексты, а также светские законы позволяют взглянуть на мир морской коммерции со стороны Индийского океана; тамильский эпос II века н.э. рисует яркий портрет морской торговли, в которой южные индийцы всегда играли важную, а временами и ведущую

роль. Торговые пути, связывающие Красное море и Персидский залив Бенгальским заливом и Юго-Восточной Азией и тесно сопряженные с прибрежным и наземным сообщением на субконтиненте, стали дорогой, по которой в Индийский океан проникали все новые волны мореходов, начиная с зарождения ислама в VII веке и до появления европейских купцов в конце XV.

МОРЕПЛАВАНИЕ В ДРЕВНЕЙ ИНДИИ

Хотя сейчас слово «Индия» означает одно государство, до 1947 года так называли весь субконтинент южнее Гиндукуша, Каракорума и Гималаев, восточнее Инда, от которого оно происходит. В таком смысле это понятие включает не только Индию, но и Бангладеш, а также часть Пакистана. Географически субконтинент можно разделить на три основных региона: Индо-Гангская равнина на севере, образующая широкую дугу от Аравийского моря до Бенгальского залива, Деканское плоскогорье между реками Нармада и Кришна, и массив Нилгири в южной части полуострова. Основное этническое разделение — между арийскими народами севера и дравидогворящим населением юга, где главные языки соответствуют южным штатам современной Индии: каннада в Карнатаке, малаялам в Керале, тамильский в Тамилнаде и телугу в Андхра-Прадеше. Западное побережье Индии включает солончаки Катчкого Ранна (который тянется на юг от дельты Инда), Катхияварский полуостров Гуджарата, Конканское побережье штата Махараштра и Малабарское побережье (Гоа, Карнатака и Керала). На востоке Бенгальский залив омывает Коромандельский берег Тамилнада и Андхра-Прадеша, Калингу (Северный Андхра-Прадеш и Орисса) и устье реки Ганг. Южный конец полуострова ограничен двумя горными цепями: Западными Гхатами (между ними и Аравийским морем лежит узкая прибрежная равнина) и более низкими Восточными Гхатами. В Индии несколько главных судоходных рек. На западном побережье это Инд и, в Гуджарате, Нармада и Тапти. В области, которая сейчас называется Бенгалией, дельта Ганга соединяется с дельтой Брахмапутры; южнее в Бенгальский залив впадают реки Годавари, Кришна и Кавери.

Закат хараппской цивилизации наступил примерно в 1700-х годах до н.э. Следующее тысячелетие характеризовалось возникновением относительно небольших государств на Индо-Гангской равнине. Именно в этот период были сложены Веды, основополагающий текст

индуизма. Составленные людьми, живущими вдали от моря, Веды почти не говорят о мореплавании, но и в них, и других священных и светских текстах Южной Азии проскальзывают редкие упоминания о морской торговле. Из этих упоминаний можно заключить, что, хотя после гибели цивилизаций долины Инда связи с Персидским заливом прервались, море по-прежнему играло в жизни народов Индостана существенную роль. Одно из древнейших таких упоминаний содержится в Ригведе. Это рассказ о том, как Ашвины (боги-целители) пришли на помощь сыну друга, Бхуджью, который отправился завоевывать соседний остров: «Вы вывели его³⁰⁶ на... водонепроницаемых ладьях... Вы вели себя как герои в море, где не опереться, не встать, не ухватиться». Знакомство ариев с мореходством подтверждается и другим отрывком, который описывает Варуну (ведический аналог Посейдона или Нептуна), «кто знает след птиц³⁰⁷, летающих по воздуху, знает челны морские». Эти строки позволяют предположить, что индийские моряки следовали за перелетными птицами, как мореходы Океании, Средиземноморья и остального мира.

Существование заморской торговли подтверждается двумя древнейшими текстами, упоминающими юридическую сторону мореплавания: «Артхашастрой» и «Законами Ману», или «Ману-смрити». «Артхашастра» — подробное руководство по управлению страной — обычно датируется правлением первого царя из династии Маурьев, Чандрагупты, в конце IV века до н.э. Взойдя на трон Магадхи в нижнем течении Ганга, Чандрагупта распространил свою власть на всю Индо-Гангскую равнину. На северо-востоке он отодвинул границы страны от Пенджаба через Пакистан в Афганистан и вступил в столкновение с эллинистическим царем Селевком I. Чтобы заключить мир, Селевк отдал свою дочь за сына Чандрагупты, Биндусара, и назначил Мегасфена послом при дворе Маурьев в Паталипутре (Патне) на Ганге. В свой черед Чандрагупта подарил Селевку пятьсот боевых слонов, которые оченьгодились тому в войне с Египтом Птолемея — события, которое стало катализатором развития эллинистической торговли в Красном море и проникновения западных купцов в Индийский океан. Чандрагупта также расширил свою страну на юг до реки Нармада, северной границы Деканского плоскогорья; впоследствии Биндусара завоевал Кералу и Карнатаку на юго-востоке. Главным советником Чандрагупты был Каутилья, предполагаемый автор «Артхашастры». В детальном изложении обязанностей надзирателя за судоходством (*навадхиякса*), гражданского чиновника, чьи функции включали береговую охрану и сбор пошлин, Каутилья от-

мечает, что тот «должен иметь наблюдение³⁰⁸ за морскими путями и движением в устьях рек, а также перевозками на больших озерах, искусственных прудах и реках». Надзиратель взимал сборы с прибрежных селений, рыбаков, торговцев, ловцов раковин и жемчуга, а также пошлины с иноземных судов и штрафы с тех, кто переправляется через реки в ненадлежащее время или в ненадлежащем месте. Он мог конфисковать товары, перевозимые без официальной печати, он же получал плату с торговцев и рыбаков, если те пользовались царскими кораблями. Надзиратель за судоходством заботился также о терпящих крушение: «Кораблю, застигнутому бурей³⁰⁹, он должен оказывать помощь, уподобляясь отцу. За товары, поврежденные водой (или попавшие в воду), он не должен взимать пошлин совсем или же взимать в половинном размере». Он должен был «пускать большие корабли³¹⁰, управляемые капитаном, рулевым, бросателем якорей и канатов и черпальщиком, по большим рекам, доступным для судоходства, как в зимнее, так и в летнее время. Небольшие же суда [должны курсировать] по небольшим рекам, которые наполняются водой во время дождей».

Возможно, у надзирателя за судоходством были и дополнительные военные функции. Согласно Мегасфену, в числе советников Чандрагупты был флотоводец, который, как и надзиратель за судоходством у Каутильи, сдавал суда внаем мореходам и купцам. Мегасфен отмечает, что если ремесленники, торговцы и другие люди физического труда «несут возложенные повинности»³¹¹ и платят подати, то «что же касается оружейников и кораблестроителей, то они получают от царя установленную плату и содержание, так как работают только на него». Надзиратель за судоходством подчинялся надзирателю за торговлей³¹², который устанавливал ставки за аренду судов и оказывал содействие иноземным купцам, предоставляя им льготы. Он также должен был знать соотношение цен на свои и чужеземные товары, путевое довольствие, время, подходящее для провоза, меры предупреждения бедствий и порядки в различных портах.

Каутилья оспаривал господствующие мнения о преимуществе морской торговли и наилучших ее способах (возможно, обнаруживая тем самым невежество в вопросах практического судоходства). В то время как большинство считало морские пути более выгодными, так как они «требуют небольших расходов³¹³ и затрат труда и способствуют получению больших прибылей за товар», Каутилья возражал, что сухопутные перевозки надежнее и менее зависят от времени года. «Если выбирать между путем вдоль берега и в открытом море, — про-

должал он, — то лучше путь вдоль берега ввиду наличия многих торговых портов. Так же лучше речной путь по причине постоянной возможности [навигации] и возможности бороться с препятствиями». Однако в сухие сезоны реки бывают не судоходными, а кораблекрушения чаще всего происходят именно вблизи берегов, не только потому, что там самая высокая концентрация судов, но и потому, что мели и подветренный берег для кораблей опаснее открытого океана.

Часто утверждают, что индуистские священные тексты воспрещают мореплавание, однако свидетельства разноречивы. Один древний текст предостерегает, что можно лишиться касты за «путешествия по морю»³¹⁴ и «торговлю каким-либо товаром», другой считает плавание данностью и дает вполне здравый совет: «Учащий... да избегает»³¹⁵ кораблей сомнительной прочности». Каутилья, брахман высочайшей касты, не считает мореплавание или заморскую торговлю чем-то недолжным; лишь в XV—XVI веках особо строгие индуисты стали избегать морских путешествий по чисто религиозным соображениям. Однако и тогда это был не полный запрет на путешествия по морю³¹⁶, а сложный и дорогостоящий ритуал очищения после контакта с не-индусами. И даже если индусы высоких каст отказывались сами выходить в море, они не считали зазорным вкладываться в заморскую торговлю и получать от нее прибыль.

«Законы Ману» показывают индуистское отношение к мореходству полнее, чем «Артхашастра» Каутильи. Законы эти были написаны, вероятно, в начале нашей эры, но отражают куда более древнюю традицию. Они кодифицируют общественные и религиозные обязанности³¹⁷ в зависимости от происхождения и этапа жизни, что является существенной частью индуизма. «Законы Ману» определяют четыре главные касты³¹⁸ жрецов (брахманов), воинов (кшатриев), простолюдинов (вайшьев) и слуг (шудр); торговля и ростовщичество названы занятиями для вайшьев. Никаких возражений против заморской торговли не приводится, купцам дается свобода торговать, как они сочтут нужным. Хотя цены почти на все устанавливал царь, к товарам, привезенным издалека, отношение было более либеральное: «Какую цену установят знающие морские путешествия и понимающие толк в месте, сроке и товаре, та в этом случае [и считается законной] при оплате». Более того, из «Законов Ману» можно узнать, что царь владел кораблями, которые сдавал внаем торговцам. Подробно расписано, как рассчитывать плату для речных судов, но при этом сказано, что «для моря нет определенного правила». В отношении ущерба судну законы делают различие между недосмотром ко-

команды и обстоятельствами непреодолимой силы: «Все, что испорчено на судне по вине перевозчиков, должно быть возвращено перевозчиками, [каждым] согласно его доле. Таким образом объявлено решение судебного дела, относящегося к путешествующим на судне, при небрежности перевозчиков; при несчастье, происшедшем по воле богов, штраф не взимается». Хотя бедствия, происшедшие не по вине команды, случаются и на реках, указание, без сомнения, относилось в том числе к путешествиям по морю.

«Артхашастра» и «Законы Ману», как предполагается, объединили обычаи и законы судоходства, принятые в различных частях государства Чандрагупты; в той или иной форме эти обычаи и законы сохранились и после распада империи Маурьев в 180-х годах до н.э. Время их фиксации отражает рост городов и развитие торговли в Северной Индии — процесс, начавшийся в VI веке до н.э. К этому же периоду относится распространение джайнизма и буддизма, религий, производных от индуизма, но отличающихся от него. Торговля помогала новым учениям проникать во все более далекие края, а оба учения, в свою очередь, способствовали развитию торговли. Доктрина *ахимсы* (ненанесения вреда живым существам) существенно ограничивала джайнов в выборе профессии: разумеется, они не могли разводить скот на убой, но и земледелие было для них под запретом из-за необходимости уничтожать вредителей, поэтому джайны часто становились купцами. Особенно много джайнов было в Гуджарате и в южноиндийских царствах Пандья, Чола и Чера — регионах, которым предстояло занять ведущую роль в индийской дальней морской торговле. Буддисты, чьи храмы существовали за счет пожертвований, благосклонно относились к купцам и ростовщикам; кроме того, в миссионерском рвении они добирались до Средней Азии и Китая через Гиндукуш, Каракорум и дальше на восток по Шелковому пути, а также морем через Бенгальский залив в Юго-Восточную Азию и дальше в Китай. Хотя буддизм не проник в Юго-Восточную Индию так же основательно, как джайнизм, он достиг Шри-Ланки (Цейлона) в 247 году до н.э., когда третий царь из династии Маурьев, Ашока, отправил к тамошнему царю посольство. Шри-Ланка стала заповедником тхеравада-буддизма, местом паломничества и обучения жрецов со всей Азии.

Жизнь Ашоки задокументирована куда лучше, чем жизнь его предшественников, благодаря многочисленным надписям — эдиктам на каменных стелах, установленных по его приказу в разных частях державы: в Индо-Гангской равнине, в Тамилнаде на юге, вдоль побережья и на западе вплоть до афганского Кандагара. Несмотря на свои

многочисленные военные кампании, Ашока вошел в историю как совестливый кающийся правитель. Его нравственное перерождение произошло с принятием буддизма после ужасов покорения Калинги, при котором «сто пятьдесят тысяч было изгнано»³¹⁹, сто тысяч убито, и еще множество умерло. После того как Калинга была покорена, Любимец богов [Ашока] испытал сильное влечение к дхарме [нравственному поведению], почувствовал благорасположение к дхарме и наставлениям в ней». Жители Калинги были искусными мореходами; в одном из текстов царь Калинги назван «Повелителем океана»³²⁰, в другом говорится об «островах Калингского моря», то есть Бенгальского залива. Хотя завоевание царства и его порта Самапа (Ганджам) открыло для Маурьев торговлю с Востоком, их главным портом остался Тамралипти (Тамлук), к северу от Калинги, который соединяли со столицей в Паталипутре Ганг и царская дорога — ее западный отрезок вел к порту Бхаруч в Гуджарате на Аравийском море.

В отличие от индуизма, буддизм не придавал значение касте и происхождению, так что в буддийском обществе купцы могли добиться более высокого положения, чем в индуистском; многие из них жертвовали доходы от земледелия и торговли на строительство и поддержание *сангх* (буддийских монастырей). Первые религиозные учреждения такого рода в Индии первоначально служили приютами для странствующих миссионеров, затем превратились в постоянные монастыри и в таком качестве служили одновременно хранилищами для товаров и центрами обучения. В Индии, как и у египтян, финикийцев и греков, грамотность стала катализатором для развития торговли: она облегчала распространение знания обо всем, начиная с самой письменности³²¹, которая появилась в Индии примерно в IV веке до н.э., и заканчивая товарами и их применением. В частности, буддийское целительство во многом зависело от пряностей и трав, которые везли из Юго-Восточной Азии, что стимулировало их импорт.

Первые рассказы об индийском мореплавании содержатся в «Джатаках» — собрании примерно 550 историй о прошлых жизнях Будды в качестве бодисатвы, записанных в III веке до н.э. Персонажи «Джатак» происходят из разных частей субконтинента, но морские путешествия неизменно приводят их в Юго-Восточную Азию. «Джатака о Супараге» описывает бодисатву прославленным отпрыском семейства кормчих из порта Бхаруч на западном побережье. Он уже стар и немощен (в одной из версий истории — ослеп от морской воды), тем не менее купцы умоляют его плыть с ними в Суварнабхуми, «Страну золота» в Юго-Восточной Азии. Описывая его мореход-

ные умения, «Джатака о Супараге» отмечает, что он «досконально знал приметы и предзнаменования...³²², по рыбам, цвету воды, виду земли, птицам, горам и другим признакам прекрасно умел определить любую часть моря», то есть обладал именно теми навыками, которые требовались в водах Океании. В плавании шторм сбивает корабль с курса, и когда купцы и команда умоляют бодисатву о помощи, тот отвечает спокойно: «В этом напряженном возбуждении, столь злобующем, нет ничего необычайного; ведь мы проникли в середину великого океана». В конечном счете добродетели бодисатвы спасают корабль, и после череды опасных приключений купцы возвращаются в Бхаруч с грузом драгоценных камней. Хотя «Джатака о Супараге» утверждает, что самоцветы были подняты с морского дна, подобные драгоценные камни обычно везли со Шри-Ланки и Малаккского полуострова.

В «Джатаке о Самхе» и «Джатаке о Махаджанаке» бодисатва предстает в одном случае богатым юношей, щедро пекущемся о бедных, в другом — законным наследником трона, который узурпировал его дядя. Самха, тревожась, что у него закончатся деньги на милостыню, решает «отправиться на корабле в Страну золота и привезти богатство оттуда». Махаджанака хочет добыть денег на свержение дяди и тоже отправляется в Страну золота вопреки увещаниям матери: «Дитя мое»³²³, плавания не всегда бывают успешными, в море много опасностей, лучше останься дома». Корабли Самхи и Махаджанакки тонут, но героев спасает морская богиня Манимехала, которая возвращает их домой вместе с богатствами, за которыми те отправились.

В обеих историях содержится почти одинаковый рассказ о том, как герой готовится к гибели корабля. В «Джатаке о Самхе» говорится, что царевич «не плакал и не стонал»³²⁴, не призывал божеств, но, зная, что корабль обречен, смешал сахар и *гхи* и наелся так, чтобы живот его был полон, затем смазал две чистые одежды растительными маслом, обмотался ими туго и встал вплотную к мачте. Когда корабль начал тонуть, мачта оставалась стоять прямо. Люди на борту сделали добычей рыб и черепах, так что вода вокруг окрасилась кровью». В «Джатаке» упоминается, что Самха принял меры «против опасности»³²⁵ от рыб и черепах, но не раскрывается, какие именно. Подробность об одежде, пропитанной маслом, чтобы избежать переохлаждения, вполне реалистична, как и рассказ о Махаджанакке, у которого «все тело горело»³²⁶ от семидневного пребывания в соленой воде — именно таковы последствия обезвоживания и пребывания

в соленой воде под солнцем. Хотя в обеих «Джатаках» плавание в целом оказывается успешными, внимание к опасностям, подстерегающим мореходов, являет собой разительный контраст преимущественно героическим описаниям походов Гильгамеша и Одиссея.

ПЕРСИДСКАЯ ТОРГОВЛЯ В ИНДИЙСКОМ ОКЕАНЕ С VI ВЕКА ДО Н.Э.

Древнеиндийские тексты о морских походах рассказывают об экспедициях из Бенгальского залива к Суварнабхуми и Суварнадвипе, «островам золота» в Юго-Восточной Азии, однако в то же время западные купцы активно торговали со странами Аравийского моря. Греческие и латинские источники в качестве важного порта упоминают Бхаруч (который также назывался Баригаза и Броах). Расположенный в устье реки Намада на берегу Камбейского залива, неподалеку от древнего хараппского порта Лотхал, Бхаруч обеспечивал доступ к богатствам Индо-Гангской равнины и Деканского плоскогорья. Он был основан в середине I тысячелетия до н.э. вслед за возрождением торговли между Индией и Персидским заливом и ростом трансаравийской караванной торговли, доставлявшей индийские товары в средиземноморские порты Финикии и Сирии, откуда их везли в Египет, Грецию и дальше. Чем бы ни было вызвано это возрождение, значительные объемы торговли побуждали нововавилонских, Ахеменидских и эллинистических правителей в своей черед обращаться взгляды на Персидский залив.

В VI веке до н.э. нововавилонский царь основал порт Тередон неподалеку от иракской Басры. Через двадцать лет после его смерти Кир Великий завоевал Вавилон и таким образом создал державу, которая протянулась от Восточного Ирана до Средиземного моря. Кир был родом из провинции Фарс (называемой также Парс или Персия) — возвышенности в Южном Иране, отделенной от Персидского залива и Аравийского моря горной системой Загрос. Берег здесь негостеприимный, местами лишенный пресной воды, которую приходилось доставлять посредством каналов и акведуков. Местные правители нередко действовали независимо от внутриматериковых государств, и связи между обитателями противоположных берегов Персидского залива зачастую были сильнее, чем между прибрежными и материковыми жителями. Кир был мягкий правитель, прославленный тем, что объявил свободу вероисповедания для всех людей своей

державы, которая, по его словам, включала «весь мир»³²⁷ от Верхнего моря до Нижнего» — эхо похвалы Саргона за 1800 лет до него.

Между 525 и 510 годом до н.э. Персидская империя расширилась, охватив земли Анатолии и Ближнего Востока от Ионии и Египта на западе до долины Инда. До ионийского восстания, с которого начались Персидские войны, Дарий обратил внимание на морские границы своей империи и основал на месте Тередона порт Агинис (Ампе). Степень участия Ахеменидов в торговле Персидского залива оценить трудно. Так или иначе, в конце IV века до н.э. флотоводец Александра Македонского Неарх записал названия шестнадцати персидских рек и прибрежных портов, а также составил описание навигационных знаков возле острова на расстоянии 150 миль от Шатт-эль-Араба, где «столбы, вбитые в дно»³²⁸ на известном расстоянии друг от друга, указывали на отмели, все равно как у Истма, между островом Левкадой и Акарнанией [в Ионическом море севернее Итаки], для моряков поставлены предохранительные знаки, чтобы корабли не сели на мель».

Навигация в Персидском заливе не имела для Ахеменидов в VI веке до н.э. того значения, какое она приобрела позже. Вероятная причина заключалась в том, что для них куда важнее была торговля в Средиземном и Красном морях. В Египте Дарий, возможно, завершил строительство³²⁹ канала между Нилом и Красным морем, начатое Нехо II веком раньше, и поручил Скилаку Кариандскому (уроженцу Малой Азии) пройти под парусом от Инда до Красного моря. Скилак прошел вдоль побережья Пакистана и Ирана, пересек Оманский залив, достиг Аравийского полуострова и, согласно Геродоту, «на тридцатом месяце»³³⁰ прибыл в то место, откуда египетский царь [Нехо II] послал финикийян в плавание вокруг Африки. Скилак написал отчет о своем путешествии, но это древнейшее описание тех вод не дошло до наших дней.

Дарий умер раньше, чем его планы открыть торговое сообщение между Красным морем и Персидским заливом принесли плоды, а преемники и вовсе забросили его замысел. Следующую сходную по размаху попытку предпринял Александр Македонский, наследник Дария пусть не по роду и племени, но по духу. После того как в 325 году до н.э. его воины отказались идти дальше на восток, Александр разделил войско на три части. Две армии вернулись в бывшую персидскую столицу Сузы по суше, а Неарху было велено плыть от Инда к Персидскому заливу. Согласно Неарху, «Александр очень хотел»³³¹ переплыть море от Индии до Персии, но он боялся длительности плавания и того, как бы не попасть в какую-нибудь пустынную

страну с неудобными пристанями и не имеющую соответственного количества провианта; этим он мог бы погубить весь флот, и он не хотел, чтобы это прискорбное пятно, павшее на его великие деяния, уничтожило славу его счастливо проведенных подвигов». Построив флот из трирем и других судов, греки стали ждать в городе, основанном Александром в Паттале (или Потане, неподалеку от Хайдарабада в Пакистане), и «когда прекратились пассаты, которые, дуя в течение всего лета с моря на землю, тем самым делают невозможным плавание, тогда и двинулись в поход».

На самом деле это описание юго-западного муссона, более сильно-го из двух сезонных ветров (слово «муссон» происходит от арабского *маусим*, что означает «сезон»), диктовавшего расписание корабельных рейсов в Индийском океане и водах Юго-Восточной и Восточной Азии до появления парового двигателя. Муссоны определяются³³² относительными температурами азиатской суши и вод Индийского океана. Летом теплый воздух, поднимаясь над сушей, создает перепад давления, за счет которого возникают сильные юго-западные ветра, часто с ливневыми дождями. Шторма, бушующие в это время у берегов Индии, затрудняют даже прибрежные плавания, и по несколько раз в десятилетие на северную часть Бенгальского залива обрушивается тропический циклон со скоростью ветра более 150 километров в час. Зимой, когда суша холоднее воды, область низкого давления над Индийским океаном направляет северо-восточные муссоны от Китая и Японии к Малаккскому проливу, и от Южной Азии к Африке. Сезонные вариации в направлении и силе ветра сказывались на судоходстве больше, чем расстояния на тех же отрезках пути. Мореходы смело отправлялись в двухтысячемильное путешествие от Адена до Южной Индии и Шри-Ланки, но лишь в то время, когда ветра им благоприятствовали*.

Флот Неарха из восьми сотен «как длинных, военных³³³, так и грузовых судов для перевозки лошадей, а на некоторых везли вместе с войском и провиант» двинулся вдоль побережья Пакистана и Ирана. Идя вдоль восточного побережья, он добрался до верховьев Персид-

* В Индийском океане северо-восточный муссон редко имеет силу более 4 баллов по шкале Бофорта (11–16 узлов); между экватором и 5°N, а также севернее двадцатой параллели ветра переменные. Юго-западный муссон имеет среднюю силу 6 баллов по шкале Бофорта (22–27 узлов) в северной и восточной части Аравийского моря и в Бенгальском заливе, но достигает силы 7 баллов (28–33 узла) по всем регионам в июле и августе.

го залива и направился вверх по реке Паситигрис на встречу с Александром в Сузах. Незадолго до своей смерти (он умер на следующий год) Александр отрядил еще три экспедиции с целью установить связь между заливом и Красным морем. Две исследовали сам Персидский залив, третья, под командованием Анаксикрата, прошла до южного побережья Йемена, источника ароматических смол, ладана и мирры, имеющих важное значение для религиозных ритуалов. В следующем веке торговлю в Красном море ожидал бурный рост, но пока длинное южное побережье Аравийского полуострова от Красного моря до Персидского залива оставалось практически неизвестным для чужеземцев.

После смерти Александра территория бывшего Персидского царства разделилась между Селевкидами и индо-греческими царствами Бактрия (в Афганистане) и Гандхара (Пакистан). Селевкиды контролировали Персидский залив и, как мы уже видели, поддерживали дипломатические отношения с Маурьями Чандрагуптой и Биндусаром, причем самым известным их послом был Мегасфен. О значении Персидского залива для Селевкидов свидетельствует строительство военных поселений на островах Файлака (рядом с Кувейтом) и Бахрейн. Учитывая, что со стороны залива военных противников у Селевкидов не было, можно предположить, что начальники поселений должны были, как упомянутый в «Артхашастре» надзиратель за судоходством, защищать купцов от пиратов и других опасностей. Письмо 288/287 года до н.э., перечисляющее дары Селевка ионийскому храму, позволяет догадываться, какие доходы приносила заморская торговля: «десять талантов [300 килограммов] ладана³³⁴, один талант мирры, две мины [1,8 кг] кассии, две мины корицы, две мины костуса [растение, родственное имбирю]».

Как ни велики были эти сокровища, они меркнут перед выкупом, который заплатили жители процветающего аравийского города Герра. В 205 году до н.э., когда Антиох Великий грозился напасть на них с моря, герреи откупились «пятьюстами талантами³³⁵ серебра, тысячей ладана, двумястами талантами так называемой стакты [масло мирры или корицы]». Известна лишь еще одна военно-морская кампания Селевкидов в Персидском заливе, когда «Нумений, правитель Месены³³⁶, назначенный царем Антиохом, разбил в сражении персидский флот» у Мусандамского полуострова. (Неизвестно, какому из десяти Селевкидов, носивших имя Антиох, служил Нумений, но большинство ученых считает, что это был Антиох IV [175–164 гг. до н.э.].) Несмотря на победу Нумения, военная удача вскоре перешла на сторону парфян Северо-Восточной Персии, которые в 247 году до

н.э. добились независимости от Селевкидов, а примерно веком позже создали собственную империю, которая просуществовала в Персии и Месопотамии до III столетия нашей эры.

Ни Селевкидам, ни парфянам не удалось установить прочный политический контроль над Персидским заливом. В 141 году до н.э. бывший селевкидский сатрап Гиспаосин объявил себя царем в городе на Шатт-эль-Арабе. Этот город он назвал в свою честь Спасину Харакс³³⁷, «крепость Гиспаосина». Ему удалось распространить свою власть до Вавилонии на севере, однако с его смертью Харакенское царство сократилось до крайнего юга Месопотамии, а затем и вовсе стало вассалом Парфии. Дальнейший политический статус Спасину Харакса точно не известен, но, видимо, он оставался полуавтономным царством, про которое знали купцы не только из Индийского океана и Средиземного моря, но даже из Китая (последние называли его Тяочжи). Славу Спасину Харакса создали его купцы — посредники в индоокеанской торговле. В этом они соперничали с жителями упомянутой выше Герры и Сабы в Йемене. Саба, расположенная вблизи современного города Мариб, по словам современника, была так наполнена запахами ароматических курений, что ее жители испытывали «чрезвычайную слабость»³³⁸. Чтобы исправить это зло, они жгут кусочки битума и козлиную бороду». Источником этих ароматов были мирра, босвеллия (из нее получают ладан), бальзамин, корица и кассия, растущие на юге Аравийского полуострова. Сабей торговали не только с Востоком, но и с побережьем Африки, куда плавали «на больших плотах...»³³⁹ Многие сабей также плавают в лодках, сделанных из шкур».

Царство Саба сохраняло свое коммерческое процветание на удивление долго. Некоторые отождествляют его с библейским Савским царством, однако древнейшее достоверное свидетельство о богатстве Сабы содержится в сочинении «Об Эритрейском море». Этот географический трактат II века до н.э., написанный Агатархидом Книдским³⁴⁰, — один из древнейших сохранившихся источников о торговле в Индийском океане в эпоху античности. Он составлен примерно в 140 году до н.э., но основан преимущественно на предшествующих источниках и содержит ценнейший обзор плаваний в правление Птолемея II и Птолемея III. (Эритрейским, то есть «красным», морем греки называли Индийский океан, Персидский залив и Красное море, которое они именовали также Аравийским заливом.) Агатархид писал: «Этот народ превосходит богатством³⁴¹ и всевозможными роскошествами не только соседей-арабов, но и весь человеческий род». Так было и семью веками позже, когда буддийский монах Фа-

свѣтъ посетил Шри-Ланку и записал: «Дома торговцев из страны Сѣба³⁴² великолепно украшены». Во времена Агатархида их дальняя торговля удовлетворяла нужды эллинистического Египта, а их благополучию ничто не угрожало, пока в I веке нашей эры римляне не попытались вторгнуться в Южную Аравию.

ЕГИПЕТ ПТОЛЕМЕЕВ И ИНДИЙСКИЙ ОКЕАН

Если Персидский залив был естественным путем для торговли между Индией и Месопотамией, то Красное море влекло торговцев из дальних стран куда меньше. Здешние города не могли предложить дорогих товаров, за исключением ладана и мирры из Йемена, и находились слишком далеко от изобилия и роскоши Южной Азии и Персидского залива. Препятствием для морской торговли были также навигационные опасности — мели и рифы, северные ветра и неприютность берегов. На севере в год выпадает лишь четыре миллиметра осадков, воды почти нет, а растительность скудна, так что провиант приходилось завозить из долины Нила или из других мест. В эпоху фараонов цена такой экспедиции была слишком велика для обычных купцов, и даже фараоны лишь изредка предпринимали попытки достичь богатств Пунта, Офира и Савского царства морским путем. У Красного моря не было своего Спасину Харакса. Говоря словами современного археолога, «порты Красного моря»³⁴³ были на удивление бедны», а их развалины едва различимы среди голой местности.

Первыми всерьез заинтересовались красноморской торговлей цари из династии Птолемеев, правившие Египтом три века после смерти Александра Македонского. Мы не знаем, много ли кораблей бороздило Красное море в те времена, когда Александр отправил туда Анаксикрата, но в 287 году до н.э. эскадра Птолемея разбила флот набатейских пиратов в заливе Акаба, из чего можно заключить, что к этому времени объем торговли был уже довольно значительный, раз она привлекала разбойников и заслуживала защиты. Интерес египтян к этому региону заметно усилился в правление Птолемея II Филадельфа, которому требовалось пополнить запасы боевых слонов, о которых греки впервые узнали во время восточных походов Александра. В битве при Газе в 312 году до н.э. Птолемей I захватил часть слонов, которых Чандрагупта подарил Селевку, но они не дали потомства. Ашока обменялся посольствами с Птолемеем II, так что,

возможно, речь о боевых слонах заходила, но даже если и так, везти их через Индийский океан, чтобы миновать владения Селевкидов, было непрактично или даже невозможно. В качестве альтернативы Птолемей II начал ввозить слонов из Восточной Африки³⁴⁴. Даже этот относительно короткий путь потребовал значительных затрат: надо было существенно улучшить судоходство (возможно, был заново открыт канал между Нилом и Суэцким заливом) и основать порты на Красном море. В 260-х годах до н.э. первая партия слонов совершила трехсотмильное путешествие из Птолемаиды (примерно в 50 милях южнее современного Порт-Судана) в Беренику — порт, защищенный от северных ветров мысом Рас-Банас. Другие птолемеевские порты включали Арсиною (названную в честь жены Птолемея) вблизи современного порта Суэц и Миос Хормос³⁴⁵ (Кусейр аль-Кадим) к востоку от Коптоса, примерно в 160 милях севернее Береники и в 270 милях южнее Суэца. Из Береники слонов вели по сухим руслам — *вади* Восточной пустыни в Асуан (переход занимал двенадцать дней), а дальше на судах везли вниз по реке в Мемфис. Хотя в классических источниках есть упоминания о «слоновозах» (*элефантегах*), неизвестно, где эти суда строились и чем отличались по конструкции от обычных купеческих.

Возить слонов по морю было занятием чрезвычайно опасным. В суровом рассказе, отчасти напоминающем египетскую «Сказку о потерпевшем кораблекрушение», Агатархид описывает гибель слоновоза возле Порт-Судана, где *море очень мелкое*³⁴⁶, *не более трех сажений [5,5 метра], и очень зеленое. Место это удобно для плавания военных кораблей и веселых судов, потому что здесь не бывает сильных бурь и больших волн, а кроме того, оно изобилует рыбой. Несчастье случается с судами, перевозящими слонов, ибо из-за своего веса они имеют глубокую осадку. Они идут под парусами, часто и ночью, и порой налетают на скалу или отмель. Тогда моряки не могут выбраться, поскольку вода тут глубже человеческого роста. Не сумев столкнуть судно с мели шестью, они выбрасывают за борт все, кроме еды, а если и такое средство не помогает, впадают в отчаяние, ибо отсюда не видно ни острова, ни мыса, ни другого судна — все потому, что место это негостеприимное и люди редко проходят тут на кораблях.*

Несмотря на все опасности, Птолемеи добывали слонов не только для войск, но и ради слоновой кости. Охотники продвигались все дальше на юг, основывая новые порты, в том числе Адулис (Массауа-

Эритрея) и другие порты южнее Баб-эль-Мандеба. К 240-м годам до н.э. у Птолемея III было войско примерно в триста боевых слонов, однако они значительно уступали индийским слонам Селевкидов, так что к концу века вывоз боевых слонов из Африки прекратился.

Куда более важным источником доходов для казны Птолемеев была монополия на торговлю с Аравией и Индией. О характере этой торговли рассказал Агатархид, описавший развитую торговую сеть, включавшую Красное море и западную часть Индийского океана. Пройдя через Баб-эль-Мандеб, корабли могли зайти на остров Соко트라 примерно в пятистах милях восточнее Адена. Название острова происходит от санскритского Сухарадвипа, что означает «Остров Блаженства». Агатархид описывает оживленный порт Сокотры, где «можно видеть»³⁴⁷ стоящие на якорях купеческие суда из соседних стран. Больше всего тут кораблей из [Патталы], которую Александр выстроил на реке Инд. Немало, впрочем, и кораблей из Персии и Кармании [Южный Иран] и из всех близлежащих земель». В более поздние времена конечный западный пункт индоокеанской торговли переместился в Африку, в Малао (Бербера, Сомали) и на восточную оконечность Африканского Рога в место под названием Моссилон.

Описанное Агатархидом время стало для индоокеанской торговли поворотным. Есть теория, согласно которой муссоны «открыл» птолемеевский кормчий Гиппал, хотя для местных мореходов муссоны были фактом жизни, а Неарх объяснял задержку в плавании от Инда сезонными ветрами за два столетия до Гиппала. Поддерживаемое правительством сообщение между Египтом и Индией, по всей видимости, началось в последних десятилетиях III века до н.э., после того как в Красном море спасли потерпевшего крушение индийского торговца. Его доставили в Александрию, и он «обещал быть проводником»³⁴⁸ лицам, назначенным царем для плавания в Индию». Во главе экспедиции поставили Евдокса Кизикского. Согласно приведенному у Страбона рассказу, он вернулся из Индии с грузом благовоний и драгоценных камней, но их отнял у него Птолемей VII. Через некоторое время вдова Птолемея отправила Евдокса во второе плавание. «Однако при возвращении его отнесло ветрами на юг Эфиопии. Бросая якорь в каких-либо местах, он старался расположить к себе местных жителей путем раздачи хлеба, вина и сушеных фиг (чего у них не было); взамен он получал запас пресной воды и лоцманов; в это время он составил также список некоторых туземных слов».

Если в этом втором путешествии Евдокс отплыл из Индии с северо-восточным муссоном и без опытного проводника, его легко

могло снести к югу от намеченной цели. Впрочем, тот факт, что на африканском побережье сыскались лоцманы, свидетельствует, что он оставался в пределах оживленных торговых путей. В Египте весь его груз снова конфисковали. Евдокс сумел сохранить обломок носа от найденного им у африканского побережья погибшего корабля. Моряки в Александрии по обломку определили, что это «конь» — судно из карфагенского Гадира в Испании. Отсюда Евдокс сделал вывод, что карфагеняне огибали Африку с востока на запад. Он на собственные средства снарядил экспедицию и поплыл к Атлантическому океану через ПUTEОЛЫ и Гадир, однако в Атлантике встречные ветра вынудили его вернуться в Испанию. Примерно в 100 году до н.э. он снарядил еще одну экспедицию; дальнейшая его судьба неизвестна.

Несмотря на все обиды, которые Евдокс претерпел от своих царственных покровителей, Египет был теперь открыт для индоокеанской торговли, которая вскорости расцвела настолько, что для борьбы с пиратами в Красном море пришлось назначать специальных людей. Этим сохранившиеся сведения почти исчерпываются. Мы не знаем, было ли большинство купцов из Египта и Средиземноморья или из Индийского океана, и плавали ли эллинистические торговцы на собственных кораблях или на кораблях индусов либо арабов, не знаем объема торговли и насколько она была выгодна как для отдельных лиц, так и (в форме пошлин и сборов) для правительства, — все перечисленные вопросы остаются без ответа по сей день.

ЗАПАДНО-ИНДООКЕАНСКАЯ ТОРГОВАЯ В НАЧАЛЕ I ТЫСЯЧЕЛЕТИЯ

Даже после открытия канала между Нилом и Красным морем при Птолемее II купцы, направлявшиеся в Египет, обычно добирались только до Береники или до Миос Хормоса и очень редко доходили по Суэцкому заливу до Арсинои. Заброшенный канал постепенно приходил в упадок и к середине I века до н.э. сделался несудоходным. Если бы его поддерживали, египетско-римская история могла бы повернуться иначе. После сражения при мысе Акции Клеопатра, чтобы не попасть в плен, пыталась бежать через Суэцкий перешеек. Когда Марк Антоний нагнал ее в Александрии, «он встретился с Клеопатрою»³⁴⁹, занятой большим и отчаянно смелым начинанием. В этом месте, где перешеек, отделяющий Красное море от Египетского и счи-

Галисийский залив, являющийся границей между Азией и Африкой, всего сильнее стиснут двумя морями и уже всего — не более трехсот стадиев, — в этом самом месте царица задумала перетащить суда волоком, нагрузить их сокровищами и войсками и выйти в Аравийский залив, чтобы, спасшись от рабства и войны, искать нового отечества в дальних краях». Однако союзные Риму набатеи сожгли несколько ее судов, и Клеопатра, поверив заверениям Антония, что еще не все потеряно, отказалась от своего замысла. События показали, что Антоний ошибся. Он и Клеопатра погибли, а Египет попал под власть Рима.

Римляне живо заинтересовались красноморской торговлей, и в 26 году до н.э. некоему Элию Галлу поручили возглавить экспедицию в Йемен. Под началом Галла находилось десять тысяч воинов. Он привез в Арсиною все необходимое, начиная от строительных материалов до воды и провианта, и построил флот из примерно 80 боевых кораблей (бирем, трирем и легких судов) и 130 грузовых кораблей. Возле Синайского полуострова Галл потерял много судов «из-за несчастного плавания»³⁵⁰, а не от какого-нибудь врага». Экспедиция закончилась провалом, однако Галл усвоил урок: на обратном пути из Йемена он высадил своих людей в Миос Хормосе и пешим ходом отправил к Нилу в районе Коптоса. Царства Южной Аравии — Маин, Саба и Хадрамаут — сохраняли независимость до распространения ислама в VII веке, однако экспедиция Галла не отбила у римлян интерес к соблазнам Востока. Наибольшую роль в перевозках товаров с востока на запад играли наземные караваны, однако географ Страбон отметил стремительный рост морской торговли. Сопровождая Элия Галла в Египет, он «узнал, что около 120 кораблей»³⁵¹ совершают плавание из Миос Хормоса в Индию, тогда как при Птолемах только немногие осмеливались плыть туда и ввозить индийские товары». Мирру и ладан везли из Южной Аравии и Сомали, многие пряности (в первую очередь перец) и драгоценные камни — из Индии; некоторые экзотические товары, как, например, китайский шелк, тоже попадали на Запад через Индию. Существовала и работоторговля. Евдокс взял с собой в Индию «девушек, играющих на музыкальных инструментах, врачей и других ремесленников», а в Риме встречались врачи-азиаты, но в те времена эта торговля имела сравнительно малые масштабы: продавали преимущественно особо умелых или одаренных невольников.

Самое обширное описание индоокеанской торговли первого века содержится в «Перипле Эритрейского моря», написанном по-гречески уроженцем или жителем Египта. Помимо этого, мы ничего об

авторе не знаем. Нам не известно, как его звали, сколько ему было лет и какое место он занимал в купеческой иерархии. В отличие от книжника Агатархида, анонимный автор не собирал чужие сведения. Его перечисления товаров, перевозимых из порта в порт, настойчивые упоминания конкретных индийских портов, почти полное молчание о торговле в Персидском заливе, описание Бенгальского залива — все свидетельствует, что торговля между Индией и Египтом была знакома ему не понаслышке.

Автор «Перипла» упоминает некоторые аспекты судовождения, но больше всего он пишет о товарах и о портах, в которых их можно продать. Сохранившийся текст невелик — около двадцати печатных страниц — и описывает два основных маршрута: первый из северной части Красного моря вдоль побережья Африки до Рапты (возле Дар-эс-Салама в Танзании) и второй вдоль побережья Йемена и через открытое море к Индийским портам между Барбариконом на реке Инд и Музирисом (Крангануром) на Малабарском побережье.

Автор «Перипла» различает пять основных торговых регионов: Красное море, Восточная Африка и Южная Аравия на западе, Персидский залив (о котором он почти не упоминает) и Индия на востоке. Товары можно разбить³⁵² на девять категорий: еда и питье, ткани и одежда, предметы обихода, сырье, драгоценные камни, пряности и благовония, лекарства и красители, животные, невольники. Египет экспортировал преимущественно утилитарные товары: металлы, орудия, одеяла и одежду (перечень, довольно похожий на список того, что экспедиция царицы Хатшепсут везла в Пунт пятнадцатую столетиями раньше), а также лошадей и мулов. Самыми ценными статьями импорта были мирра, ладан, индийский перец и другие ценные товары: черепаховые панцири, слоновая кость, рога носорога и раковины наutilusов из Африки и Аравии; бирюза, лазурит, оникс, агат, жемчуг, алмазы и сапфиры из Южной Азии; китайский шелк. Автор чаще других упоминает индийский порт Бхаруч, но перечисляет еще семнадцать портов между ним и мысом Коморин, южной оконечностью Индии. Это показывает, что римляне были неплохо знакомы с Конканским и Малабарским побережьем.

В «Перипле» упомянуты многие продукты питания, которые, возможно, предназначались для привилегированных заморских клиентов — например, вино, — а возможно, просто для соотечественников на чужбине, как это почти наверняка было с оливковым

дом и средиземноморским рыбным соусом гарум. Раскопки в Беренике показали, что индийские купцы тоже отправлялись в Египет со своей едой. В портах Красного моря находили остатки фасоли, риса, амлы³⁵³, маша, Иовлевых слез (бусенника) — характерных элементов индийской кухни, — хотя ни один источник не упоминает их в качестве товара. Купеческие колонии не целиком зависели от привозимой с родины еды, однако, как в наше время, наши земляки радовались гостинцам с родины. Есть и другие разрозненные свидетельства присутствия индоокеанских купцов даже в Средиземноморье: надпись начала II века до н.э. в Делосе³⁵⁴, оставленная неким человеком из Хадрамаута в Южной Аравии, статуэтка Манимехалы³⁵⁵, героини тамильского эпоса «Манимехалей», найденная под пеплом в Помпеях, упоминания индийских посольств³⁵⁶ к Августу и посольства, отправленного шри-ланкийским царем Бхатикабхаей ко двору Августа или Клавдия, вероятно, по делам купеческого сообщества.

Из всех западных портов прочнее всего с Индийским океаном была связана Александрия. Ее ведущую роль в средиземноморской торговле обеспечивала потребность империи в египетском зерне, однако Александрия славилась и контактами с торговыми зонами вне греко-римского мира. Греческий ритор первого века Дион Хрисостом восхвалял первенство Александрии в красноморской и индоокеанской торговле. Он писал: «Торговля не только с островами³⁵⁷, портами, несколькими проливами и перешейками, но почти со всем миром — твоя. Ибо Александрия лежит на перекрестке всего мира, даже самых дальних народов». Более того, это был «рынок, который собирал в одном месте людей самого разного рода, так что они видели друг друга и, насколько возможно, сближались».

О том, что это не просто риторические восхваления Александрии, свидетельствует уникальный документ II века (на греческом) о долгом соглашении³⁵⁸ между заимодавцем в индийском Музирисе и заемщиком, которому требовалось оплатить перевозку груза в Александрию. Как, вероятно, обычно в таких сделках, обеспечением был груз — в данном случае нард, слоновая кость и ткани, — и заемщик ручался расплатиться с заимодавцем или его агентами в Александрии. При этом заемщик-перевозчик брал на себя все расходы по доставке товара из Музириса в Беренику либо Миос Хормос, оттуда сушей до Коптоса и дальше по Нилу до Александрии, где за них предстояло выплатить пошлину в 25 процентов. В договоре не указаны ни имена, ни национальность заемщика, заимодавца и агентов, однако заимо-

давец почти наверняка был членом «римской» (но притом грекоговорящей) купеческой общины в Музирисе, а его агентами, вероятно, выступали купцы из Египта или Восточного Средиземноморья. Этот договор, описание разноплеменных гостей у Диона и то, что мы знаем об индоокеанской торговле в целом, позволяют думать, что подобные сделки с участием заимодавцев и заемщиков из Индии и других краев были не редкостью. И мало того, что в торговле участвовали не только римляне — она еще и не была исключительной привилегией мужчин. Надпись второго-третьего века сообщает об «Элии Исидоре и Элии Олимпиаде³⁵⁹, почтенных матронах, *науклеросах* [судовладельцах или фрахтовщицах] и купчихах Красного моря». К сожалению, мы не знаем о них ничего, кроме того, что матроны были достаточно богаты (они сделали вклад в египетский храм) и что у них на службе состоял капитан либо торговый агент Аполлинарий, чье имя идет в надписи следом за именами хозяек.

С самого начала индоокеанской торговли Рима граждан определенного склада беспокоил постоянный вывоз золота в обмен на восточные товары. Плиний Старший сетовал, что римляне тратят свое богатство на восточную роскошь, отдавая пятьдесят миллионов сестерциев³⁶⁰ Азии (половина этой суммы приходилась на Индию) за бериллы, жемчуг, слоновую кость, шелк и перец*. Подобные чувства были широко распространены, особенно среди тех, кто считал, что Рим загнивает в роскоши. Преемник Августа Тиберий пытался ограничить непомерные траты самых богатых сенаторов, которых упрекал за «огромные размеры загородных домов...³⁶¹ число рабов и их принадлежность к множеству различных племен... вес золотой и серебряной утвари», а более всего за «пристрастия одних только женщин, ведущие к тому, что ради драгоценных камней наши состояния уходят к чужим или даже враждебным народам». Тиберий намеревался ввести новые законы против роскоши, но не преуспел в этом начинании.

* Во времена Римской империи сестерцием называлась бронзовая монета весом примерно 25 грамм. Сто миллионов сестерциев было значительной суммой, но состояние многих богатых римлян превосходило ее во много раз. У философа Сенеки было триста миллионов сестерциев, у Плиния Старшего — по меньшей мере четыреста тысяч; правительство нередко выделяло по полмиллиона сестерциев обедневшим сенаторам. Для сравнения: в начале II века рабы оценивались примерно в две тысячи сестерциев за голову, а нуждающиеся дети получали ежемесячное вспомоществование от двенадцати до шестнадцати сестерциев.

ЮЖНОИНДИЙСКАЯ МОРСКАЯ ТОРГОВЛЯ В НАЧАЛЕ I ТЫСЯЧЕЛЕТИЯ

свидетельства средиземноморских торговцев, географов и государственных мужей подкрепляются данными археологических раскопок и документами того времени в Индии. Некоторые из этих документов сообщают о людях, которых называли яванами. Во времена Александра Македонского этим словом обозначали греков-ионийцев, но со временем название распространилось на всех людей с Запада — греков, римлян, арабов и персов, — которые торговали и жили в Южной Индии. Римскую керамику и подражания ей находят при раскопках на берегах Бенгальского залива, особенно в населенном пункте Арикамеду на территории древнего царства Чола³⁶² неподалеку от Пондичерри (бывший Пондишерри). Примерно тысячу лет, начиная с III века до н.э., это был центр местной, региональной и международной торговли. Находки редки и рассеяны по большой территории, так что не позволяют говорить о постоянном иностранном населении; возможно, это черепки амфор, которые местные торговцы привозили по суше или по рекам из таких западных портов, как Бхаруч. Кроме того, археологи нашли груды серебряных денариев³⁶³ с изображением Августа и Тиберия и золотых ауриев I, II и V веков. Скорее всего, на Деканском плоскогорье они ценились просто по весу металла, а вот медные и свинцовые монеты имели хождение, причем в Южной Индии своей монеты и не было.

Для Индии это был период значительных перемен. Ее экономика основывалась на сельском хозяйстве, ремеслах, добыче железа и полудрагоценных камней. Однако рост южных царств был обусловлен выращиванием перца и связью с морскими путями на Ближний Восток, в Африку и Юго-Восточную Азию, а также с прибрежными морскими путями Индии и Шри-Ланки. В первых веках нашей эры возникли тамильские государства Чола, Пандья и Чера. Они постоянно воевали между собой и с государствами севера, а также совершали набеги на Шри-Ланку. Коромандельский берег Юго-Восточной Индии являл собой куда большее смешение рас, религий и языков, чем относительно гомогенное Средиземноморье, да и вообще какое-либо место в мире за исключением Шри-Ланки. Люди и товары Юго-Восточной Азии в полутора тысячах миль через Бенгальский залив имели мало общего с людьми и товарами дельты Ганга и Брахмапутры в тысяче двухстах милях на северо-восток, а те в свою очередь отли-

чались от людей и товаров Персидского залива и Красного моря в двух и двух с половиной тысячах миль на запад соответственно. Заметная часть общества занималась тем, что снабжала мореходов из этих краев товарами, едой и корабельным снаряжением или охраняла их от воров и разбойников. Тамильские поэты первого тысячелетия восторгались своими оживленными портами и торговыми сетями, связывающими их страну с далекими берегами. Они жили не на задворках субконтинента, а в городах, которые никогда не спали; их соотечественники с радостью принимали возможности международной торговли. В тамильской литературе нет перечисления товаров и портов назначения, как в латинских, греческих и китайских источниках, но это с избытком восполняется красочными описаниями морской торговли и богатств, которые она приносила. Читая эти описания, мы можем живее представить себе и другие порты того времени.

Написанная во II веке «Шилаппадикарам», или «Повесть о браслете», — это любовная история о Каннахе и Ковалане. Оба они были отпрысками богатых купеческих семейств в Пукаре (который также называется Каверипаттинам), столице древнего царства Чола, морском порте на берегу Бенгальского залива. Каннаха — «благородная дочь»³⁶⁴ князя среди торговцев — характеристика, сходная со словами Исайи о Тире, «которого купцы [были] князья». Пукар — «город, обязанный своим процветанием»³⁶⁵ богатствам океана», где «высокие знамена словно возглашают: весь этот простор белого песка — богатство, доставленное на кораблях людьми из далеких стран». Иланго Адигаль, которому приписывается создание «Шилаппадикарам», пишет, как по ночам город светился фонарями ремесленников, ювелиров, рыботорговцев и «неугасающими лампами чужеземцев, что говорят на чуждых наречиях и при свете этих ламп стерегут горы своих товаров». По берегам в укрытых от ветра бухтах, «где маяки освещают путь кораблям... ряд за рядом стоят суда, тяжело нагруженные изобильными свежими плодами гор и морей».

Каверипаттинам и его купцы восхваляются также в поэме «Паттинапалей», написанной в четвертом веке. Ее автор Уруттиранкананар описывает торговлю красочнее почти всех других источников. Помимо рыбы, зерна, перца и драгоценных камней Южной Индии он упоминает «быстроногих гарцующих коней»³⁶⁶ [привезенных] по морю на кораблях» (коней экспортировали из Персии и Аравии на протяжении столетий), золото и самоцветы с Гималаев, сандал, жемчуга и красные кораллы из Юго-Восточной Азии, ремесленные из-

дия из Мьянмы и еду со Шри-Ланки. Уруттиранканнанар тщательно подчеркивает высокие нравственные качества каверипаттинамских переходов и отмечает: «...чужое добро они уважают в точности как свое, и не пытаются слишком много выручить за товар или купить за слишком низкую цену». Отрывок из продолжения «Шилаппадикарам» свидетельствует, что жители Каверипаттинама лишь недавно стали такими честными, а их процветание выросло из куда менее похвальной деятельности. «В прошлом³⁶⁷ мы устраивали пиры, на которых пожирали людей, тех, что спаслись с разбитых в море судов. Мы захватывали весь их груз, бесценное алоэ и ароматный сандал, туки тканей, золото, алмазы и рубины — все, что было на погибших кораблях». Очевидно, переход от грабежа к торговле произошел на памяти одного поколения, но отражает перемену в отношении к пиратству, сопоставимую с той, которую отметил Фукидид в Средиземноморье и которая на протяжении истории происходила повсюду. Существование пиратства предполагает наличие прибыльной торговли и отсутствие законной власти, способной сдерживать пиратов и направлять их энергию на другую деятельность. Таким образом для успешной борьбы с пиратами власть должна не только победить их, но и создать альтернативные способы обогащения. Со временем торговля в Южной Индии перешла критический порог, что облегчило рост морской коммерции, выгодной для правителей и купцов.

САСАНИДСКО-ВИЗАНТИЙСКОЕ СОПЕРНИЧЕСТВО В ИНДИЙСКОМ ОКЕАНЕ

Упоминание шри-ланкийской еды в поэме «Паттинапалей» — одно из немногих свидетельств об экспорте с этого острова, который греческие и китайские авторы лучше знали по товарам, идущим через него транзитом, хотя редко различали собственно шри-ланкийские товары и привезенные туда из других мест. В VI веке принявший монашество египетский купец Козьма Индикоплов (буквально «плаватель в Индию») описал Шри-Ланку глазами очевидца. Особенно его поразило изобилие товаров «из самых далеких стран³⁶⁸, я имею в виду Тсинитсу [Китай] и другие торговые государства». В числе этих товаров были «шелка, алоэ, гвоздика, сандал и многое другое». Шелк был китайский, алоэ и сандал — индонезийские, гвоздика — с островов Пряностей.

Среди торговцев на Шри-Ланке, обративших на себя внимание Козьмы, были несториане (Козьма, возможно, и сам исповедовал несторианство), по большей части попавшие в Индию из Персии. (По преданию, апостол Фома проповедовал в Южной Индии.) Торговля в Персидском заливе значительно увеличилась в правление Ардашира, основателя династии Сасанидов (224–651). Уроженец Фарса, Ардашир особо заботился о провинциях, граничащих с Персидским заливом. Он создал или возродил несколько речных и морских портов, включая Астарабад-Ардашир (бывший Спасину Харакс) и Рев-Ардашир (Ришехр)³⁶⁹. Рев-Ардашир, который находится на территории Бушира, одного из главных портов современного Ирана, расположен примерно в 150 милях от Шатт-эль-Араба. Поселения тут возникали и исчезали с V тысячелетия до нашей эры. Хотя воду в Рев-Ардашир приходилось доставлять по сорокакилометровому каналу, выстроенному в эпоху Ахеменидов, к Сасанидскому периоду это был огромный город площадью 450 гектаров — один из величайших на берегах Персидского залива до двадцатого столетия. За мысом укрываются две бухты, в одной из которых были крепость и сорокаметровый пирс. Судя по всему, бухты использовались как военными судами, так и торговыми. Сын Ардашира Шапур I подчинил власти персов Аль-Бахрейн³⁷⁰, аравийское побережье от современного Катара до Кувейта. В начале четвертого века арабы, воспользовавшись внутренней смутой в империи Сасанидов, пересекли залив и захватили многие порты на персидском берегу, но, несмотря на отдельные неудачи, в следующие три столетия власть Сасанидов постепенно распространялась на восток по берегам Индийского океана к Инду и на запад к Красному морю. Земли приобретались как военным захватом, так и дипломатией. Китайский источник IV века упоминает, что персидский шах сватался к шри-ланкийской царевне³⁷¹, а в четырехсотых годах его наследник получил порт Дайбуль (Банбхор, Пакистан) в приданое за невестой.

Хотя присутствию персидских купцов на Шри-Ланке ничто серьезное не угрожало, у них были конкуренты, в том числе торговцы из византийского Средиземноморья. Козьма упоминает, возможно, апокрифическую историю, как шри-ланкийский царь пожелал узнать, кто «более великий и могущественный»³⁷² — персидский шах или византийский император. Греческий купец Сопатр в качестве ответа на вопрос показал золотую греческую монету, и царь признал, что она выше персидской серебряной. Греки и впрямь чеканили золотые монеты, а персы — нет, но этот факт из нумизматики VI века не от-

яет превосходства персов в морской торговле западной части Индийского океана. Через несколько лет после того, как Сопатр выдал шри-ланкийскому царю греческую монету, византийцы и Сасаниды вступили в последнее крупное столкновение в этом регионе. Предметом спора стала территория Йемена. Византийский император Юстин, стремясь ограничить влияние Сасанидов на восточную торговлю, обратился к негусу (правителю) Ардашира на территории современной Эритреи. Купцы принесли христианство в Ардашир в I веке, и религиозные связи между аксумитами (эфиопами) и Византийской империей были так сильны, что тех даже называли «черными византийцами»³⁷³. Гонения на христианских купцов-аксумитов в портах Моха и Зафар давали негусу собственные основания напасть на Йемен. При поддержке византийского флота из Клисмы³⁷⁴ аксумиты примерно в 525 году свергли правящую династию и установили марионеточное правительство, которое продержалось в Йемене столетия.

Это небольшое территориальное приобретение не могло уничтожить Сасанидскую монополию, и преемник Юстина Юстиниан обратился к правителям Ардашира и Йемена, прося их во имя общей веры покупать шелк на Шри-Ланке, минуя сасанидских посредников, и продавать напрямую византийским купцам. Однако у аксумитов не было возможности выполнить эту просьбу. Как писал современник, персидские купцы «всегда оказываются»³⁷⁵ у тех самых пристаней, куда индийские корабли причаливают прежде всего, и обычно покупают у них все грузы». Планы Юстиниана рухнули окончательно, когда персидский шахиншах Хосров I вторгся в Йемен, где уже давно зрело недовольство аксумской властью. Минимальными усилиями — Хосров отправил всего восемьсот человек на восьми кораблях, из которых два потонули, — персы свергли аксумских правителей Йемена и навязали стране свой протекторат. К началу VII века персидские купцы безраздельно господствовали в торговле между Индийским океаном и Средиземноморьем как через Красное море, так и через Персидский залив.

Хотя современники не могли этого предвидеть, история про Сопатра и монеты, равно как и войны за Йемен, оказались эпизодами переходной эпохи. На смену дряхлой античности шел период религиозного, культурного и имперского обновления под знаменами ислама. Менее чем через сто лет после событий, описанных Козьмой, мусульманские армии захватили Египет, отрезав Византийскую империю от Индийского океана и христианской Эфиопии, и поглотили

Сасанидскую империю. К концу VII века халиф Абдуль-Малик ибн Мерван разрушил византийскую монополию на чеканку золотой монеты и ввел триметаллический медно-серебряно-золотой стандарт. Дар аль-Ислам — Дом Ислама — охватил область от Испании до Средней Азии, Пакистана и Восточной Африки. Морепплаватели, вдохновленные новой верой, устремились в новые порты. Несмотря на революционные перемены, прокатившиеся по региону, торговые пути, описанные Козьмой, не только не исчезли, но и вступили в новую фазу беспрецедентного роста.

Суда Индийского океана

Мы очень мало знаем о том, на каких судах пересекали Индийский океан купцы со своим товаром. Текстовые описания и рисунки немногочисленны, а затонувшие суда этого периода в регионе от Красного моря до Малаккского пролива практически неизвестны. Все древние тексты, независимо от происхождения, упоминают об индоокеанских судах лишь вскользь. «Ригведа», повествуя о спасении Бхуджью, утверждает, что того доставили к отцу «на стовесельной ладье»³⁷⁶. Описания судов в «Джатаках» условны или до крайности стилизованы, однако некоторые подробности узнать можно. Самха сказал Манимехале, что ему нужна «ладья из крепких досок»³⁷⁷, в которую не будет проникать вода и которую будет нести ветер», и богиня подарила ему корабль с веслами и тремя мачтами, правда, из сапфира с золотым такелажом и серебряными парусами. «Джатака о Махаджанаке» сообщает лишь, что на судне было семьсот пассажиров.

Неизвестно, стоит ли понимать это число буквально, однако оно не совсем фантастично, особенно если вспомнить тесноту на индоокеанских кораблях в более близкое нам время. В 1938–1939 годах английский капитан, ветеран коммерческого флота Алан Вильерс, вместе с командой из тридцати человек на *буме* (разновидность дау) водоизмещением примерно 150 тонн прошел из Адена в Занзибар через Шихр, где «мы взяли 200 пассажиров»³⁷⁸ — подвиг, который я счел бы невозможным, если бы не видел его своими глазами». Палуба была только одна, и от пассажиров требовалось не мешать матросам, то есть жаться в сторонке. Согласно Вильерсу, «если они не помещались на палубе, то могли висеть на бортах, что многие и делали, а также свешивали за борт свои пожитки». Вероятно, тремя

столетиями раньше пассажиры на судне размещались примерно так же. Впрочем, несмотря на частности, редкие сведения из старинных источников рисуют образ больших морских кораблей, приводимых в движение веслами и парусами, — кораблей, сопоставимых по вместимости с лучше известными нам средиземноморскими.

В отличие от корабелов Средиземноморья и Восточной Азии, применявших соединение «шип в гнездо», деревянные нагели или металлический крепеж, их индоокеанские собратья по ремеслу сшивали корабельные корпуса веревками из койра (кокосового волокна), пальмовых волокон или травы. В каждом регионе конструкция сшитых кораблей была своя. В западной части Индийского океана веревки продевались в дырки, высверленные в досках обшивки, так что швы были видны и внутри, и снаружи корпуса. Это придавало судам неопрятный вид, глядя на который западные наблюдатели составляли самое нелестное мнение об их мореходных качествах. В IV веке до нашей эры кормчий Александра Македонского отметил «отвратительное качество их парусов³⁷⁹ и нелепую конструкцию». Этот взгляд разделял Плиний Старший, живший четырьмя веками позже, хотя римский флотоводец никогда не видел кораблей, о которых неодобрительно высказался. Из-за отсутствия собственных наблюдений он оставил довольно невнятное описание восточноафриканского судна, которое, возможно, было снабжено балансиром наподобие известных в Океании. И впрямь, представляется вероятным, что балансиры Индийского и Тихого океанов имели общего предка³⁸⁰ в Индонезии. Несколько более подробное описание содержится в «Перипле Эритрейского моря», где упомянуты «большие одноствольные суда, скрепленные каркасом, называемые *сангара*», которые идентифицируют с катамараном, называемым по-тамилски *сангадам*. Вне зависимости от внешнего облика торговые корабли Индийского океана и его окраинных морей были прочные и надежные, способные перевозить самые разные товары — от насыпных грузов до лошадей и слонов.

Описания судов в «Перипле»³⁸¹ включают обобщенную терминологию (грузовые суда, маленькие и большие лодки), конструктивные типы (сшитые лодки, «местные лодки из кожаных мешков», долбленные челны) и региональные названия разных типов. Анонимный автор упоминает «большие корабли, которые называются *траппага* и *котимба*» и «большие коландиофонты, поднимающиеся на Золотой [остров] и Ганг». Первые два — вероятно, *таппака* и *коттимба*, упомянутые в джайнском сочинении начала I тысячелетия

нашей эры, о которых, кроме названий, ничего неизвестно. Среди печатей III века из древнего порта Чандракетугарх в окрестностях современной Колкаты есть изображение судна и лошади, причем судно названо *трапияка*³⁸². Коландиофонты, или коландии, были крупными судами, которые совершали рейсы между Индией и Юго-Восточной Азией, откуда, возможно, происходили. Не исключено, что именно их китайские источники называют *куньлунь бо*.

Самое древнее описание индоокеанского корабля глазами уроженца Востока оставлено китайским послом III века по имени Кан Дай. Он, хотя и добрался только до Малаккского полуострова, слышал о мореходстве западной части Индийского океана и сообщил, что в дельте Инда «салятся»³⁸³ на большой купеческий корабль. Поднимают семь парусов. С сезонными ветрами [то есть с муссоном] идут в Дацинь [Римскую империю] месяц и несколько дней». Это соответствует времени плавания из Южной Индии в Аден; вероятно, индоокеанские торговцы считали Аден началом римского мира. Насколько известно, упоминание семи парусов для античности уникально. Изображения кораблей еще более редки, чем их письменные описания. Старейшее из них найдено на монетах, которые чеканила династия Сатаваханов. Она правила в западной части Деканского нагорья; одно время под ее властью находились Бхаруч на западе и значительная часть восточного побережья Индии. Монеты датируются II веком нашей эры. На многих из них можно видеть судно с высоким носом и кормой, несущее две двуногие мачты и два боковых руля.

Самое интересное изображение индоокеанского судна найдено на росписи храма в Аджанте³⁸⁴, примерно в 350 километрах к северо-востоку от Мумбая (Бомбея). Судно из Аджанты в общих чертах соответствует кораблям, описанным в «Джатаках», но содержит опущенные там детали. Главные паруса, по одному на каждой из трех мачт, развернуты как прямые, но высота у них значительно превосходит ширину; над бушпритом поднят один косой парус. (В «Джатаке о Супараге» говорится, что корабль бодисатвы летел с попутным ветром, «расправив белые паруса»³⁸⁵ как прекрасные крылья», что похоже на описание прямых парусов, у которых ширина превосходит высоту.) Нос корабля из Аджанты украшает *окулос* — изображение глаза, которое должно было помогать кораблю видеть опасность, предшественник более сложных носовых фигур. Кормчий управляет боковым рулем, на корме расположен невысокий навес, под которым стоят открытые широкогорлые сосуды. Трюм выглядит относитель-

глубоким, но изгиб борта меньше, чем на кораблях с сатаваханских кораблей II века.

Отсутствие средиземноморского влияния³⁸⁶ на конструкцию индоокеанских кораблей служит полезным напоминанием, что, хотя почти все письменные свидетельства о торговле и флотской истории этого периода содержатся в греческих и римских источниках и жители Восточного Средиземноморья активно участвовали в красноморской и индоокеанской торговле в качестве судовладельцев, фрахтовщиков, матросов и плотников, — их общее влияние на морскую торговлю и технологию было незначительным. Страбон пишет, что Элий Галл для перевозки десяти тысяч воинов в Йемен построил 80 трюмов и других судов средиземноморского типа, но не упоминает происхождение 120 судов (и их команд), ходивших между Египтом и Индией в его дни. И сегодня в традиционных судах Индийского океана нет и следа конструкций, характерных для средиземноморских судов — в них куда заметнее влияние корабелов островной Юго-Восточной Азии.

Индийские торговцы добрались до Индонезии не позднее начала первого тысячелетия. Археологические находки I—II веков на северо-востоке Явы и на севере Бали идентичны находкам из Арикамеду. Индийские товары присутствуют в Юго-Восточной Азии не только на Яве и Бали, но лишь там концентрация находок свидетельствует о присутствии самих купцов, не только товаров. Нет доказательств проникновения индийских торговцев дальше на восток, однако можно предполагать, что их торговая сеть простиралась от островов Пряностей (Молюккские и Банда) в Восточной Индонезии до Индийского океана и Средиземноморья. В последующие столетия стремление оказаться ближе к источнику пряностей было существенным фактором возникновения государств, морских начинаний и даже международного законодательства по всей Евразии. Движение, впрочем, шло не только с запада на восток; некоторые типы индоокеанских судов, в частности суда с балансирами и катамараны, возможно, отражают индонезийское происхождение или влияние. Суда с одним балансиром ходили вдоль побережья Индии. Суда с двумя поплавками на равном расстоянии от корпуса известны в Индии и далее на запад вплоть до Мадагаскара, куда их завезли индонезийские мореходы. Хотя Мадагаскар находится всего в 250 милях от Африки, анализ малагасийского языка показывает, что четвертый по величине остров мира заселили выходцы с Борнео в четырех тысячах миль на востоке. Неизвестно, когда именно мореходы, говорящие на ав-

стронезийском языке, добрались до Мадагаскара и что побудило их отправиться в столь дальний путь, однако это вряд ли произошло раньше конца I тысячелетия до нашей эры. Одна теория предполагает, что первая миграция³⁸⁷ произошла между вторым и четвертым веком нашей эры, затем на остров переселились бантуговорящие люди из Африки, а в X веке последовала вторая волна индонезийских поселенцев. Вероятно, австронезийцы добирались и до Африки, хотя никаких археологических или лингвистических доказательств не сохранилось. Отсутствие находок объясняют изменением геоморфологии побережья и преобладанием плохо сохраняющихся товаров: пряностей, тканей, невольников, которые, в отличие от керамики и железа исламской эры, не оставили следа в археологической летописи. Если австронезийцы и добрались до побережья Африки, то в силу малочисленности полностью растворились в африканском населении, чем и объясняется отсутствие лингвистических свидетельств, сравнимых с обнаруженными на Мадагаскаре.

Если материальные товары и язык почти не оставили следов, этноботаника, этномузыкознание³⁸⁸ и генетические исследования неопровержимо доказывают австронезийскую миграцию в Африку. Таро, бананы и ямс были завезены из Юго-Восточной Азии примерно два тысячелетия назад и стали главным продуктами Африки южнее Сахары до атлантического побережья Сенегала и Гамбии на западе. Австронезийские мореходы, судя по всему, завезли в Африку и многие музыкальные инструменты, включая дудку с раструбом из листа и щипковый музыкальный инструмент из палки, наподобие цитры. Сходство между «палочными цитрами» Индонезии и континентальной Африки настолько велико, что существует теория, согласно которой их принесли сперва в Восточную Африку, а уже оттуда на Мадагаскар. С другой стороны, африканцы, попавшие в Юго-Восточную Африку (по собственной воле или в качестве рабов), возможно, завезли туда ксилофон уже в VI веке.

Мореходы Юго-Восточной Азии познакомили Восточную Африку и с многими типами корабельных конструкций. *Нгалава* — разновидность лодки с балансиrom, которая встречалась на архипелаге Ламу, в Мозамбике, на Мадагаскаре и на Коморских островах даже в XX веке, в существенных деталях напоминает аналогичные лодки с Явы. *Мтене*, юркая сшитая лодка, служившая для торгового сообщения вдоль суахильского побережья, считается «реликтом индонезийского образца»³⁸⁹, утратившим балансиры и «прямым потомком древних парусных судов», на которых индонезийцы добирались до

беглов Восточной Африки. Самый заметный признак индонезийского происхождения *мтене* — окулюсы в виде точки в круге (а не натуралистически нарисованного глаза). У индонезийских судов окулюсы традиционно изображаются не только на носу, но и на корме. У *мтене* — тоже. Другая параллель — паруса из циновки, а не из холста. *Мтене* водоизмещением двадцать тонн — «единственный тип грузового судна³⁹⁰ не персидского и не арабского происхождения на суахильском побережье» — известны по документам XIX века. Сходство индонезийских и восточноафриканских судов указывает на свободный от влияния материковой Азии канал передачи культуры через Индийский океан. Во II веке первого тысячелетия этот канал разделился на два отрезка, связанных с возрожденными торговыми центрами Индийского субконтинента и Юго-Восточной Азии.

После долгого периода упадка, наступившего после заката цивилизаций Инда и ухода месопотамских купцов из торговли за пределами Персидского залива, мореходство в Индийском океане вновь расцвело в I тысячелетии до н.э. и довольно скоро распространилось на самый длинный морской путь мира — через Аравийское море и Бенгальский залив. На перекрестках сообщения между Западом и Востоком лежали Южная Индия и Шри-Ланка. Если в глазах средиземноморских мореплавателей новые рубежи лежали на западе, в Индийском океане более заманчивым представлялся восток. Греко-римских мореходов эллинистического периода и времен Римской империи влекли пряности и другая экзотическая роскошь Индии, а также более дальних стран. Индийских купцов, в литературе и в жизни, манили земли и острова золота — Суварнабхуми и Суварнадвипа — в Юго-Восточной Азии. Туда они со временем распространили свою религию, язык и другие культурные особенности, а также новые товары и ремесла. Таким образом они заложили основу для будущего расцвета торговли, наступившего с началом исламской эры, и обогащения Ближнего Востока в VII веке и позже. Они также значительно повлияли на политический ландшафт Юго-Восточной Азии и (в меньшей степени, главным образом через укрепление буддийских связей) — Китая, Кореи и Японии.

ГЛАВА 7

МАТЕРИК И АРХИПЕЛАГИ НА ВОСТОКЕ

Не случайно морских торговцев Индийского океана тянул к себе Китай — родина одной из древнейших и богатейших мировых цивилизаций. В античности купцы от Индии до Рима знали Китай и торговали с ним (пусть не напрямую) по Шелковому пути Центральной Азии. Китайцы, народ материковый, пускались в морские плаванья с большей опаской, чем их современники, но все же пускались. Первым делом они обуздали свою чрезвычайно разветвленную речную сеть с помощью сложнейших гидротехнических сооружений, которые защищали берега от сезонных наводнений, обеспечивали поливное земледелие и облегчали внутриматериковое сообщение. Затем они присоединили земли Южного Китая, населенные племенами Байюэ или Сто юэ, чьи предки, говорившие на австронезийских языках, заселили Юго-Восточную Азию во II тысячелетии до нашей эры.

В результате этих усилий к началу нашей эры стало возможно проделать путь по рекам и каналам от Гуанчжоу на юго-востоке до древней столицы Чанъань на северо-западе. Развитие надежных водных путей в континентальной части страны было залогом создания и сохранения Китайского государства; внутренняя и внешняя морская торговля обеспечивали ему превосходство над соседями по побережью. Если, как утверждают некоторые исследователи, главным мотивом для мореплавания было желание торговать с Римом в обход Парфянской империи, центр которой находился на территории современного Ирана, то этой цели добиться не удалось. Однако попытки принесли Китаю богатство и произвели в Юго-Восточной Азии культурные и политические перемены. Муссонное мореплавание стимулировало рост сельского хозяйства — надо было производить

больше продукции, чтобы привлекать и кормить заезжих корабельщиков, — и способствовало возникновению первых настоящих государств во Вьетнаме, Камбодже, Таиланде, на Малаккском полуострове, Суматре и Яве. Дальние перевозки осуществляли преимущественно иностранные купцы на иностранных судах, но сам Китай был неподвижной движущей силой морской торговли, источником материальных и нематериальных ценностей. Буддизм пришел в Китай по суше из Индии, затем монахи по морю распространили его дальше — на Суматру и во Вьетнам, в Корею и на Японские острова.

МОРСКАЯ ГЕОГРАФИЯ ВОСТОЧНОЙ И ЮГО-ВОСТОЧНОЙ АЗИИ

Южно-Китайское и Восточно-Китайское моря, область суши от Малаккского полуострова до Кореи, Индонезийский, Филиппинский и Японский архипелаги куда более сложны географически, чем Средиземноморье или Тихоокеанский регион. Индонезийский архипелаг тянется почти на две тысячи миль с востока на запад и по длине не многим уступает Средиземному морю, однако сопредельные моря Южной и Юго-Восточной Азии раскинулись более чем на две тысячи миль с юга на север, то есть на пятьдесят градусов от Явы до Кореи (примерно между десятой южной параллелью и сороковой северной). Это такой же диапазон широт, как от Танзании до Турции, от Анголы до Португалии, от Перу до Нью-Йорка. Природные условия варьируют от джунглей прибрежной Индонезии до более сухих и холодных климатических районов Северного Китая, Японии и Кореи. Такое географическое многообразие определяет местные типы производимых товаров. Ритм торговли диктовался муссонами, которые в разных частях Индийского океана дуют чуть в разное время и с разной силой, хотя общая картина примерно одинакова. Говоря словами китайского чиновника XIII века, мореходы «пользуются надежностью сезонных ветров. Они отправляются на юг зимой и возвращаются на север летом, никогда иначе³⁹¹».*

* Северо-восточный муссон (с сентября—ноября по апрель) имеет среднюю силу 4 балла по шкале Бофорта (11—16 узлов) южнее 10°N, 6 баллов (22—27 узлов) в Лусонском проливе между Филиппинами и Тайванем и 5 баллов на севере; в декабре и январе от Вьетнама до Японии преобладают ветра с силой 7 баллов (28—33 узла). Юго-западный муссон (с мая—июня по август—сентябрь) по всему региону имеет в среднем силу 3—4 балла (7—16 узлов), хотя нередко налетают шквалы.

Японский архипелаг состоит из четырех главных островов — Кюсю, Сикоку, Хонсю и Хоккайдо и почти четырех тысяч маленьких, включая дальние островные дуги вроде Рюкю. Горный ландшафт затрудняет наземное сообщение и неблагоприятен для сельского хозяйства, так что основные перевозки в Японии всегда осуществлялись морем вдоль побережья. В ста милях через Корейский пролив от Кюсю лежит гористый Корейский полуостров. Его изрезанные берега окаймлены сотнями островов; особенно много их в Корейском заливе и Желтом море. Побережье Китая тянется на 7500 миль от реки Ялуцзян до Тонкинского залива. К северу от залива Ханчжоувань и устья Янцзы берега по большей части низкие и песчаные; южные берега более гористы, изрезаны, рядом с ними больше островов. Побережье Вьетнама делится на три топографических региона. На севере Красная река (Хонгха), берущая начало на Юньнаньском нагорье, образовала большую, обрамленную горами аллювиально-дельтовую равнину. К северу от нее находится бухта Халонг, испещренная сотнями известняковых островов, каждый из которых увенчан шапкой пышной зеленой растительности. К югу хребет Чыонгшо тянется до Хюэ, где джунгли сменяются широкими пляжами и прибрежными равнинами, а затем — болотами и мангровыми зарослями дельты Меконга. Западнее горы обнимают побережье Камбоджи и Восточного Таиланда; вся северная часть Бангкокского залива занята болотами дельты реки Чаупхрая (Менам). Малаккский полуостров при протяженности 1500 километров с севера на юг нигде не превышает в ширину 300 километров, а в районе перешейка Кра и вовсе суживается до сорока километров. Однако помимо данных о том, что китайские торговцы в I веке до нашей эры пересекали северную часть полуострова, нет практически никаких письменных или археологических свидетельств о торговом сообщении через его густые леса и почти необитаемые горы. На восточном побережье с его широкими аллювиальными долинами возникли довольно развитые государства. Западное побережье, защищенное от муссонного зюйдвеста Суматрой до пятой северной параллели, окаймляют непроходимые мангровые болота, уходящие в глубь суши на расстояние до двадцати километров, а горы здесь подступают гораздо ближе к морю.

Между Малаккским полуостровом и Суматрой лежит пятисотмильный Малаккский пролив — главный путь из Индийского океана в Восточно-Китайское море. На северо-западе его ширина примерно 175 миль, а вот на юго-востоке он распадается на лабиринт узких проливов — иные из них не шире двух миль — между островами ар-

ипелага Риао и Сингапурскими островами. Гористый ландшафт Суматры и прибрежной Явы затруднял ведение сельского хозяйства и территориальное объединение; вдоль узких долин возникали враждующие государства. По морю связь между ними была довольно проста, но рельеф не позволял им объединиться или установить прямой контроль над соседями. Власть держалась больше на договорах и угрозах, чем на захвате и военной силе, а управление заключалось почти исключительно в сборе податей, текущих от периферии государства к его центру.

Воды Юго-Восточной Азии иногда называют азиатским Средиземноморьем³⁹², что может создать ложное впечатление о степени культурного и географического единства. Жители архипелагов, составляющих современные Индонезию, Восточный Тимор, Филиппины и Малайзию, имеют общее происхождение и говорят на родственных языках; но если Средиземное море почти замкнутое, то лишь северо-западная часть Южно-Китайского моря омывает материковое побережье, включающее Малаккский полуостров, Таиланд, Камбоджу, Вьетнам и Китай. Южно-Китайское море и мелкие моря Восточной Индонезии соединяются с Тихим океаном и на юге и западе отделены от Индийского океана проливами, разрезающими южные острова Индонезии на расстоянии от первых десятков до сотен миль. Острова Средиземноморья исчисляются сотнями; в Юго-Восточной Азии более двадцати шести тысяч островов³⁹³: от Суматры на юго-западе до Новой Гвинеи на востоке и Тайваня и Филиппин на севере. Такая раздробленность мешала возникновению политических союзов, сравнимых с теми, что существовали в Китае, Южной Азии, на Ближнем Востоке или в Средиземноморском бассейне. Островные империи стали возможны лишь начиная с VII века нашей эры после значительного прогресса в сельском хозяйстве и мореходстве.

О сложности региона свидетельствует и его речевое многообразие. На пространстве от Индонезии до Японии существуют пять языковых семей — каждая из них такая же самостоятельная ветвь генеалогического древа языков, как индоевропейская, распространенная (вперемешку с афро-азиатской и алтайской) от Индии до Ирландии. На австронезийских языках³⁹⁴ — общим числом тысяча двести — говорят на островах Юго-Восточной Азии от Филиппин до Индонезии, на юге Малаккского полуострова и в Центральном Вьетнаме. Носители языков тайской семьи³⁹⁵ живут на севере Малаккского полуострова и в Таиланде, австроазиатской — во Вьетнаме и Камбодже. Сино-тибетская семья включает корейский и китайские языки, японский

составляет отдельную семью. Такое множество отдельных наречий вело к предсказуемым трудностям, как объяснял китайский чиновник III века, отправленный в Цзяочжи (Северо-Восточный Вьетнам). «Обычаи не одинаковы, — писал он из этого коммерческого центра на полпути между Китаем и Юго-Восточной Азией, — и никто не понимает чужих языков, так что для разговора необходимы несколько переводчиков»³⁹⁶. Не менее важно, что в этом регионе никогда не было лингва франка — аналога латыни или арабского, общих для ученых единоверцев или купцов Запада.

Изучая географию языков, можно узнать, как мигрировали древние народы. Предки людей, говорящих на австронезийских языках, вышли из Южного Китая и за десять тысяч лет распространились на восток и на юг через Тайвань, Филиппины и острова Юго-Восточной Азии. Первыми австронезийскими поселенцами в материковой Юго-Восточной Азии были, вероятно, островитяне, прибывшие через Филиппины и Борнео во II тысячелетии до нашей эры. Созданная их потомками культура сахюинь (по названию прибрежной деревушки в Центральном Вьетнаме) возникла примерно в 600 году до н.э. и раскинула торговую сеть по островной и материковой Юго-Восточной Азии до самой Индии. Судя по современным археологическим находкам, торговля сахюинь на севере не шла дальше Центрального Вьетнама, за которым начинались земли донгшонской культуры. Она существовала в долине Красной реки в окрестностях Ханоя с VII века до н.э. по I век н.э. Ее создал народ, говорящий на австроазиатском языке и пришедший по суше из Южного Китая. Согласно местной традиции, отражающей смешение с австронезийскими мореплавателями³⁹⁷, жители Северного Вьетнама являются потомками морского государя-дракона по имени Лак Лонг Куан и феи Ау Ко, жены китайского завоевателя, которую Лак Лонг Куан похитил, дабы обезопасить себя от нападений с севера. Культура донгшон наиболее знаменита литыми бронзовыми барабанами³⁹⁸. Весом до ста килограмм и высотой иногда более метра, они известны далеко на востоке; на родине мускатного ореха, островах Банда, найдено более двухсот штук. То, что люди культуры донгшон были связаны с морем, видно и по широкому распространению барабанов, и по изображенным на них морским сюжетам. Лишь два барабана найдены в Южном Вьетнаме, ни одного — на Борнео, на Филиппинах и в Северо-Восточной Индонезии, что подкрепляет гипотезу о четкой демаркации между народами, говорящими на австроазиатских и австронезийских языках. Трудно сказать, просто ли сахюиньцы не хотели торговать с донгшонцами или

тивно преградили им путь на восток³⁹⁹. Барабаны находят при раскопках погребений в Западной Индонезии и в материковой части Юго-Восточной Азии, но их могли доставить из Северного Вьетнама в Таиландский залив по рекам, а дальше уже на юг и на восток.

КИТАЙСКОЕ ГОСУДАРСТВО В VIII–III ВЕКАХ ДО Н.Э.

Мореплаватели Юго-Восточной Азии, говорящие на австронезийских языках, вышли из Южного Китая. В отличие от них обитатели Северного Китая в море не стремились — их жизнь была тесно связана с реками. Древняя колыбель китайской культуры располагалась в великой излучине Желтой реки (Хуанхэ) в современных провинциях Шаньси, Шэньси и Хэнань, юго-западнее Пекина, в тысячах километров от моря. Наибольшую опасность для Китая представляли кочевники Центральной и Северной Азии, так что правители заботились в первую очередь о безопасности сухопутных границ. Гористые прибрежные области Южного Китая — Чжэцзян, Фуцзянь и Гуандун, — населенные земледельцами и рыбаками юэ, были относительно безопасны, так что китайская экспансия в этом направлении происходила медленно и не столько ради территориальных приобретений, сколько для защиты торговли: отсюда, с юга, в Китай везли экзотические тропические товары.

Связи Китая с морской торговлей осложнялись противоречием между потребностью в безопасности и тягой к новизне. Почти все династические правители стремились оградить страну от нашествий с севера и с запада, для чего затевались такие проекты, как строительство Великой стены. В то же время китайцы ощущали себя Средним царством. Морская граница на востоке и на юге была и проницаемым барьером, сквозь который могли проникать чуждые идеи, и воротами, через которые иностранцы слали заморские товары в форме дани. Суть торговли-дани состояла в том, что Китай теоретически производил все необходимое и не нуждался в иноземных товарах. Все привезенные товары считались материальным символом того, что отправитель признает верховенство Китая; ответные дары — знаком расположения со стороны императора. В целом «дань» была искусной выдумкой, призванной укрепить у китайского двора чувство собственной значимости⁴⁰⁰; нередко самим китайцам случалось покупать «дарами» мир или, в случае заморских государств, призна-

ние. Исторически жители Китая не опасались вражеских нападений со стороны побережья.

В Китае в различные эпохи существовало официальное противодействие заморской торговле и ее следствию — неумеренному потреблению продуктов роскоши, которое, как и в Риме, считалось губительным для экономической стабильности, безопасности и морали в стране. Особенно это противодействие усиливалось, когда император приближал к себе советников-конфуцианцев. Конфуцианцы с их упором на сыновние обязательства и верой в добродетельное патерналистское правительство обычно презирали торговлю. Суть их взглядов изложена в двух афоризмах из «Бесед и суждений» Конфуция, составленных его учениками после смерти учителя в 479 году до н.э.: «благородный муж знает только долг, низкий человек знает только выгоду» и «пока родители живы, не уезжай далеко, а если уехал, обязательно живи в определенном месте»⁴⁰¹. Обычно второе изречение толкуют так: человек всегда должен быть близко к родителям, чтобы помочь им, если надо, а в худшем случае похоронить их, как положено. Уехать по торговым делам и не выполнить сыновний долг — величайшая низость. Характерные конфуцианские доводы приводил министр Чао Цо, который в 170-х годах до н.э. убеждал императора, что лучшие занятия для подданных — хлебопашество и производство шелка, которые привязывают людей к земле и к семьям. Чао Цо считал купцов алчными, скаредными, выставляющими напоказ свое богатство и заносящимися не по чину. Он утверждал, что «просвещенный правитель чтит „пять злаков“ и презирает золото и яшму» — меновой товар купцов, которые «путешествуют по морям, не ведая тягот голода и холода»⁴⁰². Такое презрение к купцам существовало не только в Китае: с Чао Цо согласились бы Тиберий и Плиний, а также сегодняшние антиглобалисты, — однако в других странах оно отражало скорее идеал, чем реальность. Более того, во взаимодействии с миром за границами Срединного царства или в отказе от такого взаимодействия Китай руководствовался больше стратегическими требованиями, чем культурными предпочтениями. Конфуций жил в начале VI века до нашей эры, когда на территории нынешнего Северного, Центрального и Восточного Китая существовало множество удельных государств. Первые задокументированные сведения о торговле между Северным и Южным Китаем относятся к VI и V векам до н.э.: княжество Ци (в провинциях Хэбэй и Шаньдун) торговало бронзой, железом и шелком с более северными государствами У и Юэ. Впрочем, на море не только торговали, но и воевали. Нам известны почти двад-

ностью полмиллиона человек захватить побережье современных провинций Фуцзянь, Гуандун и Гуанси, а также Северного Вьетнама. Однако это мощное войско увязло в труднопроходимой местности; оно несло потери из-за постоянных вылазок неуловимого врага и трудностей в подвозе провианта. Победы удалось добиться лишь после строительства пятикилометрового канала Линцюй, значение которого было куда больше, чем можно догадаться, исходя из его небольшой длины.

В Китае, как и во всем мире, каналы служили для орошения, перевозок и, быть может в первую очередь, для борьбы с паводками. И все же по причине многочисленности, длины и полноводности главных рек⁴⁰⁵ строительство каналов и внутриматериковое судоходство играли в развитии Китая большую роль, чем где бы то ни было еще. И Янцзы (Чанцзян), и Желтая река (Хуанхэ) берут начало в Куньлуньских горах Тибетского нагорья на высоте примерно шесть тысяч метров, однако к морю они устремляются совершенно разными путями*. Янцзы в верхнем течении параллельна Меконгу, затем поворачивает на юг, прорезает Юньнаньское нагорье и дальше течет на северо-восток. Ниже Чунцина она стиснута высокими стенами горного каньона, где до завершения строительства плотины ГЭС «Три ущелья» в 2006 году разница уровня воды в паводок и в межень достигала шестидесяти метров. Оставив позади горы, Янцзы неспешно катит свои воды по широкой долине и минует Нанкин по пути к Шанхаю, где впадает в Восточно-Китайское море. Желтая река следует более северным курсом, описывая длинную букву S: она пересекает пустыню Ордос вблизи монгольской границы и лишь затем поворачивает на юг. Примерно в ста пятидесяти километрах к востоку от того места, где располагался город Чанъань, столица империи Цинь, Желтая река резко устремляется на восток, к Кайфыну, а там вновь меняет направление на северо-восточное и впадает в Бохай между Шаньдунским полуостровом и городом Тяньцзинь — сегодняшним портом Пекина. Желтая река короче Янцзы, а ее бассейн в четыре раза меньше, однако в нижнем течении она куда менее предсказуема. На протяжении последних семисот километров ее русло расположено выше окружающих равнин (как у Миссисипи в Новом Орлеане), что создает постоянную угрозу наводнений. Между XIII и XIX веком, а затем между 1930 и 1947 годом Желтая река совершала прорыв в новое русло и впадала в Желтое море южнее Шаньдунского полу-

* Китайцы относят название «Янцзы» лишь к нижнему течению реки, которую они именуют Чанцзян, что означает «Длинная река».

орова. С 1947 года ее устье открывается в Бохай двумястами пятьюдесятью милями северо-восточнее.

Укрощение этих бурных рек (третьей и четвертой по длине в мире) было главной задачей Китая на протяжении всей его истории, и в итоге китайцы стали лучшими строителями каналов на земле. Опыт создания каналов для защиты от наводнений и для орошения полей позволил создать и каналы специально для навигации; самые важные из них связали долину Желтой реки, где выращивали в основном пшеницу и просо, с Янцзы, севернее которой заливное рисоводство было почти невозможно. Старейший такой канал построен не позднее IV века до нашей эры. Ирригационные и транспортные каналы объединяли империю и поддерживали ее мощь: орошение обеспечивало надежные урожаи, а зерно, которым по большей части выплачивались налоги, доставляли в столицу по каналам. Кроме того, каналы облегчали расширение империи: по ним легче было перевозить войска, как явствует из истории циньского завоевания Ста Юэ.

В 219 году до н.э., через два года после начала вторжения на юг, Шихуанди «отправил войско на башенных судах [*лоу-чуань*] в южные районы, чтобы завоевать край ста племен Юэ. Он повелел своему надсмотрщику [Ши] Лу вырыть канал, чтобы на землю юэ можно было переправлять зерно»⁴⁰⁶. Расположенный в провинции Гуанси канал Линцзюй (Чудесный или Волшебный) соединяет реку Сян, северный приток Янцзы, с рекой Гуйцзян, притоком Жемчужной реки, впадающей в Южно-Китайское море возле Гуанчжоу*.

Ши Лу не только прорыл канал Линцзюй, но и расчистил примерно двадцать пять километров верхнего течения Гуйцзян. Эти относительно скромные изменения обеспечили водное сообщение между Гуанчжоу и столицей Чанъань, расстояние между которыми по прямой составляет две тысячи километров. Это была «цепь коммуникаций, не имеющая аналогов»⁴⁰⁷ для III века до нашей эры, да и для любого другого времени, во всем мире.

Завоевание Юэ длилось десять лет. Бои и лишения оказались почти невыносимы для китайцев, многие из которых «вешались на придорожных деревьях в таких количествах, что от одного трупа можно было увидеть другой»⁴⁰⁸. Нельзя забывать про эти жертвы,

* Название «Жемчужная река» (Чжуцзян) относится как к широкой и короткой реке, на которой стоит порт Гуанчжоу, так и к бассейну Чжуцзян, в который входят Сицзян («западная река»), Дунцзян («восточная река») и Бэйцзян («северная река»).

однако канал свидетельствует о умениях и дальновидности циньских инженеров, которые минимумом коллективных усилий создали сеть внутриматериковых водных путей, соединивших самые северные и самые южные речные системы страны. Автор XII века беспристрастно оценил проект. «Жестокость и подозрительность Шихуанди я нахожу прискорбными, — писал он. — Однако его деспотическая власть навеки покорила воды, так что суда могут путешествовать через сушу. Десять тысяч поколений люди пользуются этим каналом. Впрочем, заслуга принадлежит не одному Шихуанди — [Ши] Лу также был великим мужем. Из-за всего этого канал зовется Чудесным»⁴⁰⁹.

Постройка канала Линцуй (функционирующего и в наше время, двадцать два века спустя) облегчила завоевание Юэ; теперь в Китае появились люди, которым «лодки служили повозками, а весла — лошадами»⁴¹⁰. И лодки, и весла были необходимы для торговли с югом. С этого времени южные прибрежные провинции оставались главными воротами Китая в Юго-Восточную Азию и более далекие страны.

Шихуанди умер в 210 году до н.э., и хотя его империя ненадолго пережила своего создателя, циньские методы управления были восприняты династией Хань, которая вышла победительницей из междоусобных смут и правила Китаем в следующие четыре века, с 202 года до н.э. по 220 год н.э.*

Первоначально Хань занимала примерно ту же территорию, что и Цинь, исключая земли Юэ, на которых бывший циньский военачальник основал царство Наньюэ, со временем попавшее в вассальную зависимость от Хань. Это обеспечило Хань стабильность южной границы, а значит, и поступление таких экзотических товаров, как «два белых нефрита, тысяча перьев зимородка, десять рогов носорога [рог носорога считался лучшим средством для повышения мужской потенции], пятьсот каури с пурпурными полосами, сосуд с личинками коричневого жука-усача [лакомство, если вымочить их в меду], сорок пар живых зимородков и две пары павлинов»⁴¹¹ в обмен на железо и шелк с севера. Рынок для этих южных диковин, частью добытых в Наньюэ, частью привезенных из более дальних краев, рос под благотворным управлением династии Хань.

Самым важным из южных портов была столица — Гуанчжоу (тогда она звалась Паньюй), «центр торговли жемчугом, круглым

* Династия Хань делится на Раннюю Хань (202 до н.э. — 2 н.э.) и Позднюю Хань (25–220 н.э.)

и другим, рогами носорога, черепашими панцирями, фруктами... и тканями»⁴¹². Западнее располагались важные жемчужные промыслы Хэпу в Тонкинском заливе. Однако самыми богатыми из южных земель были провинции Цзяочжи на Красной реке и Цзючжэнь — после их завоевания культура донгшон в Северном Вьетнаме впервые попала в сферу китайского влияния. Двор Наньюэ становился все более про-Ханьским, однако в 112 году молодой правитель и множество китайских послов были убиты. Ханьский император У-ди, готовясь нанести удар возмездия, объявил во всей стране амнистию и приказал отправить бывших заключенных, «а также сто тысяч матросов башенных судов, стоящих южнее рек Хуайхэ и [Янцзы]»⁴¹³, против Юэ. После падения Гуанчжоу Хань разделила земли Наньюэ, создав префектуры Наньхай и Хэпу в современных провинциях Гуандун и Гуанси соответственно, а также Цзяочжи, Цзючжэнь и Жинань⁴¹⁴ в Северном Вьетнаме. Поскольку последние три префектуры были нужны главным образом для поддержания торговли с югом, вьетнамцы пользовались значительной автономией.

Цзяочжи и Фуанань, I век до н.э.

Никто из современников не оставил записок о торговле в Цзяочжи в I веке до н.э., однако более поздние источники указывают, что по меньшей мере ко времени смерти императора Хань У-ди в 87 году до н.э. существовали регулярные торговые связи с Индией и Юго-Восточной Азией. «История династии Ранняя Хань» включает сведения о других государствах, торговых путях и товарах, особо упоминая «блестящие жемчуга, стекло, редкие камни и чудные диковины»⁴¹⁵, которые меняли на «золото и всевозможные шелка. Суда выходили из префектур Хэпу или Жинань и двигались вдоль побережья мимо устья реки южнее современного Бангкока до Малаккского полуострова. Здесь, согласно тому же источнику, торговцы высаживались на сушу, чтобы пересечь сорокакилометровый перешеек Кра — на это уходило более «более десяти дней пешего пути».

Когда китайцы добирались до Бенгальского залива, «торговые корабли варваров» доставляли их в Хуанчжи — по мнению большинства исследователей, это был Канчипурам, столица государства Паллавов в современном индийском штате Тамилнад. В целом путешествие занимало «несколько лет», при условии, что купцы избегнут «губительных ветров и волн, а также опасности утонуть» и что их по

дороге не ограбят и не убьют «варвары». «История» включает описание еще одного путешествия в Хуанчжи, совершенного примерно во 2 году нашей эры, в междоуцарствие между Ранней и Поздней Хань. Везя с собой живого носорога, послы вернулись из Хуанчжи в Жинань через Пицзун всего за десять месяцев. Если Пицзун и впрямь, как предполагается, остров южнее Малаккского полуострова, то более короткое время путешествия, возможно, определяется маршрутом — не вдоль побережья, а напрямик через Восточно-Китайское море, хотя упоминания о таких плаваниях появляются лишь в V веке.

В конце тридцатых годов нашей эры Цзяочжи охватило восстание, поднятое сестрами Чынг Чак и Чынг Ни⁴¹⁶. После трехлетней кампании китайцы разделили Вьетнам на округа, подчиненные военным и гражданским властям. Вьетнамцы стремились добиться независимости, а желание Хань принудить Северный Вьетнам к покорности диктовалось не тревогой за территориальную целостность, а необходимостью охранять безопасность торгового пути на юг. После поражения сестер Чынг Цзяочжи оставался спокойным на протяжении примерно столетия⁴¹⁷, несмотря на общее недовольство взяточничеством китайских чиновников и их местных помощников. Все изменилось в 136 году, когда этнические тямы из Центрального Вьетнама подняли в Жинань восстание, которое быстро охватило и Цзяочжи. Внутренние неурядицы не позволили Хань отрядить войска на юг, так что ханьский двор вынужден был заключить мир с повстанцами. Неурядицы эти, значительно подорвавшие власть Хань, почти не затронули Цзяочжи, куда устремились многие северяне, поскольку там имелись выгодные возможности торговли как для своих, так и для иностранных купцов.

Больше всего от развития торговли при династии Хань выиграла Фунань⁴¹⁸ — государство, существовавшее в II–VI веках в нижнем течении Меконга на территории современных Вьетнама и Камбоджи. Успех этого государства определялся его географическим положением на месте встречи муссонов — там, где Сиамский (Таиландский) залив открывается в Южно-Китайское море, а также его продуктивным сельскохозяйственным сектором. По пути с запада купцы добирались до порта Ок-Эо с одним муссоном и отплывали на север в Китай с другим. Порт в дельте Меконга мог дать этим купцам приют на несколько месяцев кряду, поскольку Фунань производила довольно риса и других продуктов, чтобы прокормить и собственное население, и заморских торговцев. Кроме того, индийские и китайские купцы редко оказывались в Ок-Эо одновременно: с тем ветром, с которым одни прибывали в Фунань, другие плыли домой. Название «Фунань» известно

Из китайских записей, но они указывают, что сильнейшее иностранное влияние на этот регион исходило из Южной Азии. История государства повествует, что местная правительница Линь-е вышла на проходящее судно, но пассажиры и команда дали ей отпор. Замужество одного из этих пассажиров, индийского брахмана по имени Каун-да, она вышла замуж, и они вместе стали править страной.

Неизвестно, правдива ли эта история, но дальнейшее территориальное расширение Фунани было направлено на то, чтобы сохранить торговлю с западными странами и занять в ней главенствующую роль. В начале III века полководец Фань Шимань «напал на соседние царства и покорил их. Все они признали себя его вассалами... он принял титул „великого правителя Фунани“. Затем он построил большие корабли, пересек огромное море и захватил еще более десяти царств... включая Дуньсунь»⁴¹⁹, небольшое торговое государство в северной части Малаккского полуострова.

Примерно в 250 году царь У — одного из государств, возникших на развалинах Хань, — отправил послов по имени Чжу Ин и Кан Дай разузнать, что смогут, о Фунани и западной торговле. Фунань произвела на них смешанное впечатление. Послов возмутил вид голых табуированных людей, однако они отметили, что те «живут в огражденных городах, дворцах и домах»⁴²⁰. Управление и экономика Фунани были крепкими: «Налоги платятся золотом, серебром, жемчугом и благовониями... Есть книги, архивы и прочее... Письмо их похоже на письмо *ху*» — народа, который пользовался алфавитом индийского происхождения. Индийское влияние было очень заметно, и послы встретились с представителем одного из царств субконтинента. Кан Дай отметил доступность товаров из Дацинь (Римской империи), которые доставляли в Фунань через индийские порты, описал особенности торговых путей между Малаккским полуостровом и Индией, а также Индией и Римской империей. В утраченном труде⁴²¹ Кан Дая предположительно рассказывалось о китайском купце, плававшем из Китая в Индию и обратно через Юго-Восточную Азию. Главная роль Фунани в товарном обмене между Востоком и Западом видна по разнообразию находок на ее территории. Археологи обнаружили более трехсот пятидесяти приморских и речных поселений, связанных с портом Ок-Эо; при раскопках найдены предметы из Юго-Восточной Азии, Китая, Индии, Персии, Средиземноморья, в том числе монеты и медальоны с портретами римских императоров II века Антонина Пия и Марка Аврелия. Китайский трактат III века «Народы Запада» уделяет большое внимание Дацинь, что может означать сам Рим,

Римскую империю в целом или ее азиатские провинции. Этот ранний отчет о Шелковом пути перечисляет шестьдесят три продукта Дацинь от золота, серебра и драгоценных камней до ладана, мирры и «двенадцати благовонных трав». Раздел «Морской путь в Дацинь» объясняет, что «в прошлом говорили только о водном пути в страну Дацинь и не знали, что есть путь по суше»⁴²². Это вполне согласуется с западными источниками того времени, которые тоже пишут преимущественно о морском пути на Восток. Более того, находки в Центральном Таиланде, Вьетнаме и по берегам Яванского моря показывают, что освоение Фунанью иностранных религий, принципов государственного управления и предметов материальной культуры подхлестнуло параллельное развитие по всей Юго-Восточной Азии. Несмотря на большие расстояния, морской путь был, вероятно, не опаснее Шелкового пути через Среднюю Азию. Он занимал меньше времени, и пошлины на нем были не так значительны, поскольку товары на борту корабля проходили через меньшее число границ.

За четыре столетия до того, как византийские императоры Юстин и Юстиниан убеждали Аксум покончить с монополией Сасанидов на торговые пути в Индийском океане, Китай пытался обойти парфянских посредников и торговать с Римом напрямую. Между 97 и 101 годом нашей эры китайский посол по имени Гань Ин добрался до порта Спасину Харакс (кит. Тяочжи) в Персидском заливе, надеясь сесть на корабль, который доставит его в римский порт на Красном море. Парфяне (возможно, угадав в китайском после конкурента) напугали его рассказами о тяготах путешествия: «Море чрезвычайно пространно. Тем, кто ездит туда, нужно три месяца при попутном ветре, чтобы переправиться, а при слабом ветре иногда надобно и два года. Поэтому те, кто пускается в море, берут с собой провианта на три года. В море люди очень тоскуют по родине и от этого многие [даже] умирают»⁴²³.

Так или иначе, Гань Ин раздумал плыть дальше. Даже сумей он осуществить свою миссию, едва ли это что-либо существенно изменило, поскольку аналогичные попытки со стороны Запада не дали ощутимых результатов.

Самая известная из этих попыток была предпринята в 166 году, когда, согласно «Истории династии Поздняя Хань», к китайскому двору прибыли купцы, назвавшиеся посланцами римского императора. Описывая отношения между тремя главнейшими евразийскими державами в III веке нашей эры, хронист отмечает, что римляне *ведут морскую торговлю с Аньси [Парфией] и Тяньчжэ [Индией] и получают десятикратную прибыль... Правитель их не раз собирался направить*

полю и наладить связь с Китаем, но Аньси хотела торговать с Дацинь китайским шелком и потому препятствовала ей наладить непосредственную связь с Китаем. Так было до 166 когда, правитель страны Дацинь, Аньдунь [Антонин Марк Аврелий] направил посольство, которое вступило в Китай через границы Жинань и поднесло [в качестве подарка] слоновую кость, носорожий рог и панцирь черепахи⁴²⁴.

Весьма возможно, что «послы» были в действительности самозванцами. Слоновую кость, рог носорога и черепаховые панцири везли не из Рима; их можно было свободно приобрести в Юго-Восточной Азии. Скорее всего, как намекает и сам хронист, то были обычные купцы, которые назвались посланцами имперского Рима, чтобы придать себе значимость. Нет никаких свидетельств, что их обман раскрылся; впрочем, китайских чиновников, безусловно, интересовали любые сведения о Западе, пусть даже полученные из уст самозванцев.

КИТАЙ И ЮГО-ВОСТОЧНАЯ АЗИЯ В III–VI ВЕКАХ

Династия Хань рухнула в начале III века под натиском хунну — кочевого народа, воевавшего против нее с первого столетия, — и в Китае начался 370-летний период борющихся царств. На исходе своего существования Хань находилась под фактической властью полководца Цао Цао, тщетно пытавшегося сохранить единство империи. Решающей стала битва у Красной скалы, многократно воспетая в китайской литературе⁴²⁵. Она разыгралась на реке Янцзы неподалеку от современного Улиня в декабре 208 года. У Цао Цао был флот речных кораблей и примерно двести тысяч воинов; против него выступали объединенные силы Сунь Цюаня и Лю Бэя, будущих правителей царств У и Шу Хань соответственно. Цао Цао был разбит, а через десять лет Китай разделился на три царства. Первым было Вэй, основанное сыном Цао Цао, со столицей в Лояне на Желтой реке, вторым — Шу Хань, императором которого стал Лю Бэй (в 265 году его династию сменила Западная Цзинь), в верхнем течении Янцзы и дальше на юго-восток, а третьим — У под властью Сунь Цюаня на востоке со столицей в Цзянькане (Нанкине) в нижнем течении Янцзы. Поскольку Вэй и Шу преграждали У доступ в Центральную Азию, откуда везли самых лучших лошадей, правители У стали искать обходные морские пути. У вторглось в Цзяочжи ради

получения контроля над традиционной торговлей экзотическими тропическими товарами и по причине того, что долина Красной реки давала доступ к конским пастбищам Юньнаньского нагорья⁴²⁶. Правители У стремились к торговле с югом и добивались признания со стороны далеких государств как подтверждения, что они — законные Сыны Неба. Княжество Линь, основанное в 192 году на южной границе Цзяочжи, Фунань и Тан-Мин в Камбодже прислали в У своих послов. У всячески поощряло китаизацию областей к югу от Янцзы, прежде находившихся вне китайской культуры. Это положило начало многовековому процессу, который предвещал продвижение северокайских сил на юг во время бурных событий V и VI веков.

Положение У всегда было шатким, и к 250-м годам оно вело постоянные оборонительные войны на границах. Воспользовавшись этим, Цзяочжи взбунтовалась, подстрекаемая правителями Линь, Фунани и Западной Цзинь. Чтобы не заходить в охваченную беспорядками Цзяочжи, торговые корабли из Наньхая теперь огибали Северный Вьетнам и шли напрямик в Гуанчжоу. Хотя в Гуанчжоу китайская власть была крепка, порт находился далеко от столицы, и «лишь бедные чиновники, не имевшие иных средств получить независимость, искали назначения туда»⁴²⁷. Место в порту, куда везли экзотические товары, вдали от присмотра имперских сановников, позволяло брать огромные взятки. К концу четвертого века Гуанчжоу снискал себе славу «места диковинных и драгоценных вещей, один мешок которых может обеспечить несколько поколений», так что продажные чиновники, бравшие взятки с купцов, сказочно обогащались. Со временем Цзяочжи вернула себе былую роль в торговле, но именно в этот период Гуанчжоу приобрел статус одного из главных китайских портов.

Разгром У и консолидация Цзинь в 280 году вызвали бум южной торговли: продавцы и покупатели спешили наверстать то, что упустили за долгие годы, когда Северному Китаю приходилось обходиться без южных предметов роскоши. Однако надежды на расширение Наньхайской торговли, возникшие к концу века, не оправдались: между 304 и 316 годом хунну захватили почти весь северный Китай, и цзиньский двор перебрался из Лояна в Нанкин. Приход к власти чужеземцев заставил почти миллион северян искать спасения на юге⁴²⁸. Этнические китайцы, бежавшие в Юэ, принесли с собой культурные и политические институты, в том числе язык и способы управления. Именно в этот период морские перевозки впервые заняли ведущие позиции во внешней торговле Китая⁴²⁹.

Пришельцы боролись за власть между собой, а в Цзяочжи противостояли коренному населению и заморским купцам. Нестабильность ела к высоким пошлинам и расцвету взяточничества среди чиновников, чья алчность лишь выросла с тех времен, когда назначение в Гуанчжоу считалось надежным способом поправить состояние. В начале V века таможенные чиновники в Цзяочжи и Жинани облагали импорт юшлиной от 20 до 30 процентов. Некий префект прославился тем, что установил пошлину более чем в половину стоимости товара, а затем устрашил возмущенных купцов «кораблями и военными барабанами. Это вызвало ярость различных стран [из которых прибыли торговцы]»⁴³⁰. Позже в народе говорили, что «правителю Гуанчжоу довольно один раз въехать в городские ворота, и он становится богаче на тридцать миллионов связок денег»⁴³¹*, Цзиньский двор не контролировал своих представителей в Гуанчжоу, и хотя взяточничество дорого обходилось имперской казне, самые большие потери несли торговцы из Линьи. Когда все дипломатические обращения в цзиньскому двору оказались безуспешными, Линьи вторглось в Цзяочжи. В следующие семьдесят лет китайцы считали жителей Линьи не более чем пиратами, которыми те, за неимением возможности торговать, нередко и становились. Тем не менее между 421 и 446 годом они отправили шесть миссий к династии Лю Сун (преемнице Западной Цзинь) и в 445 году предлагали дань в десять тысяч *катти* (шесть тысяч килограммов) золота, сто тысяч катти серебра и триста тысяч катти меди. Однако это не помогло: Лю Сун провела жестокую карательную операцию против Линьи, в ходе которой, по свидетельству современников, китайцы перерезали всех в порту Кхутук, а в дворцах и буддийских храмах столицы награбили несметное количество золота⁴³².

Политическая обстановка в Южном Китае и вокруг него в целом оставалась неустойчивой, но были и периоды стабильности, даже процветания, которые вели к росту внешней торговли. В IV веке к цзиньскому двору прибыли всего три миссии (все из Линьи), а между 421 годом и основанием династии Суй в 589-м — шестьдесят четыре торговые миссии из различных государств Юго-Восточной Азии⁴³³: столько же, сколько за триста лет благополучного правления династии Тан. Однако Линьи так и не оправилось после разорения в 446 году, и Фунань также постепенно приходила в упадок. Эти перемены были связаны не столько с политикой Китая или с продажностью чинов-

* Деньги представляли собой медные монеты с дыркой посередине; стандартной платежной единицей была связка в тысячу монет.

ников, сколько с изменениями в торговых путях Юго-Восточной Азии: купцы теперь предпочитали двигаться не вдоль побережья между Малаккским полуостровом и Фунанью, а через Южно-Китайское море от Малаккского пролива до Южного Вьетнама или Китая.

ФАСЯНЬ И ПУТЬ ЧЕРЕЗ МАЛАККСКИЙ ПРОЛИВ В V ВЕКЕ

Возможно, некоторые корабли пересекали Южно-Китайское море уже в I веке нашей эры (если не раньше), однако этот маршрут не был обычным для купцов из далеких стран. Первое достоверное описание прямого пути через море принадлежит Фасяню, буддийскому монаху, долго жившему в Индии (куда он попал из Китая по суше) и на Шри-Ланке. В 413–414 годах он возвращался в Китай морем; злоключения этого плавания занимают почти всю последнюю книгу его записок. Из них можно почерпнуть сведения о маршруте, которым двигался Фасянь, практике судоходства, обычаях и суевериях моряков. Путешествие состояло из двух этапов, разделенных пятимесячным пребыванием на острове в Юго-Восточной Азии. Оба судна, на которых он плыл, имели на борту более двухсот человек, но сами суда Фасянь не описывает, только упоминает, что по пути от Шри-Ланки до Еподи (возможно, Борнео или Ява) к их большому судну сзади было прицеплено маленькое — «на тот случай, если большое потерпит крушение»⁴³⁴.

Мера предосторожности была явно недостаточная, учитывая количество людей на борту, а когда и впрямь возникла опасность, моряки решили, что в первую очередь надо спастись самим. (Идея, что офицеры и команда в случае кораблекрушения должны жертвовать собой для спасения пассажиров, возникла относительно недавно.) Во время бури большое судно дало течь. «Торговцы бросились было к малому судну, однако люди на малом судне, боясь, что [к ним] прибудет слишком много народу, перерубили канат».

Те, кто остался на большом судне, принялись выбрасывать товары, чтобы облегчить его, однако Фасянь сберег свои книги и священные предметы. Судьба малого судна неизвестна, но спустя тринадцать дней потрепанное судно Фасяня достигло острова (возможно, одного из Анадаманских или Никобарских) в Бенгальском заливе, где матросы залатали течь, прежде чем снова выйти в море. Обычно капитан ориентировался, «наблюдая солнце, луну и созвездия», однако

занутое тучами небо заставляло его держаться ближе к побережью Малаккского полуострова, несмотря на потерю времени и большой риск встретить пиратов.

Через три месяца они «прибыли в страну, называемую [Еподи]. В этой стране иноверцы и брахманы преуспевают, а об Учении Будды нет и речи».

В мае 414 года Фасянь сел на другое судно, идущее в Гуанчжоу с началом юго-западного муссона. Плавание должно было занять «ровно пятьдесят дней», но «прошел месяц, и вдруг посреди ночи, во вторую стражу, налетел черный ураган и ливень». «Небо все темнело, и бывалые моряки переглядывались, чувствуя отклонение [от правильного пути]». Непогода длилась много недель; судно сбилось с курса и могло бы через Лусонский пролив между Тайванем и Филиппинами попасть в Филиппинское море, если бы капитан не повернул на северо-запад и привел судно к Шаньдунскому полуострову, на тысячу триста миль севернее намеченной точки.

В Бенгальском заливе буддизм Фасяня остался незамеченным, а вот на пути от Еподи попутчики обвинили его в своих бедах. «Из-за того, что взяли с собой этого буддийского монаха, и случилось такое несчастье, — говорили они. — Высадим побирушку на берег морского острова. Не стоит из-за одного человека всем нам подвергаться опасности».

От этой участи его спас некий благожелатель, пригрозив донести обо всем императору, который «тоже чтит учение Будды, как и этот странствующий монах!».

Вполне вероятно, что попутчики, обвинившие Фасяня в своих несчастьях, были из Юго-Восточной Азии, поскольку китайских купцов он упоминает лишь мельком, когда говорит, что некоторые пассажиры возвращались домой в Гуанчжоу. На эту тему молчит не только Фасянь, но и другие современные ему источники, так что напрашивается вывод: прямое участие китайцев в наньхайской торговле было незначительным, а суда по большей части принадлежали малайцам, индийцам, тямам и фунаньцам. Возможно, китайцы считали эту торговлю слишком опасной или прямой путь через Южно-Китайское море был еще относительно внове, хотя слова Фасяня, что плавание должно было занять «ровно пятьдесят дней», подразумевает, что такие рейсы совершались регулярно.

Одна из причин для освоения прямого пути от Малаккского пролива могла быть связана с распространением буддизма в Юго-Восточной Азии и Китае. Для китайцев все важнее было поддерживать связь с главными центрами буддийского учения на Шри-Ланке

и в Северной Индии. Миссионеры принесли буддизм в Китай по Шелковому пути в I столетии до нашей эры, но по-настоящему эта религия укоренилась в Китае лишь тремя веками позже, примерно тогда же, когда буддийские наставники начали добираться до Цзяочжи. В III веке купцы и миссионеры открыли морской путь для распространения буддизма в Китае. Самым заметным из них был Кан Сэнхуэй⁴³⁵, сын торговца из Согдианы (на территории нынешнего Узбекистана), который попал в Китай через Индию и Цзяочжи и обратился в буддизм правителя У.

Принятие Китаем новой религии изменило и характер, и число дальних морских плаваний. Купцы по-прежнему везли предметы роскоши, но увеличилась роль культовых предметов и благовоний, а по следам Фасяня отправились ученые и переводчики. Миссии со Шри-Ланки⁴³⁶ начали добираться до Китая в 405 году. На восточном побережье Малаккского полуострова южнее перешейка Кра располагалось государство Паньпань, знаменитое своими религиозными артефактами и предметами культа. В Юго-Восточной и Восточной Азии, как и в Индии, буддизм был доступен всем, не только богачам и знати. Это обеспечивало торговцам большой спрос, а значит, и прибыли, и стимул для новых путешествий. В официальной истории династии Лю Сун описывается материальная и духовная роль морских путей в Индию, Персию и Византию. Хронист описывает, что суда доставляли «ценные дары моря и гор. А также учение о поклонении владыке мира [Будде]. Малые и большие суда постоянно в пути, купцы и послы собираются для обмена»⁴³⁷. От развития торговли между Востоком и Западом выигрывали и те, кто жил на пути купцов. Освоение прямого морского пути через Южно-Китайское море обрекло на упадок Фунань и другие прибрежные государства, зато другим странам оно принесло новые возможности. Так, царь Кантоли (либо на Малаккском полуострове, либо на Суматре) мечтал, что его «народ будет счастлив и богат, а число купцов и путешественников увеличится стократно»⁴³⁸, если он вступит в торговлю с Китаем.

Династия Суй

Наибольшее официальное признание буддизм в Китае получил⁴³⁹ в правление императора Суй Вэнь-ди, основателя династии Суй (589–618). Этот мудрый политик понимал, что объединение страны зависит не только от военной мощи, но и от общности культуры

внутренних коммуникаций, хотя последние будут служить и военным целям. Одновременно религиозный и практичный, Вэнь-ди решил впервые за почти четыре столетия — объединить Китай, а средством для своей цели избрал буддизм. Он строил храмы, субсидировал монастыри и отыскивал в учении Будды подтверждения законности собственного правления. К концу века буддизм стал фактически государственной религией, хотя даосы тоже получали поддержку от правительства, а многие советники Вэнь-ди были строителями конфуцианцами. Вэнь-ди не ограничился религиозным ренессансом. Он старался также обновить инфраструктуру страны и в 584 году повелел своему главному мастеру Ювэнь Каю построить новую столицу в Чанъане, а также привести в порядок семисотлетний канал, связывающий мелкую Вэйхэ с Желтой рекой. Новый водный путь получил название Гуандун-цзюй — канал для дальних путешествий. Еще во время строительства Вэнь-ди задумал покорить Чэнь, последнее из независимых южных государств. Царство Чэнь пало в 589 году после тщательно спланированной кампании на Янцзы⁴⁴⁰, его северной границе. Силы Вэнь-ди состояли из двух флотов, выстроенных в долинах рек Янцзы и Ханьшуй, а также на побережье южнее Шаньдунского полуострова. Им противостояли пятиэтажные суда Чэнь, носящие названия «Голубой дракон» и «Желтый дракон»; на каждом было по восемьсот человек, в том числе множество арбалетчиков. Суйский полководец мудро избежал битвы в теснинах Янцзы, где преимущество было бы на стороне противника, и обошел чэньцев с суши. Сын и наследник Суй Вэнь-ди, Суй Ян-ди, как и отец, был ревностным буддистом, суровым и энергичным. На взгляд своих конфуцианских критиков, он проявил излишнюю расточительность, построив вторую столицу в Лояне и разветвленную сеть каналов⁴⁴¹. Прокладка каналов потребовала подневольного труда миллионов мужчин и женщин, но она укрепила внутренние связи объединенной страны. Суйские каналы связали Чанъань с областью современного Пекина на севере и с Ханчжоу на юге. Северный, самый большой отрезок имел длину 1350 километров. На юге самыми используемыми каналами в эпохи Суй и Тан были Биань, идущий от Желтой реки у Кайфына на юго-восток к Хуайхэ и Великому Китайскому каналу, и сам Великий канал, который тянется на юг к Янчжоу, пересекает Янцзы и продолжается еще на 435 километров до Ханчжоу.

Чтобы отпраздновать открытие улучшенного водного сообщения между Лояном и Янчжоу, Ян-ди организовал пышную процессию «челнов-драконов и ладей-фениксов, боевых кораблей», Желтый дра-

кон“, алых боевых судов, многопалубных транспортных судов, лодок и бамбуковых плотов. Корабельщики, собранные со всех рек, тянули их зелеными шелковыми лямками... Суда следовали один за другим, так что нос одного упирался в корму другого, более двухсот лиг [100 километров]»⁴⁴². В строительстве каналов суйские императоры преуспели больше, чем в управлении страной. Династия просуществовала меньше сорока лет, но более чем через пять веков после Ян-ди, когда сунский двор вынужден был перебраться в Ханчжоу (который переименовали в Линьань), поэт и государственный деятель Лу Ю написал: «Императорский двор находится сейчас в [Линьане] исключительно потому, что существует этот канал. И канал Биань, и этот проложены династией Суй и служат нашей Сун. Таково ли было предопределение судьбы?»⁴⁴³

Суйские императоры пытались воссоздать Китай эпохи Хань, укрепив свою власть над всей территорией страны и установив связи между Срединным царством и мелкими государствами по периферии китайской культуры и дальше. Хотя и Цзяочжи, и Линьби признали верховенство Суй и отправили новому императору послов, в 601 году Цзяочжи объявило себя независимым. Китайцы ответили решительно, но двинули свои армии не проверенным путем через провинции Гуандун и Гуанси, а через Юньнаньское плато, и атаковали с запада. Принудив Цзяочжи к покорности, император поручил своему наместнику контролировать морскую торговлю и «варваров из всех царств»⁴⁴⁴ к югу от моря... прибывающих на судах после долгого пути... и везущих товары через Цзяочжи». В 607 году Суй обменялась посольствами с государствами Юго-Восточной Азии. Однако разорительные военные кампании на Корейском полуострове не позволили Суй получить выгоды от этих многообещающих инициатив.

СЕВЕРО-ВОСТОЧНАЯ АЗИЯ

Северо-Восточную Азию связывают с китайцами долгие и сложные отношения, и хотя этот регион не взаимодействовал напрямую с областями западнее и южнее Китая, Срединное царство оказывалось не столько барьером, сколько фильтром для новых идей и институций, идущих из более далеких уголков Евразии. Впервые люди появились на Японских островах примерно тридцать тысяч лет назад; некоторые из них попали на Хоккайдо с Камчатки и Курильских островов, но более обычным был путь через Корейский пролив на острова Кюсю

Хонсю. Континентальное влияние стало особенно заметным с IV в. до н.э., когда китайские государства обратили пристальное внимание на Корейский полуостров. В то время северное царство Янь (столица которого располагалась севернее современного Пекина) вторглась в полуостровное государство Кочосон (Старый Чосон), занимавшее территорию между Пхеньяном и Сеулом. Население, спасаясь от захватчиков, бежало через Корейский пролив. Вероятно, эта миграция послужила катализатором для перехода от культуры дземон, жившей охотой и собирательством, к более оседлой и технически развитой культуре яей. Древняя легенда об экспедиции, отправленной циньским императором за даосским эликсиром бессмертия и оставшейся на острове Кюсю, возможно, отражает исход с Корейского полуострова в Японию. К этому времени культура яей уже усвоила множество китайских практик, существовавших в Корее, в том числе металлургию и рисоводство. В отличие от Китая и Кореи, Япония практически перескочила из неолита в железный век, импортировав в III веке до нашей эры технологии обработки бронзы и железа одновременно⁴⁴⁵.

В 180-х годах до н.э. беженец из Янь по имени Виман захватил трон Кочосона и перерезал торговое сообщение между Китаем и мелкими государствами Южной Кореи. Ханьские императоры терпели такое положение до 109 года до н.э., когда они вторглись в Кочосон и разделили полуостров на три округа. Тогда Китаю первый и последний раз удалось установить полное колониальное присутствие в Корее. Три округа со временем превратили в государства Когуре, Пэкче и Силла. Пэкче занимало юго-западную часть Корейского полуострова и действовало как посредник между Китаем и Японией. Силла, на юго-востоке, тоже торговала с Японией. Центральная часть Когуре находилась на реке Ялуцзян, но, несмотря на близость Среднего царства, Когуре лишь в IV веке начало заимствовать китайские формы правления, законы, письменность и буддизм. В V веке Когуре захватило Ляодунский полуостров и Восточную Маньчжурию и заняло главенствующее положение на полуострове; государство Силла было его младшим партнером. Страшась нападения Когуре, Пэкче набирало воинов из японского государства Ямато, возникшего на равнинах Хонсю, возможно, под влиянием Пэкче.

Еще долгое время после начала нашей эры в китайских документах Япония почти не упоминается, однако известно, что японская миссия добралась до китайского округа в Северной Корее в I веке до н.э. и что другая японская миссия прибыла к ханьскому двору в 57 году н.э., а император послал правителю *во* (так называли японцев)

золотую печать с надписью. К III веку китайцы уже имели четкое представление о народе, правительстве и обычаях «гористых островов, лежащих посреди океана к юго-востоку»⁴⁴⁶ от Корейского полуострова. Одно из самых причудливых наблюдений заключалось в том, что для безопасности трудных предприятий, например морских плаваний, японцы прибегают к помощи аскетов:

Отправляясь через море в Китай, они выбирают человека, который не причесывает волос, не бьет на себе блох, ходит в грязной одежде, не ест мяса и не вступает в близость с женщинами. Он ведет себя, будто он в трауре, и зовется «хранитель запретов». Если плавание заканчивается благополучно, его награждают рабами и сокровищами, а если кто-нибудь заболеет или случится несчастье — тут же убивают, считая, что он соблюдал запреты недостаточно строго.



Моряки нередко обвиняли в своих несчастьях чужака или человека иной веры, как Фасяня или библейского Иону, но если этот отчет верен, практика брать на борт ритуального козла отпущения, чтобы обеспечить безопасность плавания, — исключительно японское изобретение. Прямые контакты между Китаем и Японией в период Ямато были редки, однако существовало постоянное движение людей, товаров, идей и религиозных учений через Корею, находившуюся под сильным влиянием китайской культуры. Отношения между Ямато и корейскими государствами были более интенсивными. Когда в 300 году послы Силлы нечаянно сожгли японский флот, ее правитель отправил корабелов в Ямато построить новые суда⁴⁴⁷. Столетием позже Когуре отразило вторжение Ямато⁴⁴⁸ на полуостров, где японцы, вероятно, хотели остановить расширение Силлы за счет их союзника Пэкче; у самих японцев была торговая колония в Минаме, недалеко от современного Пусана. Китайцы отклонили просьбу японского правителя назначить его главнокомандующим в наступлении на Когуре, и в 512 году Ямато уступило Пэкче контроль над Миманой.

Пятнадцатью годами позже правитель Ямато двинул шестидесяти тысячное войско против Силлы, но, несмотря на такую поддержку Пэкче, наступление Когуре на Пэкче продолжалось. К концу века Когуре стало самым грозным из северных соседей Китая; его частые набеги вызвали в 598 году ответный удар со стороны Суй Вэнь-ди. Война на море и на суше закончилась тем, что Когуре формально признало себя вассалом Китая, однако в 612-м Суй Ян-ди предпринял новый поход⁴⁴⁹, в котором участвовали триста кораблей — они прош-

от Шаньдунского полуострова до Кореи и атаковали Пхеньян. Эта же последующие морские экспедиции оказались безуспешными; восстания, воздвигнутые корейцами против атаки с моря, выстояли. У них наверняка были корабли, о морских битвах хронисты не сообщают. Четвертого похода Янди совершить не смог: поскольку он строил грандиозные каналы и вел внешние войны, вместо того чтобы заниматься внутренними делами страны, такими как катастрофический разлив Желтой реки, Китай оказался на грани гражданской войны. В 616 году Ян-ди перенес столицу в Янчжоу, где его и убили два года спустя. Однако несмотря на свой печальный конец, династия Суй создала почву, на которой позже расцвело несравненное величие династии Тан, озарившее своим блеском всю Азию.

КОРАБЛИ ВОСТОЧНОЙ АЗИИ

Подробно рассмотреть судостроение в Восточной Азии невозможно из-за скудости археологических находок и письменных свидетельств. Сохранившиеся донгшонские долбленки имеют поперечные переборки и поднятые борта, а также дощатые настилы, закрепленные веревками и соединением «шип в гнездо»⁴⁵⁰, что указывает на сходство с находками в Западной Евразии. Многие донгшонские барабаны⁴⁵¹ украшены изображением военных ладей с лучниками, копейщиками и барабанами. Вероятно, барабанный бой помогал гребцам работать в лад (как на греческих триремах), служил сигналом и подбадривал в бою. В этих сценах барабан стоит на корме, за ним располагается кормчий у бокового руля. Корпус имеет форму полумесяца, хотя стяжек, удерживающих нос и корму, не видно. На некоторых ладьях гребцы, судя по всему, сидят на палубе; это позволяет предположить, что суда представляли собой плоты (возможно, бамбуковые; в таком случае нос и корму загибали при помощи пара, как это делалось в Китае). Другие предполагают, что лодки были долбленые; эта гипотеза подтверждается тем, что на некоторых изображениях, возможно, присутствуют высокие помосты, на которых размещены лучники. Эти изображения сравнивают с бронзовой моделью судна⁴⁵², найденной на острове Флорес в Индонезии, но предположительно изготовленной в Северном Вьетнаме или в Южном Китае примерно в I веке нашей эры. Модель имеет длину 56 сантиметров, высоту 19,5 и ширину 8,5 сантиметра; на верхней палубе установлены три платформы неизвестного назначения. Платформы на носу и на корме выше и поддержи-

ваются четырьмя столбиками, платформа в середине более длинная и держится на восьми столбиках. Под палубой сидят ногами вперед двенадцать гребцов, по шесть с каждого борта.

У судна, по всей видимости, есть киль, очень сильно выдающийся вперед. Если у донгшонских лодок обычно изображен один боковой руль, у флоресской лодки руля не сохранилось и фигура кормчего (если она и была) утрачена. Исследование этой древней модели затруднено тем, что она остается чтимым предметом и получить ее для изучения можно лишь после совершения требуемых ритуалов — факт, свидетельствующий о чрезвычайной стойкости морских традиций на некоторых островах Юго-Восточной Азии.

Более поздние китайские источники дают некоторые сведения о чужеземных судах, которые прибывали в Китай из Линьи, Фунани или Поссе (последнее название может относиться либо к месту на Малаккском полуострове, либо к Персии) или участвовали в перевозках между иностранными портами. Посол Кан Дай, писавший о судне с семью парусами в западной части Индийского океана, приводит основные черты большого фунаньского корабля III века:

В царстве Фунань рубят деревья и делают суда. Длинные имеют длину 22, а ширина их 2 метра. Нос и корма напоминают голову и хвост рыбы; они сплошь покрыты железными украшениями. Большое судно может брать на борт до ста человек. У каждого есть длинное весло, короткое весло (гребок) и шест для отталкивания [от дна]. Он носа до кормы помещаются пятьдесят человек или более сорока в зависимости от размеров судна. На полном ходу они гребут длинными веслами, когда сидят — короткими, а где вода мелкая — отталкиваются шестами. Они все поднимают весла и отвечают на окрик, как один человек⁴⁵³.

Кан Дай не указывает назначения судна, но, судя по исключительному соотношению длины и ширины, оно служило скорее для церемониальных случаев в относительно защищенных водах, чем для торговых или военных целей. Еще один трактат III века, озаглавленный «Описание необычных вещей южных областей», рассказывает о судах под названием *куньлунь бо*, которые могут соответствовать «большим коландиофонтам, поднимающимся на Золотой [остров] и Ганг»⁴⁵⁴, упомянутым в «Перипле Эритрейского моря». *Куньлунь* — китайское название неизвестной страны в Юго-Восточной Азии, *бо* — слово неизвестного происхождения. Согласно «Описанию нео-

нных вещей южных областей», «жители иноземных краев называ- суда бо. Большие имеют в длину более пятидесяти метров и воз- шаются над водой на четыре-пять метров... Они вмещают от ше- сот до семисот человек и десять тысяч бушелей груза»⁴⁵⁵ (согласно различным оценкам 250–1000 тонн). Эти корабли несли ных четыре косых паруса из переплетенных листьев. В отличие от раблей Индийского океана и Китая, «четыре паруса не смотрят ямо вперед, а поставлены косо и устроены так, что их можно раз- нуть все в одном направлении, чтобы наполнить ветром или обез- трить». Похожие детали обнаруживаются в судне VII века из Ад- анты и в описаниях кораблей с семью сотнями пассажиров в «Джата- х». Такое парусное вооружение, вероятно, сходно с изображенным на барельефах в храмовом комплексе Боробудур на Яве. Там мы видим четырехугольные паруса, наклоненные вперед при продольном развороте, а при движении по ветру поставленные перпендикулярно диаметральной плоскости корабля.

«Описание необычных вещей южных областей» объясняет, что такие корабли остойчивее, чем те, у которых мачты более высокие и закреплены неподвижно, и что они могут плыть с сильным ветром, при котором другие корабли вынуждены убирать паруса.

Южноазиатские корабельщики скрепляли корпуса своих судов верев- ками, но иначе, чем это делали в Индийском океане. Вместо того чтобы просверливать доски насквозь и оставлять видимые снаружи швы, они использовали более сложную технику «привязных выступов и сшитых досок»⁴⁵⁶. Доски сшивались друг с другом через отверстия, просверленные диагонально от внутренней стороны к торцу, так что швы были видны лишь изнутри корпуса, как в египетской солнечной ладье. На внутренней стороне досок также вырезались выступы, и в них просверливались отверстия для привязывания каркаса. С опре- деленного времени корабельщики стали вставлять в торцы досок деревян- ные нагели, чтобы доски не скользили одна по другой, а позже стро- ители более крупных судов и вовсе отказались от сшивания. Техно- логия сшитых досок⁴⁵⁷ была общей для всей Юго-Восточной Азии вплоть до Цзяочжи, острова Хайнань и провинции Гуандун на севере.

В том, что связано с мореплаванием, народы древней культуры Юэ демонстрировали большее родство с юго-восточноазиатскими носителями австронезийских языков, чем со своими китайскими повелителями. В целом китайский подход⁴⁵⁸ к форме корпуса, дви- жителям и устройству руля существенно отличался от всего, извест- ного у других евразийских народов. В этом смысле китайцы исклю-

чительно плохо поддавались чуждому влиянию, а их корабельные конструкции редко заимствовались кем-либо за пределами Северо-Восточной Азии. Особенности китайского подхода к строительству морских судов, вероятно, определялись тем, что жителям Срединного царства привычнее было строить речные суда. Условия на реках и функции судов были самые разнообразные: они служили для плаваний по бурным порогам Трех Ущелий и по спокойным каналам, для рыболовства, для жилья (плавучие дома) и так далее, и в итоге китайцы разработали не меньше разных конструкций, чем народы, связанные с морем. Обычно доски соединялись встык, как в традиции «от обшивки», однако они прочно крепились к каркасу — это позволяет предположить, что строили начиная с каркаса. Если корабли других культур обычно сужались к носу и корме, у китайского судна нос был, как правило, относительно острый под ватерлинией и квадратный над ней; корма тоже была квадратная и сильно нависала над водой. Такое устройство кормы позволило ставить руль в диаметральной плоскости судна⁴⁵⁹ — первый пример известен уже в глиняной модели речной лодки. Эта модель изготовлена в I веке, за тысячу лет до того, как подобный руль появился где-либо еще. Тем не менее по всем данным у китайских морских кораблей руль в диаметральной плоскости появился лишь много позже. Роспись V или VI века из буддийского пещерного комплекса Дуньхуан в Центральной Азии показывает китайское парусное судно с боковым рулем, а самое раннее сохранившееся изображение китайского океанского судна с рулем в диаметральной плоскости — барельеф из храма Байон в камбоджийском Ангхор-Тхоме — датируется XII веком. К этому же времени относятся первые свидетельства о появлении такого типа руля в Индийском океане и Северной Европе.

Корпус китайского судна был многослойный: обшивка состояла из досок, уложенных в два или более слоев⁴⁶⁰. Это придавало судну большую продольную прочность, а кроме того, внешний слой нетрудно было заменить, если он подгнил или пострадал при столкновении — либо положить сверху дополнительный. Каркас и особенно шпангоуты обеспечивали поперечную прочность⁴⁶¹. Вопреки распространенному мнению переборки вряд ли были водонепроницаемыми, поскольку отсутствие отверстий для стока трюмной воды вело бы к распространению гнили. Археологические находки показывают, что у более поздних (XIII—XIV века) судов во всех переборках, кроме ближайшей к носу и ближайшей к корме, были отверстия, и вода свободно перетекала из одного отсека в другой. Возможно, при воз-

в кнovenии пробоины эти отверстия затыкали, чтобы уберечь остальные груз и уменьшить риск затопления. Использование шпангоутов также позволяло создавать новые конструкции. У речных судов, построенных для порогов в верхнем течении Янцзы, перед носовой непроницаемой переборкой часто были отсеки, сообщающиеся с забортной водой⁴⁶². В их корпусе имелись отверстия, что уменьшало сопротивление, а если судну случалось черпнуть носом воду, она быстро выливалась. Это повышало маневренность в опасных водах, течение достигало скорости тринадцать узлов и выше, а команде требовалось добавить еще узла два, чтобы судно слушалось руля. Бурлаки делали отсеки, сообщающиеся с забортной водой, между переборками в центральной части корпуса, чтобы довести рыбу живой (в Британии такая практика появилась лишь в XVIII веке). Речные суда ходили на веслах и под парусом, их толкали шестом или тянули бечевой. Гребля была распространена широко, но китайцы не знали ничего, сравнимого с галерами античного и средневекового Средиземноморья. Если западные гребцы сидели лицом к корме, то китайские стояли лицом к носу, обычно на борту, противоположном тому, с которого весла погружались в воду под углом до шестидесяти градусов. Таким образом судно двигалось «с умеренной скоростью при минимальном усилии гребцов»⁴⁶³. Помимо весел, перпендикулярных оси корпуса, на больших джонках и сампанах использовались мощные весла под названием *юлоу*⁴⁶⁴: слегка изогнутые, длиной в полкорпуса или даже больше. Весло-*юлоу* устанавливалось на корме (реже на носу) на шарнире. Стропа, привязанная одним концом к палубе, другим к рукояти, постоянно удерживала его в рабочем положении; гребли, дергая одновременно рукоять и стропу, так что лопасть описывала круговые движения. Более крупными *юлоу* управляли шестеро: четверо тянули рукоять, двое — стропу.

Обычным средством движения судов по внутренним водам Китая была буксировка бечевой⁴⁶⁵. Иногда впрягали тягловых животных, но в верхнем течении Янцзы судно тащила его команда (до восьмидесяти человек при грузоподъемности сто двадцать тонн), а на участке Трех Ущелий к матросам присоединялись бурлаки; артель насчитывала целых двести пятьдесят человек. Снимки начала XX века показывают, каким тяжким трудом было тащить огромные суда против стремительного течения. Одной или двумя цепочками впряженные в лямку бурлаки, согнувшись, шли по глинистому берегу; правой рукой они держались за трос за спиной, а левой касались земли, чтобы не упасть. В ущельях, где не было прибрежной полосы, в скале

пробивали узкие галереи, ниже, чем в человеческий рост. Эти участки были особенно опасны: одно неосторожное движение кормчего, и лямка могла сорвать бурлаков со скалы, что означало верную смерть.

Китайцы знали парус по меньшей мере с конца I тысячелетия до н.э., однако его использование на реках ограничивалось многочисленностью мостов, по крайней мере до появления заваливающейся мачты (называемой мачтой в табернакле), которая легко поднималась и опускалась. Простейшими парусами были прямые, но со II или III века в речном судоходстве стал преобладать балансирный рейковый парус. (Балансирный рейковый парус — это косой парус в форме неправильной трапеции, который верхней шкаториной крепится к рейку, нижней — к балансиру, выдающемуся от мачты вперед.) Основным материалом⁴⁶⁶ для парусов служили бамбуковые или тростниковые циновки, укрепленные решеткой из бамбука. Эта решетка не давала парусу надуваться, что позволяло идти круче к ветру, а кроме того, она помогала быстрее убавить или убрать паруса, по ней же команда взбиралась на мачту. Поскольку джонковый парус делится на секции, между которыми распределялось общее давление, его можно было делать из менее прочного материала. Неизвестно, когда джонковый парус стали использовать в море; на росписи в Дуньхуане судно идет по ветру под прямым парусом.

Речные суда служили не только для мирных перевозок, но и для военных целей. И в кампании Шихуанди против Ста Юэ, и во вторжении У-ди в Цзяочжи столетием позже главной силой были *лоу-чуани*, или башенные корабли. Судя по интерпретациям изображений на донгшонских барабанах и китайских бронзовых предметах IV века до н.э., *лоу-чуани* представляли собой палубные суда длиной двадцать—двадцать пять метров. Гребцы, смотрящие вперед, находились под палубой, лучники и воины с алебардами — на палубе и на башне. Главными противокорабельными орудиями были установленные на шарнирах пятнадцатиметровые бревна, сходные с римскими абордажными «воронами», однако использовались они как тараны, а не как абордажные крюки.

Едва ли подобные орудия использовались в кампаниях против Цзяочжи или стран Корейского полуострова; в этих войнах суда, вероятно, служили лишь для перевозки воинов и провианта. Трудно сказать, вступали ли они в столкновение с военными судами. Хотя в Силле было учреждено корабельное ведомство (*сонбусо*)⁴⁶⁷, отве-

шшее в VI веке за гражданские и военные суда, упоминания об археологических находках отдельных кораблей как на Корейском полуострове, так и в Японии, крайне скудны. Согласно «Нихон-секи» (которые были составлены в VIII веке и могут содержать анахронизмы, отражающие опыт авторов), боги, учредившие в Японии корабельное дело, повелели строить суда из японского кедра и камфорного дерева. Необходимость морских перевозок диктовалась сложным рельефом, однако императоры довольно рано заинтересовались строительством флота в торговых или военных целях. Император Судзинтэнно (III или IV век) повелел строить корабли во всех прибрежных провинциях государства; корабли, нечаянно сожженные посланцами Силлы в 300 году нашей эры, были преподнесены императору в виде дани в обмен на подаренную соль; другая запись упоминает корабль, «включенный в число императорских судов»⁴⁶⁸. Насколько велики были эти суда и как их строили, неизвестно. Одна запись в «Нихон-секи» упоминает корабль, изготовленный из очень большого дерева, что может подразумевать долбленку, в другой говорится о строительстве корабля длиной тридцать метров, что указывает на более сложную конструкцию. Таковы дразнящие намеки на существование мощной культуры мореплавания, подробности которой раскроются лишь несколько веков спустя.

Китай — держава изначально сухопутная, и у его жителей не было предрасположенности к морским плаваниям, но использование рек и каналов помогало захватывать соседние страны и поддерживать внутреннюю стабильность. Накопленное богатство позволяло верхушке приобретать экзотические товары, причем особенно ценились диковины, ввозимые из Юго-Восточной Азии. Конфуцианцы осуждали проникновение в Китай чуждых идей, вызываемое торговым обменом, но с распространением буддизма возник спрос на религиозные тексты, скульптуры, благоговения и тому подобное, что подстегнуло торговлю не только с Индией и Юго-Восточной Азией, но и с Японией и Кореей, куда буддизм проник из Китая. Первоначально морской путь между Китаем, Индией и Индийским океаном состоял из коротких отрезков вдоль побережья и между островами, но в V веке моряки стали пересекать Южно-Китайское море от Малаккского пролива до Вьетнама. Этот морской путь — самый длинный на тысячелетие вперед — обеспечил расцвет дальней морской торговли в первые столетия исламских халифатов и Китая эпохи Тан.

ГЛАВА 8

ХРИСТИАНСКОЕ И МУСУЛЬМАНСКОЕ СРЕДИЗЕМНОМОРЬЕ

✕

Морская жизнь средневекового Средиземноморья определялась крахом Западной Римской империи, возвышением Византии и исламских халифатов, а также возросшей ролью религии в политических конфликтах. В VII веке споры из-за ересей подорвали целостность Византийской империи, что привело к ее упадку: торговые пути стали короче, корабли уменьшились в размерах, а их число сократилось. Ослабевшая империя не смогла предотвратить экспансию ислама на Левант, откуда купцы и мореходы понесли новую веру на Запад. Поддержка ремесел, искусства и торговли со стороны исламских государств оживила существующие портовые государства Северной Африки и породила новые. В VIII и IX веках эмираты существовали почти на всех крупных островах от Кипра до Балеар. Так продолжалось до X века, когда из-за раздора между шиитами и суннитами многие мусульманские территории были отвоеваны христианами правителями. Впрочем, самая значительная перемена состояла в том, что Египет, Левант и Эгейское море, бывшие на протяжении тысячелетий центром тяжести средиземноморской торговли, постепенно утрачивали ведущую роль. Христиане теснили мусульман, и на первое место выходили торговые и военно-морские силы доселе безвестных держав Центрального и Западного Средиземноморья.

Этот процесс сопровождался революционными переменами в конструкции судов: средиземноморские корабли теперь начинали строительство не с обшивки, а с каркаса, что требовало меньше материалов, времени, мастерства и конечном счете привело к появлению судов, на которых европейские мореходы вышли в Атлантику и достигли Нового Света. Межрелигиозные распри создавали помехи

торговле и привели к самому напряженному периоду морских войн со времен республиканского Рима. Тем не менее усилия купцов при-мирить религиозные и юридические принципы иудеев, христиан и мусульман порождали новые формы финансирования торговли, защиты вложенных средств, поиска компромиссных решений для всех участников независимо от веры. Со временем эти зачатки международного законодательства дали толчок дальнейшей коммерческой экспансии как в Средиземном море, так и за его пределами.

СКВОЗЬ ТУСКЛОЕ СТЕКЛО. ЗАТОНУВШЕЕ СУДНО ИЗ СЕРЧЕ-ЛИМАНЫ И СРЕДНЕВЕКОВОЕ СРЕДИЗЕМНОМОРЬЕ

В 1973 году археологи нашли в турецком заливе Серче-Лиманы, в двенадцати милях севернее Родоса, затонувшее купеческое судно XI века. Груз «стеклянного корабля» включал примерно три тонны стеклобоя — спеченной стеклянной массы и стеклянного лома, — а также большое разнообразие других товаров, корабельного имущества, инструментов, оружия и личных вещей. Внимание археологов⁴⁶⁹ к участку привлекла дата крушения и потенциальная возможность узнать, как тогда строили суда: древним методом «от обшивки» или новым, при котором первым делом создается каркас из киля и шпангоута, и его обшивают досками — именно этот метод был самым распространенным на Западе в следующие пять веков. Судно из Серче-Лиманы оказалось самым поздним из трех, найденных в Юго-Восточной Турции. По ним можно проследить переход от старого кораблестроительного метода к новому. Два других корабля были найдены поблизости от острова Яссы-Ада, примерно в шестидесяти пяти милях к юго-востоку от него. Более древнее затонувшее судно (Яссы-Ада Б)⁴⁷⁰ датируется второй половиной IV века. Оно имеет девятнадцать метров в длину и меньше семи в ширину и выстроено «от обшивки»; доски соединены встык «шип в гнездо» и укреплены шпангоутами, вставленными после формирования внешней оболочки. Хотя ни один из перечисленных элементов конструкции не нов, Яссы-Ада Б — древнейшее известное нам средиземноморское судно, которое, по всей вероятности, несло косое парусное вооружение.

Найденное к югу от острова судно VII века Яссы-Ада А⁴⁷¹ (название определяется тем, что его нашли раньше более древнего Яссы-Ада

Б) относится к переходной фазе судостроения. В нижней части доски корпуса соединены встык как при строительстве «от обшивки», но сочленения «шип в гнездо» расположены реже и выполнены с меньшей тщательностью, чем у более старых судов. Выше ватерлинии доски просто приколочены гвоздями к шпангоутам, некоторые из которых строители прикрепили к килю железными болтами прежде, чем приступать к обшивке. Боковые рули установлены между двумя бимсами, идущими поперек кормовой части; кормчий, вероятно, стоял на рулевой надстройке. Археологи обнаружили люки в носовой и средней части палубы. Трюм для грузового судна на удивление узкий: 21 метр в длину при ширине 5,2 метра. Некоторые исследователи предполагают, что это отражает потребность в скорости, связанную с необходимостью уходить от пиратов, хотя могли быть и экономические причины для строительства более быстроходных судов. Рангоут не сохранился, но, учитывая форму корпуса и предполагаемое расположение грот-мачты и боковых рулей, судно, скорее всего, было двухмачтовым, с латинским парусным вооружением, а не с прямым парусом.

Судно из Серче-Лиманы⁴⁷², вероятно, имело размеры 16 на 5 метров при глубине трюма почти 2,5 метра — там можно было стоять в полный рост — и полной осадке примерно 1,4 метра. Неизвестно, где оно было построено, но киль сделан из вяза, обшивка — сосновая. Примечательно, что кораблестроители работали преимущественно пилами, а не топорами⁴⁷³ и стругами, основными инструментами корабелов по всему миру. В конструкции примерно сорок шпангоутов; шпангоуты или полушпангоуты прибиты к килю железными гвоздями, а доски обшивки приколочены к ним гвоздями и деревянными нагелями; соединений «шип в гнездо» между досками не обнаружено. Тридцатипятитонный корпус, очевидно, строился с расчетом на максимальную вместимость; судно, по всем признакам, имело две мачты и латинскую парусную оснастку.

Когда, где и почему⁴⁷⁴ корабли осознали, что можно построить каркас судна на киле и затем обшить его досками, — вопросы, ответов на которые нет ни в одном источнике. Большинство современных исследователей связывает этот технологический скачок с экономическими трансформациями, происходившими в Средиземноморье между III и XI веком: нашествием варваров и распадом Римской империи, эпидемиями чумы в VI веке, войнами между Византией и халифатами, внутрирелигиозными распрями как среди христиан, так и среди мусульман. То не была эпоха постоянного упадка, случались и периоды яркого расцвета. И все же римский *Pax Mediterranea*

(средиземноморский мир) — аномальный исторический период, когда морских конфликтов почти не было, — остался в прошлом. При меньшей государственной поддержке морской торговли, которая всегда была делом опасным и ненадежным, судовладельцы боялись вкладывать средства в большие дорогостоящие корабли. Преимущество отдавалось маленьким, несложным в постройке судам. Эти относительно недорогие суденышки, которые строились начиная с каркаса, позволили мелким странам, таким как итальянские города-государства, развить нишевую торговлю, в которой они успешно конкурировали с более крупными морскими державами.

Для строительства «от обшивки» на всех этапах требуется большое умение; при строительстве «от каркаса» опытные корабелы собирают киль, форштевень, ахтерштевень и шпангоуты, досками это все обшивают менее квалифицированные работники, а для смоления швов плотницкого мастерства и вовсе не нужно. Такие суда строятся и ремонтируются быстрее и дешевле (правда, в итоге чаще требуют мелкой починки), и воспроизвести их форму проще. Кроме того, на них уходит меньше дерева, что тоже снижает общую стоимость. Переход к строительству «от каркаса» стал технологическим прорывом в судостроении.

Равным образом неизвестно, как эволюционировал латинский парус. Всякий парус работает за счет разницы давления воздуха с двух его сторон. В случае прямого паруса ветер, дующий с кормы, создает высокое давление с задней стороны и низкое — с передней; парус стремится переместиться в область низкого давления и таким образом движет судно. Не обязательно понимать физическую сторону вопроса; основной принцип очевиден всякому, кто хоть раз стоял на сильном ветру. Тот же принцип действует в случае косых парусов (латинский парус — одна из их разновидностей), которые шьют так, чтобы они надувались; таким образом с подветренной стороны возникает область низкого давления и создается тяга. Прямой парус наиболее эффективен при попутном ветре, однако, наклоняя и поворачивая рей, такому парусу можно придать треугольную форму, сходную с латинской. Латинский парус в идеале позволяет идти круче к ветру — под углом 45–66 градусов (прямой не позволяет идти круче, чем под 90 градусов к ветру). Латинский парус особенно хорош для маленьких и средних кораблей водоизмещением от тридцати до шестидесяти тонн⁴⁷⁵, характерных для описываемого периода, поскольку для управления косыми парусами требуется меньше матросов, чем для судна такого же размера с прямым парусным вооружением. Ла-

тинская оснастка отвечала требованиям эпохи⁴⁷⁶, поскольку обеспечивала скорость и маневренность, необходимые, чтобы уходить от пиратов или от неприятеля в это нестабильное время.

Латинский парус утвердился между II веком (дата самого древнего изображения)⁴⁷⁷ и VI; в следующие несколько столетий нет ни одного изображения прямого паруса в Средиземноморье. Обычно считается, что от прямых парусов отказались совсем до их возвращения в XIV веке, но, вероятно, это не так. Когда в XIII веке художники вновь стали рисовать корабли с прямыми парусами, они запечатлели детали оснастки, характерные для античного Средиземноморья, а не для Северной Европы. Это наводит на мысль, что прямой парус сохранялся, но лишь на маленьких и незначительных суденышках, не привлекавших внимание живописцев.

Судно из Серче-Лиманы интересно не только свидетельствами о переменах в корабельной конструкции; анализ сопутствующих находок⁴⁷⁸ заставляет пересмотреть характер отношений между христианами и мусульманами. Стеклобой, загруженный в качестве балласта, свидетельствует, что судно, скорее всего, шло из сирийского порта, где существовало местное стеклодувное производство, в Константинополь — стеклодувную столицу тогдашнего мира. Помимо стеклобоя, археологи нашли восемьдесят неразбитых стеклянных предметов — кубков и других вещей, не предназначенных для переработки. Они сами по себе заметно обогатили науку о средневековом стекле. Тщательное извлечение и каталогизация почти миллиона фрагментов стекла позволили восстановить сотни сосудов, мисок, чаш, ламп и других предметов, что произвело революцию в представлениях о средневековом исламском искусстве.

Значительную часть груза, по-видимому, составляли несохранившиеся товары, однако среди балласта были примерно девяносто амфор с вином и маслом. Более скромные находки включают медные сосуды, замки, струги, сверла, зубила, гребни, шахматные фигуры и 64 копия. Амфоры и оружие свидетельствуют, что команду корабля (как предполагается, одиннадцать человек) составляли эллинизированные болгары⁴⁷⁹ из-под Константинополя. Кроме того, среди личных вещей найдены сорок византийских медных монет и три золотые фатимидские динара. На одном из девяти якорей имеется клеймо с арабскими письменами, как и на стеклянной гирьке⁴⁸⁰ (одной из шестнадцати), позволяющее датировать затонувшее судно не позднее 1025 годом. О межкультурных контактах говорят и почти девятьсот узорчатых свинцовых грузил для рыболовных сетей. Они были

изготовлены в Византии, вероятно в Константинополе, из добытого в Иране свинца.

Удивительное богатство материальных предметов из этой временной капсулы десятивековой давности позволяет увидеть Средиземноморье как арену торгового сотрудничества между византийскими и мусульманскими купцами за столетие до Крестовых походов, когда баланс власти резко сместился на запад. Материальное свидетельство мирного сосуществования торговцев подтверждается формулировками тогдашних морских и коммерческих законов. Эти законы не только включили, но и расширили нормы христианства, ислама и иудаизма, позволив торговле процветать вопреки религиозной розни. Таким образом «стеклянный корабль» оказался многогранной призмой, сквозь которую мы видим политическое, технологическое и коммерческое развитие, характерное для перехода от поздней античности к началу современной эпохи.

ВОСТОЧНАЯ РИМСКАЯ ИМПЕРИЯ

Столкнувшись с растущими проблемами управления огромным государством, Диоклетиан в 293 году разделил власть над Римской империей между двумя соправителями, что со временем привело к распаду страны на восточную (греческую) и западную (римскую) половины. Внешние границы империи редко бывали спокойными, так что так называемый *Pax Romana*⁴⁸¹ (римский мир) оставался не более чем мечтой. «Римский мир» заключался в бесконечной войне с варварами на севере, на западе и на юге и с более развитыми древними государствами на востоке. Безопасность империи зависела от ее длинных укрепленных границ, особенно по Рейну и Дунаю. В конечном счете армия и чиновничий аппарат, на которых держалось государство, оказались не только разорительными для казны, но и ненадежными, и набеги германских племен завершились нашествиями варваров в IV—V веках.

Консервативные современники объясняли все беды Рима распространением христианства, которое росло, несмотря на официальные гонения и внутренние расколы. Судьбы империи и религии объединил Константин, чья войска в 306 году объявили его императором Запада. Шестью годами позже он принял христианство и в 324 году разбил своего соправителя, Лициния, в битве у Геллеспонта⁴⁸² — первом крупном сражении флотов в Средиземноморье за 350 лет. У Константина было 200 триаконтер и пентеконтер против 350 три-

рем Лициния. Что бы ни определило победу Константина — талант флотоводцев, которые отрядили в бой лишь часть судов, обеспечив им большую свободу маневра в узком проливе, или шторм, выбросивший корабли Лициния на берег на второй день битвы, — поражение сломило Лициния; вскоре он был схвачен и казнен.

Константин провозгласил своей столицей Византий, который в 330 году был переименован в Константинополь и со временем остался единственной столицей империи, которую современники называли Ромейской (Римской), а более поздние авторы — Византийской. Расположенный на полуострове в южной части Босфора, у выхода в Мраморное море, Константинополь (ныне Стамбул) был крупнейшим перекрестком торгового сообщения между Азией и Европой и между Черным морем и Средиземным: первая крупная европейская столица, основанная как порт. Главным соображением при выборе места для Константинополя стало его географическое положение, которое давало «тихое пристанище⁴⁸³ мореходам», особенно вдоль Золотого Рога — четырехмильной бухты к северу от полуострова, «пригодной для якорной стоянки на всем своем протяжении». Что не менее важно, длина побережья позволяла разместить торговые и боевые суда коммерческого, политического и экономического центра империи. Как все дороги некогда вели в Рим, так все морские пути вели теперь в столицу Византии. Она быстро росла, и в VI веке, при Юстиниане I, в Константинополе и окрестностях проживало примерно восемьдесят тысяч человек. Даже после возникновения ислама в VII веке и появления итальянских морских республик в XI Константинополь благодаря своему размеру и стратегическому положению остался в первых рядах европейских и средиземноморских городов.

Через полвека после основания новой столицы варварские племена прорвали Рейнско-Дунайскую границу, что со временем привело к гибели Западной империи и возникновению новых государств от Британии до Северной Африки. В 410 году вестготы перешли Дунай и разграбили Рим. Император Гонорий вынужден был отозвать последние римские легионы из Британии и заручиться помощью вестготов, чтобы оттеснить вандалов в Испанию. В 429 году вандалы под предводительством Гейзериха⁴⁸⁴ переправились через Гибралтарский пролив в Северную Африку и первыми за пятьсот лет оспорили власть Рима над Средиземноморьем. Обосновавшись в богатом, но плохо защищенном Карфагене, вандалы вышли в море и утвердились на Балеарских островах, на Корсике и на Сардинии, откуда могли совершать набеги на материковую Италию, Иллирию и Грецию. В 455

Гейзерих безнаказанно разграбил Рим, а в 476 году последний западный император был сослан на неаполитанскую виллу, выстроенную римским полководцем Лукуллом после Митридатовых войн.

К началу VI века северное побережье Средиземного моря было разделено между византийцами, остготами Северной Италии, вестготским Тулузским королевством в Юго-Западной Франции и вандалами в Испании. Византия в целом поддерживала с остготами хорошие отношения, однако Юстиниан стремился укрепить имперскую власть на западе, чтобы защитить морскую торговлю от вандалов и вестготов — в точности как на востоке пытался подорвать фактическую монополию персов в индоокеанской торговле. В 533 году полководец Велизарий по приказу Юстиниана пустился в морской путь с девяносто двумя боевыми кораблями и пятьюстами транспортными. Он захватил Северную Африку и Сардинию и одержал победу, положившую конец королевству вандалов. Затем Велизарий двинулся против остготов в Италию, овладел Сицилией, Неаполем и Римом, однако война затянулась, а Юстиниан не слал подкрепления, в том числе потому, что опасался популярности Велизария. Тем не менее к середине столетия византийцы отвоевали Италию, Сицилию и побережье вестготской Испании, в том числе порты Севилья и Кордова на Гвадалквивире и Сеуту на другой стороне Гибралтарского пролива. За исключением запада Северной Африки и франкского и вестготского берега от Сагунта до итальянской границы, прибрежная часть Средиземного моря вновь оказалась под властью одной державы. Однако относительно сильное торговое и военное присутствие Византии в Средиземном море не компенсировало ее слабость на суше, и период имперского возрождения оказался кратким. К началу 600-х годов лангобарды из Центральной Европы захватили почти всю Италию, авары подошли к стенам Константинополя, а в 624 году вестготы окончательно изгнали византийцев из Испании. Впрочем, ни одна из новых западных держав не стремилась овладеть морским потенциалом завоеванных земель, так что Византия по-прежнему могла поддерживать судоходную связь с центрально-средиземноморскими территориями.

ИДЕОЛОГИЯ И ВРАЖДА

Морская коммерция распространила иудаизм, ислам и христианство по всему Средиземноморью, в точности как морская торговля способствовала проникновению буддизма из Индии и Шри-Ланки

в Юго-Восточную Азию и Китай. Общность веры объединяет народы, однако расколы зачастую подрывают религиозные связи. Христианство стало государственной религией Византии, но сильно политизированные догматические разногласия привели к гонениям на коптов и христиан-несторианцев. В итоге, когда в 610-х годах персы-сасаниды вторглись на Левант, копты и несторианцы поддержали их, сочтя, что уж лучше персы, чем константинопольские христиане. Сасаниды заняли Дамаск, Антиохию, Иерусалим и Александрию, а в 626 году встали лагерем в Халкидоне (ныне Кадыкей, Турция) через Босфор от Константинополя. Впрочем, дальше им продвинуться не удалось. Тремя годами позже византийцы захватили персидскую столицу Ктесифон на Тигре, а византийский флот отвоевал сирийские и египетские порты. После разгрома персов Византия осталась самым большим и прочным государством Средиземноморского бассейна.

За схваткой враждующих империй мало кто заметил появление пророка Мухаммеда, однако уже в 632 году его последователи захватили Дамаск, а затем разбили византийскую армию в битве на реке Ярмук (между Иорданом и Сирией) и таким образом освободили семитское население Леванта от почти тысячелетнего эллинистического-римского-византийского правления. Повернув на восток, арабы захватили Ктесифон, а к 642 году арабское войско подошло к Индии — то был завоевательный поход, достойный Александра Македонского и имевший куда более долгие последствия. На западе Амр ибн аль-Ас основал Фустат (впоследствии Каир) в дельте Нила и захватил Александрию.

Овладев средиземноморскими портами, арабы получили корабли и опытных моряков, что позволило им атаковать Византию с моря. Поначалу халифы стремились захватить византийские земли в западной части средиземноморского бассейна. Подчинив себе порты Египта и Сирии, арабы получили возможность угрожать Кипру⁴⁸⁵ и самому Константинополю. В конце столетия Омейяды захватили византийскую провинцию в Африке, которую называли Ифрикией; она стала плацдармом для наступления на Северную Африку и Пиренейский полуостров. Сицилия пала в IX веке, примерно тогда же, когда изгнанные из Аль-Андалуса арабы создали независимый эмират на Крите. Во всех этих случаях христианское правление сменялось мусульманским, однако и христианский, и мусульманский мир раздирали политическая вражда и внутрирелигиозные расколы, что создавало богатые возможности для сотрудничества между христианами, мусульманами и иудеями.

Исламская морская экспансия началось в 648 году, когда правитель Египта Муавия ибн Абу Суфьян с флотом из тысячи семисот кораблей обложил жителей Кипра ежегодной данью. Семью годами позже, когда киприоты предоставили Византии корабли, он захватил остров, положив начало первому морскому конфликту между империей и халифатом. Император Константин II, потеряв Кипр, собрал флот размером от семисот до тысячи кораблей, чтобы захватить порт Феникс на побережье Ликии севернее острова. Сохранившиеся отчеты о сражении противоречивы, но все сходятся в одном: в битве Мачт⁴⁸⁶ (Зат ас-Саварн), которую христианские авторы называют битвой при Фениксе, мусульмане одержали безоговорочную победу. Она показала, что мусульмане могут сражаться на море, однако внутренние раздоры внутри халифата не давали арабам закрепить успех, пока Муавия не стал первым Омейядским халифом.

В 678 году Омейяды начали десятилетнюю осаду Константинополя⁴⁸⁷, во время которой заняли базу флота на Мраморном море, но не смогли захватить византийскую столицу. В конечном счете была достигнута договоренность, включавшая демилитаризацию Кипра: киприотов обязали соблюдать нейтралитет в любых конфликтах между империей и халифатом. Остров стал промежуточной остановкой для купцов, пассажиров, военных флотов и лазутчиков. Хотя киприоты оставались христианами, двойкий статус давал мусульманским военачальникам стратегическое преимущество против Византии, что отмечали и мусульманские, и христианские авторы. В «Тактике» (примерно 900 год) император Лев VI писал: «...пока варвары⁴⁸⁸ собираются вместе против ромейского [то есть византийского] войска из Египта, Сирии и Киликии, следует объединить силы морских стратигов с морским флотом Кипра». Арабский автор X века подтверждает, что первым этапом всякой морской экспедиции против Византии был сбор кораблей в кипрских водах⁴⁸⁹. Кипр оставался в совладении до полного восстановления власти Византии в 965 году.

Еще до осады Константинополя мусульманские войска захватили всю Северную Африку — *Билад аль-Магриб*, или Закатные земли — до Ифрикии*. В 695 году Карфаген пал под натиском арабской армии, однако новый правитель счел порт слишком плохо защищенным от нападения с моря и основал новый неподалеку, в Тунисе,

* Название «Магриб», означающее «запад» или «закат», может относиться к землям от Западной Ливии до Марокко, и особенно к Марокко. Ифрикия включала западную Ливию, Тунис и Восточный Алжир.

в почти неприступном месте⁴⁹⁰ — на озере, отделенном от моря узким перешейком, в котором арабы прорыли канал. Византийцы не делали попыток отбить Карфаген из-за внутренних разладов в Константинополе, где с 695 по 717 год сменилось семь императоров. В 717 году Омейяды начали крупное наступление и продвигались без помех, пока на трон не вззошел Лев III Исавр, который укрепил стены Константинополя, собрал припасы и натянул цепь⁴⁹¹ через устье Золотого Рога — первый известный случай применения такой меры. Несмотря на флот в тысячу восемьсот кораблей и большое войско, Омейяды не смогли перекрыть Константинополю доступ к черноморским житницам и сняли осаду.

Этот неуспех не помешал продвижению Омейядов в Северной Африке. Основав Тунис, Муса ибн Нусайр повел арабо-берберское войско в Танжер, а в 711 году двенадцатитысячная армия под предводительством Тарика ибн Зияда переправилась через Гибралтарский пролив и высадилась у скалы, получившей в его честь имя Джабаль аль-Тарик, или Гибралтар. Муса и Тарик двинули свои войска на север к реке Тахо, Толедо, Таррагоне и Барселоне. Они дали захваченным землям название Аль-Андалус и учредили столицу в Севилье⁴⁹², примерно в восьмидесяти пяти километрах вверх по Гвадалквивиру от Атлантического океана. Хотя через сорок лет столицей стала Кордова, Севилья оставалась важным военным и торговым портом и при мусульманских, и с XIII века христианских правителях. Аль-Андалус стал первой частью мусульманского мира, решительно порвавшей с политическим главенством халифата. В 750 году Абуль-Аббас ас-Саффах основал Абассидский халифат. Он перебил почти всех членов Омейядского рода, кроме Абд ар-Рахмана I, который бежал на запад и основал независимый Омейядский халифат Аль-Андалуса. Даже безотнositельно такого явного разрыва Аль-Андалусу предстоял отдельный исторический путь. Тому было несколько причин: близкий и продолжительный контакт с латинской Европой, географическое положение на двух сторонах Гибралтарского пролива, набеги викингов и в целом враждебные отношения с Ифрикией и мусульманской Сицилией.

Самый ранний мусульманский набег на Сицилию датируется 652 годом, однако настоящее завоевание началось лишь в первой половине VIII века, когда корабли из Ифрикии начали нападать на Сицилию, Сардинию и Балеары. В конце VIII века Карл Великий отозвался на просьбу Балеарских островов защитить их от мавров, и в следующие тридцать лет архипелаг был базой для франкских кораблей, несущих дозор между Италией, Сардинией, Барселоной и франкским побережьем.

Интерес франков⁴⁹³ к Северной Италии усилился после того, как падение Ломбардского королевства и попытка Карла Великого присоединить к своим владениям Венецию привели к столкновению с Византией в 806 году. Венецианские купцы были формально подданными Константинополя, но хотели торговать с франками; мирный договор 812 года подтвердил статус Венеции как византийской территории, однако разрешил ее гражданам торговать с франками и обязал их помогать франкам в борьбе с пиратами в северной части Адриатического моря. Под защитой двух великих держав военный и торговый флот Венеции неуклонно увеличивался.

Франко-византийская вражда и тот факт, что Византии пришлось бросить значительную часть флота на отражение болгарской угрозы в Черном море, открыли дорогу ифрикийскому завоеванию Сицилии. В 800 году аббасидский халиф Гарун аль-Рашид назначил эмиром Ифрикии Ибрагима I ибн аль-Аглаба, первого из автономных аглабидских эмиров, правивших в течение столетия. Одной из главных задач Ибрагима стало создание флота для защиты ифрикийской торговли. Через год после разрешения венецианского кризиса византийский *стратиг* Сицилии достиг с мусульманскими послами соглашения⁴⁹⁴, по которому купцы одной страны могли заходить в порты другой, а чуть позже правители христианского Неаполя попросили у Аглабидов помощи против соседнего герцогства Беневенто. Мусульманские войска, высадившись в Италии, разбили врагов Неаполя на обоих побережьях и захватили контроль над заливом Отранто; их корабли дошли на севере до устья реки По и Истрии (современная Словения) на противоположном побережье от Венеции.

Аглабиды начали⁴⁹⁵ совершать набеги на Сицилию в 820-х годах, но закрепились на острове лишь после того, как поддержали мятеж против византийского морского *стратига*. Экспедиционный корпус в 70–100 кораблей, на которых находились десять тысяч воинов, отплыл из Туниса летом 829 года, а двумя годами позже Аглабиды захватили Палермо. Переименованный ими в аль-Мадину, он стал столицей, главной военно-морской базой и коммерческим центром нового эмирата. Завоевание острова продолжалось до конца столетия: Сиракузы пали в 878 году, Таормина в 902-м. Все это время Аглабиды продолжали наступательные действия в Адриатике. В 866 году они осадили Рагузу (Дубровник, Хорватия), но город спасло неожиданное появление ста византийских кораблей, которые перетаскивали в Адриатическое море волоком по древним *диолкам* через Коринфский перешеек, вероятно, чтобы избежать встречи с критским и аг-

лабидским флотах в Эгейском море и заливе Отранто. В следующие три десятилетия византийские, каролингские и аглабидские силы сражались за контроль над Южной Италией и Адриатикой, но к началу X века Мессинский пролив стал фактически демаркационной линией между мусульманской Сицилией и христианской Италией. Неаполь, Амальфи и другие южноитальянские порты, оказавшиеся между двумя воюющими державами, всячески избегали конфликтов с мусульманской Сицилией. Купцы из Амальфи, имевшие давние торговые привилегии в отношениях с Константинополем, между IX и XI веком, успешно используя нейтралитет и географическое положение своего города, стали посредниками между королевствами Западной Европы, мусульманской Северной Африки (особенно Египта) и Византийской империей. Амальфитяне «славились почти по всему миру»⁴⁹⁶, а их порт, место встречи «арабов, ливийцев, сицилийцев и африканцев», считался «самым процветающим городом»⁴⁹⁷ в Ломбардии, благороднейшим и прекраснейшим, самым богатым и изобильным». Мусульманская власть в Средиземноморье достигла зенита в начале X века, когда тот или иной эмират либо халифат полностью или частично владел Кипром, Критом, Сицилией, Мальтой и Балеарскими островами, а в Эгейском море Паросом и Наксосом в Кикладском архипелаге к северу от Крита и Эгиной неподалеку от Афин. Из крупных средиземноморских островов лишь Корсика оставалась под властью христианских правителей. Но хотя Дар аль-Ислам рос, мусульмане были так же далеки от внутреннего единства, как и христиане, — этот факт имел особую важность для баланса морского господства в Средиземноморье. На западе Омейяды правили в Испании и расширили свои владения за счет Балеарских островов, которые остались под властью мусульман на следующие три века. Марокко принадлежало трем мелким эмиратам, а аглабидские правители Ифрикии пользовались значительной свободой действий в Северной Африке, на Мальте и на Сицилии. Дальше на восток Критский эмират был полностью независим; Кипр находился в совместном владении мусульман и Византии, а в Египте с 868 по 905 год правила династия Тулунидов.

Меньше чем за столетие картина изменилась бесповоротно. Аббасидский халифат распался из-за внутрирелигиозных несогласий. Сирия в 906 году досталась шиитским Хамданидам из Ирака, Ифрикия тремя годами позже — шиитским Фатимидам, а Египет, во второй раз — недолговечной династии Ихшидидов (935–969), которые, как и Аббасиды, были суннитами. Тем временем на западе Абд ар-Рах-

и III окончательно порвал с остальным мусульманским миром, явив себя халифом, то есть преемником Мухаммеда, а не просто начальником или правителем. Омейядский халифат Кордовы не долго его пережил, и к концу века Аль-Андалус и Балеарские острова были разделены между тридцатью независимыми микрогосударствами, так называемыми «*тайфами*». Самым значительным из этих событий было воцарение Фатимидов⁴⁹⁸, свергших Аглабидов в Ифрикии и на Сицилии. В 921 году они основали новую столицу примерно в девяноста милях севернее Туниса, в порте Махдия, который стал базой для рейдов на Италию, Францию, Испанию и острова от Мальты до Балеар. Затем Фатимиды завоевали Египет и значительную часть Леванта, а их новая столица в Каире (Эль-Кахира, «Победоносная», основанная в 969 году) быстро затмила Багдад, став коммерческим и политическим центром мусульманского мира, что имело значительные последствия для торговли в Средиземноморье и в муссонных морях. Центр тяжести мусульманского мира переместился из верховьев Персидского залива и Багдада в Восточное Средиземноморье, и при этом правящие Фатимиды были всерьез ориентированы на морскую торговлю, — однако для средиземноморских морских путей появление фатимидского Египта обернулось не триумфом, а катастрофой.

БОРЬБА ЗА КРИТ

Изъяны морской стратегии — или ее полное отсутствие — в этот период лучше всего можно проследить на примере Крита, история которого иллюстрирует собой многие социорелигиозные, политические и военные сложности эпохи. Завоевание Магриба и Аль-Андалуса положило конец римско-византийскому влиянию в Северной Африке и Западном Средиземноморье. Однако на протяжении почти всего исламского периода в самом Аль-Андалусе единства не было: страну раздирали этнические и религиозные противоречия между арабами, берберами, сирийцами и новообращенными мусульманами романо-готского происхождения, которых называли *мувалладами*. В 813 году после кровавой резни пятнадцать тысяч *мувалладов* бежали из Аль-Андалуса. Примерно половина — по большей части ремесленники из Толедо и Кордовы — перебрались в Марокко. Вторая половина, несмотря на отсутствие морского опыта, отплыла через Сицилию или Ифрикию и Эгейское море в Египет, где «люди, назы-

ваемые андалусцами⁴⁹⁹, прибыли [в Александрию] с богатой добычей, награбленной на греческих островах». Аббасидский правитель Египта не позволил им остаться или осесть на других мусульманских территориях, так что примерно в 824 году они отплыли на Крит.

Остров плохо оборонялся; кроме того, критяне недолюбливали византийцев, чье правление сопровождалась высокими налогами и поборами. Андалусцы основали свою столицу Аль-Хандак (ныне Ираклион), которая стала процветающим центром независимого критского эмирата. Налоги были умеренные⁵⁰⁰, и из бедной провинции на границе Византийское империи остров превратился в благополучное самостоятельное государство, экспортирующее вино, мед и сыр, а также лес для египетских верфей. Что не менее важно, Крит стал базой, с которой совершались набеги на острова Ионийского и Эгейского морей, материковую Грецию и Малую Азию. Потеря острова, вероятно, произошла из-за неспособности византийцев верно оценить геополитические изменения, произошедшие после завоевания мусульманами Египта, Леванта и Северной Африки. Упускать из виду Крит, не обладая безоговорочной властью на море, — непροстительная ошибка для страны, имеющей стратегические интересы в данном регионе: стоит власти ослабнуть — и остров станет добычей держав-соперниц.

Критский эмират процветал независимо от материковых государств. Хотя у мусульман был общий враг — христианский Константинополь, политические разногласия между Аббасидами и новыми династиями на Западе исключали согласованность действий. Яркий пример тому — события, последовавшие за дерзким набегом мусульманина Льва Триполитанского⁵⁰¹ на Фессалоники, второй по значимости город империи, в 905 году. Учитывая стратегическое положение острова и опыт критян в борьбе с Византией, разумно было бы обратиться к ним за помощью и советом. Однако Лев, возвращаясь в Триполи (Ливан), не сообщил критянам о своем намерении, и те приняли его флот за византийский, идущий захватить остров. Ошибка вполне понятна, учитывая, что Константинополь по крайней мере четырежды безуспешно пытался отбить Крит у мусульман.

Византийцы отвоевали Крит лишь спустя более полувека после набега Льва на Фессалоники. Судьбу острова в конечном счете решил разлад между мусульманскими государствами. Фатимиды были заняты покорением Египта и не думали о стратегическом значении острова для себя и для Дар аль-Ислама в целом. Мусульманские правители проявили ту же недалекость, что византийские в

XI веке, и как следствие баланс власти в Восточном Средиземноморье полностью изменился. В 961 году Никифор Фока захватил остров, а через четыре года позже, уже в качестве императора, положил конец трехсотлетнему совместному владению Кипром. Никифор и его преемники объединили под византийским правлением значительную часть Сирии и Леванта — впервые с 640-х годов. Впрочем, их попытки вернуть Сицилию не увенчались успехом, и остров целое столетие процветал под властью арабской династии Кальбитов. Фатимиды не отказались от своих интересов в Италии и призывали Кальбитов на помощь в войне с Омейядской Кордовой. В 950-х годах Кальбиты совершили набег⁵⁰² на Аль-Андалус, но их флот был гораздо слабее омейядского, и Абд ар-Рахман III ответил набегами на Ифрикию.

Эти примеры показывают неверность укоренившегося взгляда, будто Средиземноморье делилось на монолитные сферы влияния: христианскую и мусульманскую. В действительности мусульманский мир был политически раздроблен. Это явствует не только из хроники военных событий, но также из расширения торговли между Византией и мусульманскими портами в XI веке и многообразия предметов на затонувшем судне из Серче-Лиманы. Международные отношения в XI веке и позже еще более осложнятся расколом между греко-православным Востоком и римско-католическим Западом в 1054 году, а после — появлением новых морских держав, которые совершенно изменят характер средиземноморской торговли.

ВОЕННЫЙ ФЛОТ

Дробление мусульманских государств лишь отчасти было благом для византийцев. После VII века им уже не приходилось противостоять крупным флотам, как в битве Мачт или при осаде Константинополя, так что разгром византийскому флоту не угрожал. Однако из-за отсутствия единого мусульманского флота византийцы не могли собрать боевые корабли в одном месте и одержать решительную победу на море. Им приходилось распылять свои силы, как во время неудачной попытки отбить Сицилию после утраты Крита. Византийцы и Аббасиды могли снаряжать дальние военные экспедиции, флоты других государств действовали лишь в относительно небольшом радиусе от портов.

Поскольку у Византии не было противников, способных построить большой постоянный флот, ее собственный флот ограничивался

небольшими эскадрами, к которым при необходимости добавляли купеческие и рыбацкие суда. Когда увеличенный флот выполнял свою миссию, его распускали, поскольку содержать большое число военных судов в мирное время было слишком накладно.

За время от основания Константинополя до возникновения ислама размер боевых кораблей уменьшился, отчасти потому что в больших кораблях не было нужды, отчасти из-за варварской угрозы северным границам: основные стычки происходили на реках и озерах⁵⁰³, где корабли действовали совместно с наземными войсками. При необходимости империя могла собрать большой флот, как, например, во время войны с вандалами в V и VI веках, но сами корабли были значительно меньше⁵⁰⁴, чем в античности. К V веку основным византийским боевым кораблем стал дромон⁵⁰⁵ («бегун») с одним рядом весел. Поначалу так называли маленькие суда с командой от 20 до 50 человек, но в VII веке с появлением халифатских флотов и возобновлением войны на море размер дромонов вырос, хотя такие суда с более чем двумя рядами весел нам неизвестны. У дромона имелась одна палуба, обеспечивающая защиту гребцам, и две или даже три мачты с латинскими парусами. Число гребцов составляло от 100 до 120, более крупные дромоны брали на борт примерно 160 человек, в исключительных случаях до 200. В отличие от античных галер, дромон не нес подводного тарана. Вместо этого на нем крепился шпирон⁵⁰⁶ — тяжелый деревянный бивень, который помещался над ватерлинией и должен был крушить вражеские рули и весла. Шпирон не был интегральной частью корпуса, и его появление, вероятно, объясняется переходом к строительству «от каркаса» (корабли, выстроенные таким способом, были недостаточно прочны, чтобы таранить противника). Кроме того, отказ от таранов может быть связан с тем, что сражения происходили не столько в открытом море, сколько на реках и озерах, где применять таран нецелесообразно. Мусульманские суда мало отличались от византийских (в конце концов, они восходили к одной традиции кораблестроения), но, как считается, были больше, тяжелее и медлительнее, что отражает извечное противоречие между размером и скоростью в корабельной архитектуре.

Корабли брали на борт не только гребцов, команду и воинов, но и лошадей⁵⁰⁷. Несколько независимых источников упоминают всадников, съезжавших на берег по сходням, хотя неизвестно, как те садились на застоявшихся коней в тесных стойлах. Хотя морские конфликты Византии и мусульманских государств продолжались долгое время, за которое методы кораблестроения претерпели большие из-

нения, обе стороны не придавали расширению флота такого значения, которое привело бы к гонке морских вооружений и военным изысканиям, характерным для эллинистической эпохи или для XII века.

Напряженные отношения с сасанидской Персией вынудили византийцев организовать постоянные поселения⁵⁰⁸ воинов и моряков, набираемых в конкретной провинции для ее обороны. Позже, в VII веке, для защиты от халифата флоту придали более постоянную основу, учредив флот *карависиан*⁵⁰⁹, буквально «относящихся к боевым галерам» под началом флотоводца. *Карависианы* стали значительной самостоятельной силой и приняли участие в нескольких государственных переворотах, прежде чем Лев Исавр их распустил. Была создана трехчастная структура флота: имперский флот с базой в Константинополе, провинциальные флоты, действующие по большей части в своих провинциях, и три флота, приписанных к военноморским фемам⁵¹⁰ (военным округам), командующие которыми подчинялись непосредственно императору. Провинциальные флоты, зависящие от поддержки Константинополя, составляли военноморскую часть фемных войск, а их небольшие корабли боролись с пиратами и отражали вражеские набеги. Военноморские фемы сами обеспечивали свои корабли людьми и припасами. Эгейская фема защищала Дарданеллы, Самосская — южную часть Эгейского моря, а Кивирреотская с центром в Атталии (ныне Анталия) в Малой Азии напротив Кипра — Восточное Средиземноморье. Деление на имперский, фемные и провинциальные флоты сохранилось почти без изменений до середины XII столетия.

Эти корабли строились и размещались в портах разного размера⁵¹¹ и направления по всей империи. *Неорионом* называлась любая искусственная гавань, но в военном флоте так именовали доки, где снаряжали и чинили корабли, а также хранили оружие. Главная военная база Константинополя на Золотом Роге звалась просто Неорион, хотя были и торговые неорионы; самые известные из них Просфорион на Золотом Роге, а также гавани Юлиана (или Софии) и Феодосия на Мраморном море. Верфи, специализирующиеся на строительстве боевых кораблей (там же хранились флотские припасы и оружие), носили имя *эксартисис* (от греческого глагола «снаряжать»); со временем термин распространился на чиновников, ответственных за поддержание имперского флота. У каждой фемы был один материковый и один островной военный порт: в Абидосе и на Лемносе, на Самосе и в Смирне, в Атталии и на Родосе. Важные

провинциальные верфи находились на Сицилии и в Калабрии, в Равенне и Диррахии (Дуррес, Албания), на Эвбее и на Черном море в Амисосе (Самсун, Турция), Амасре, Трапезунде и Херсоне. Благодаря протяженности и оживленности своего побережья империя не знала недостатка в опытных моряках. На флоте служили свободнорожденные граждане; за это они получали земельный надел, доходами с которого кормились. Служили они обычно там же, где жили, хотя военно-морские фемы отправляли людей и в другие провинции. Небольшие постоянные команды военно-морских фем и провинциальных флотов при необходимости всегда можно было расширить за счет рекрутского набора⁵¹² или за счет наемников, в том числе иноземных: варягов из Киевской Руси, франков, венецианцев, генуэзцев и других.

При всем значении, которое морская торговля и военно-морская оборона имели для жизни Византийской империи, средневековое отношение к морякам и купцам было довольно сдержанным. Византийские наследники римской морской традиции сделали свою столицу величайшим портом эпохи; усеянное архипелагами море было так же богато ресурсами, как и во времена их аттических и ионических предков. И как в Древней Греции, на мореходов смотрели свысока. В IX веке император Феофил, узнав, что корабль, стоящий в виду дворца, принадлежит его супруге, повелел сжечь и корабль, и припасы, ибо негоже императору заниматься торговлей; упрекая жену, он сказал так: «Ты меня, царя Божьей милостью»⁵¹³, превратила в судовладельца». В местнических списках⁵¹⁴ IX и X веков командующие имперским флотом и Кивирреотской фемой никогда не бывали в верхней двадцатке, а командующие Самосской и Эгейской фемами находились в самом низу.

В то же время снабжение таких городов, как Константинополь, зависело от купцов, доставлявших по морю съестные припасы, обычные ремесленные товары и предметы роскоши. Забота Византии о флоте показывает, что правительство пеклось о безопасности морских путей. Кроме того, оно стремилось направить торговые суда в определенные порты, чтобы, с одной стороны, обеспечить сбор налогов и пошлин, с другой — следить за прибытием иноземных гостей. Им выдавали грамоты, в которых ограничивалось время торговли и пребывания. Характерны условия договора 907 года с Киевской Русью: «Приходящие сюда русские»⁵¹⁵ пусть живут у церкви Святого Мамонта, и пришлют к ним от нашего царства, и перепишут имена их, и тогда возьмут полагающееся им месячное, — сперва те,

...о пришли из Киева, затем из Чернигова, и из Переяславля, и из других городов. И пусть входят в город только через одни ворота в сопровождении царского мужа, без оружия, по пятьдесят человек, торгуют сколько им нужно, не уплачивая никаких сборов». Несмотря на подозрительность к чужеземным купцам, Византия все больше зависела от них из-за недостатка собственных, к которому приводил низкий статус торговцев внутри империи.

Набирать на флот иностранцев — практика очень распространенная, хотя ее частенько не замечают, если речь не идет о государствах, изначально враждебных к морю. Именно такое отношение обычно приписывают исламским халифатам. Некоторые исследователи утверждают, что поскольку ислам зародился в пустыне, в нем заложено отвращение к мореходству, или, как написал недавно один историк: «В худшем случае ислам был враждебен⁵¹⁶ к морю, в лучшем — не замечал его». Часто в подтверждение приводят следующий эпизод. Умару, второму праведному халифу, сказали: «Море — огромное существо⁵¹⁷, по которому носятся другие существа, подобно червям на куске дерева», и Умар «повелел мусульманам воздерживаться от мореплавания. Если кто из арабов и выходил в море, то лишь без ведома Умара, и бывал за это наказан». Для арабов Мекки и Медины мореплавание и впрямь было новостью, однако Аравия — полуостров; Оман, Йемен и Набатей издревле славились морскими традициями. Доисламская арабская поэзия свидетельствует о знакомстве с морем, а в Коране есть немало упоминаний о море и кораблях, ведомых милостью Всевышнего: «Аллах⁵¹⁸ — Тот, Кто подчинил вам море, чтобы корабли плыли по нему по Его воле и чтобы вы искали Его милость. Быть может, вы будете благодарны». Арабы, посредничавшие между Византийской и Сасанидской империями, хорошо знали их флотскую и фискальную политику, а также быстро перенимали административное устройство завоеванных стран. Это особенно видно в организации халифатского флота, которая копировала византийскую практику и была воспроизведена в Северной Африке и Аль-Андалусе.

Муавия понимал важность флота для обороны Египта и, овладев Александрией, сразу захватил доки, которые арабы называли *дар ас-синаа*⁵¹⁹, буквально «мастерская» — слово, которое вошло в романские языки как «арсенал», возможно, через венецианских купцов, торговавших с Египтом в начале VIII века. В свете репутации мусульман как людей сугубо сухопутных примечателен рост числа египетских доков после завоевания. Если византийцы обходились

одним арсеналом в Александрии и другим в Суэцком заливе, мусульмане выстроили новые⁵²⁰ в Розетте, Дамiette и Тинисе, а также в Фустате. Чтобы обеспечить флот судостроительным лесом, правительство насадило и поддерживало плантации акации⁵²¹ «для флота» по меньшей мере с VIII века.

Халифат также имел арсенал в Акке⁵²² (Акре) и крупную базу флота в малоазийском Тарсе. Основатели Туниса переселили из Александрии тысячу коптских корабелов с семьями; именно благодаря этому Омейяды сумели создать флот, изменивший баланс сил в Центральном Средиземноморье. К югу от Туниса Сус был арсеналом Аглабидов, пока его не сменила Фатимидская столица в Махдии. Расположенная на узком полуторакилометровом полуострове, отделенном от материка стеной, Махдия обеспечивала прекрасную защиту доставшемуся от Аглабидов флоту. Порты Магриба и Аль-Андalusа возникли еще до мусульманского правления, но, несмотря на стратегическое положение Сеуты и Альхесираса в Гибралтарском проливе, вряд ли они были арсеналами до тех пор, когда в IX веке Абд ар-Рахман II создал военный флот.

К 700-м годам правители приморских провинций халифата располагали автономными флотами. Об их устройстве можно судить на примере египетского, как наиболее известного. Его обеспечение осуществлялось из трех главных источников⁵²³: денежные выплаты на поддержание кораблей и команды, реквизиции необходимого для флота и рекрутский набор матросов. На первых этапах мусульманских завоеваний команды судов состояли по большей части из греков и египетских коптов — уроженцев земель, находившихся прежде под контролем Византии. Хотя третий халиф Усман постановил, чтобы мусульман не забирали на флот против их воли, матросов для флота поставляли в основном две группы: потомки арабских иммигрантов в Египет (*мухаджир*⁵²⁴) и обращенные в ислам представители не арабских народов (*мавали*). Команды североафриканских флотов состояли из берберов, вестготских моряков и рыбаков, пришлых арабов и, возможно, коптов. Поселки, города и провинции должны были выделять моряков (и средства на их содержание) в соответствии с квотой. Для предотвращения дезертирства местные старшины или чиновники ручались, что их люди «будут исполнять обязанности»⁵²⁵ на кораблях и не отлучаться самовольно. В качестве альтернативы жители местности могли вместо своего рекрута нанять кого-нибудь за деньги; эта практика вела к тому, что флот комплектовался преимущественно профессиональными моряками.

В целом флот привлекал главным образом бедняков. (При Омейядах в египетском флоте существовала трехступенчатая система платы⁵²⁶: меньше всего получала команда, затем шли воины не арабского происхождения, а у воинов арабского происхождения жалование было самым высоким. Матросский хлеб тоже был самым плохим.) И тем не менее обеспечить флот большими командами можно было лишь за счет адекватной оплаты, которая находилась только при непосредственной опасности. Как заметил мусульманский историк после византийской атаки на Дамием в 853 году, «с тех пор⁵²⁷ [правительство] начало всерьез пекся о флоте, и эта забота стала в Египте первоочередной. Строили боевые корабли, плату воинам на кораблях уравнивали с платой воинам на суше. На службу брали только опытных и толковых». На другом конце Средиземноморья, когда Омейяды в IX веке создали флот, Абд ар-Рахман II повелел, чтобы «моряков набирали⁵²⁸ с берегов Аль-Андалуса и хорошо им платили». В крайних случаях правительство прибегало к насильственной вербовке⁵²⁹; в фатимидской Ифрикии матросов иногда сажали под замок, чтобы они не разбежались к началу навигации, — эту практику осуждали даже фатимидские официальные лица. Как и византийцы, мусульмане часто прибегали к помощи наемников. Аглабидские и Кальпитские правители Сицилии брали на корабли рабов и свободных, иудеев и христиан; офицеры были из свободных или обращенных в рабство славян.

Разительным отличием мусульманского флота от византийского было разделение труда. Мусульманские команды отличались специализацией, в то время как византийские моряки «были одновременно⁵³⁰ гребцами и воинами». Если они заодно разбирались в ремонте судна, то могли в дополнение выполнять и эту работу. Подобным же образом и офицеры должны были не только разбираться в погоде и в навигации по звездам, но и вести своих людей в бой. Мусульманский командир отвечал за корабль с момента постройки: «Он должен следить⁵³¹ за строительством кораблей, их частями, сборкой деталей, тщательностью их соединения. Он должен по возможности отыскать лучших гребцов и тщательно их отобрать, а также выбрать лучшие мачты и паруса». Однако в его команду входили смолильщики, которые, по всей видимости, не имели других обязанностей⁵³², а также штурманы, знатоки погоды и врачи. Отдельные офицеры командовали гребцами, которые не сражались, и воинами, которые не гребли.

Хотя андалусские правители нуждались в морях для связи с Магрибом, мореходные сообщества Западного Средиземноморья

мало упоминаются у авторов-современников. Это объясняется тем, что мусульманские и христианские властители западных земель не стремились к господству на море. Однако мореходы, безусловно, были, и к концу VIII века и мусульманские, и христианские авторы четко различали «мавров»⁵³³, берберов из Алжира и Марокко и «сарацин», арабов из Омейядского халифата Кордовы. Эти широкие категории маскируют значительное смещение между группами и полностью оставляют без внимания морские общины христиан-мосарабов, к которым правители Испании и Марокко относились с большим подозрением и которые совершали самовольные набеги на Прованс, Корсику, Балеары и Сицилию. Отношение эмирата к морским сообществам изменилось после набегов датских викингов в 844 году, когда Абд ар-Рахман II создал единый план обороны — от Лиссабона до Средиземного моря — и учредил арсеналы в Севилье⁵³⁴, Альмерии и Тортосе.

:

СТРАТЕГИЯ, ТАКТИКА И ВООРУЖЕНИЕ

Ни Византия, ни арабы не искали сражений на море, разве что при полной уверенности в победе⁵³⁵, что бывало довольно редко. Хотя фундаментальные предпосылки для наступательного применения флотской мощи имелись, ресурсы, цена, политика, география и трудность связи сильно затрудняли такие операции. И византийские, и мусульманские читатели интересовались тактикой войны на море, однако сохранившиеся трактаты⁵³⁶ написаны авторами, не имевшими практического опыта и заимствовавшими из древних источников, в которых говорилось, например, о применении таранов, неактуальном для средневековой войны. Помимо шпиронов, которыми выводили из строя вражеские корабли, имелись разнообразные дальнобойные орудия⁵³⁷, в том числе катапульты для метания камней, копий, глиняных горшков с ядовитыми насекомыми, змеями или негашеной известью и горшков с горючей смесью. Самым грозным орудием эпохи был своего рода огнемет, известный как «греческий огонь». Изобрел его бежавший из Сирии архитектор по имени Каллиник; он «изготовил флотский огонь»⁵³⁸, которым поджигал корабли арабов, так что они горели вместе с командой» во время мусульманской осады Константинополя в 670-х годах. «Греческий огонь» представлял собой горючую смесь на основе сырой или очищенной нефти. Смесь нагревали под давлением в бронзовых емкостях и через

он направляли на врага. Это было мощнейшее психологическое оружие. Устрашал не только огонь; мехи, которыми нагревали жидкость, производили оглушительный рев, а сифоны изготавливали в форме диких зверей, так что «огонь, бросаемый в неприятеля»⁵³⁹, «вергался из их пастей».

Секрет греческого огня тщательно охранялся и на протяжении веков передавался в роду Каллиника от отцов детям. В руководстве по управлению империей, составленном Константином VII в X веке, написано, что всякий разгласивший секрет этого оружия будет лишен чинов и званий и «предан анафеме»⁵⁴⁰ во веки веков, будь он император, патриарх или другой человек». Несмотря на эти угрозы, секрет «греческого огня» был доступен мусульманскому флоту⁵⁴¹ к 835 году, когда аглабидские моряки применили его на Сицилии, а в следующее десятилетие Абд ар-Рахман II вооружал им свои андалусские корабли. Аглабиды поделились знанием с Фатимидами, которые применили его при завоевании Египта и распространили на юг. В X веке географ аль-Мукаддаси утверждал, что это оружие незаменимо при переходе Баб-эль-Мандеба, где «каждый корабль»⁵⁴²... должен иметь вооруженных воинов и людей, обученных метать греческий огонь». Однако еще до того, как заполучить «греческий огонь», мусульмане научились от него защищаться. Согласно отчету VIII века, глава египетского арсенала изобрел «нечто доселе неслыханное»⁵⁴³. Он взял вату и некоторые минеральные вещества, смешал их и вымазал ими корабли флота, так что когда на них направили «греческий огонь», корабли не загорелись. И все это я видел собственными глазами: «греческий огонь» ударил по кораблям, но они не загорелись, а пламя сразу потушили». Кроме того, существовала огнестойкая одежда⁵⁴⁴. По одному из рецептов предлагалось погрузить плащ в смесь талька, квасцов, гематита, гипса, застарелой мочи и яичных белков. Такая одежда служила для защиты воинов и лошадей («греческий огонь» применялся также на суше); об ее использовании на море сведений нет. Впрочем, для защиты от традиционного оружия моряки надевали кольчуги⁵⁴⁵, кирасы и стеганные доспехи.

На протяжении столетий конфликтов с мусульманскими странами Византия имела большое преимущество: у нее никогда не было недостатка во флотских припасах⁵⁴⁶, таких как дерево, смола, пенька и парусина. Корабельный лес рос на берегах Малой Азии, в материковой Греции, на адриатическом побережье Иллирии, в Южной Италии и на Сицилии, на Кипре и Крите. Это преимущество имело и оборотную сторону: захватчики, овладевшие любой частью империи,

получали доступ к материалам и опытным рабочим для строительства и ремонта собственных кораблей: именно такой была цель некоторых ранних мусульманских кампаний. Калифы и эмиры постоянно нуждались в дереве⁵⁴⁷ для кораблей, для строительства, для того чтобы топить литейные печи и печи для обжига глины, поскольку редкие леса Северной Сирии, Магриба и Аль-Андалуса не обеспечивали этих потребностей. Битва Мачт получила у арабских хронистов свое название, потому что сражение произошло за мачтовый лес с горных склонов над Фениксом; Кипр, Крит и Сицилия тоже привлекали своими лесами и другими природными ресурсами, как и стратегической позицией на главной широтной оси Средиземноморской торговли.

КОММЕРЦИЯ

Археологические и письменные источники свидетельствуют, что в Средиземном море существовало множество маршрутов, по которым перевозились разнообразные товары, однако в поздний римский период большую часть перевозок составляла аннона⁵⁴⁸ — перевозки зерна для бесплатного хлеба, который раздавали римской черни, требовавшей «хлеба и зрелищ». Этот обычай претерпел значительные изменения в четвертом веке, когда александрийские транспортные перевозки переключились на Константинополь, а африканские потеряли свое значение в связи с сокращением численности населения Рима. В VI веке, по разным оценкам, в перевозках зерна было задействовано от тысячи двухсот до тысячи восьмисот судов, делавших, как правило, два рейса за сезон. В дополнение к этим судам, субсидируемым государством, существовало еще от шестисот до девятисот судов, базировавшихся в Константинополе и принадлежавших независимым торговцам. Закупки зерна закончились сразу после захвата персами Александрии в 617 году, и в тот же год в Константинополе перестали раздавать беднякам бесплатный хлеб. Все надежды на возобновление торговли рухнули после того, как арабы захватили Египет и Умар ибн аль-Хаттаб распорядился очистить русло древнего канала, соединявшего Нил с Красным морем, чтобы облегчить перевозки зерна в порты Джидда (основан в 646 году⁵⁴⁹) и Янбу-эль-Бахр, которые снабжали священные города Мекку и Медину соответственно. Это служило интересам не только самих городов, но и растущего числа паломников, которые совершали хадж. Навигация на восста-

в искусственном канале между Нилом и Красным морем — Канале повеления правочерных⁵⁵⁰ — была возможна только в период разлива Нила. Тем не менее утрата Александрией своего крупнейшего партнера на Средиземном море вызвала уменьшение численности⁵⁵¹ населения с полумиллиона тысяч человек в период наибольшего расцвета до ста тысяч в 860 году. И хотя одновременно с этим оживилась торговля вдоль северного побережья Африки, между Ифрикией и Сицилией с одной стороны и Южной Италией с другой, а также между Западным Магрибом и Аль-Андалусом, это не могло компенсировать потерю Александрии. Причины такой ситуации кроются как в бурном развитии исламского государства, так и в каролингском вторжении в Италию и Центральную Европу, которое стимулировало трансальпийскую торговлю⁵⁵²: на севере Европы существовал большой спрос на товары из Средиземноморья. Рост работоторговли и торговли древесиной⁵⁵³ пришелся очень кстати для адриатических перевозчиков, в особенности для венецианцев и мусульман, которые попеременно то соперничали, то сотрудничали друг с другом.

Сохранилось очень мало свидетельств, способных дать более или менее полное представление о развитии торговли на протяжении нескольких веков. Наиболее исчерпывающий список распространенных товаров можно найти в арабском «Трактате об аренде судов», относящемся к X веку. В нем перечисляются различные товары: повседневные продукты питания и изысканные деликатесы, животные, текстиль, сырье, рабы, драгоценные камни, золото и серебро. К повседневным продуктам питания относились различные зерновые и бобовые, растительное масло, мед, уксус, финики, оливки, изюм и соль. Деликатесы включали рис, съедобный люпин, «варенья, гущенные соки»⁵⁵⁴, незапрещенные напитки и то, что используется для созревания сыра, сушеный йогурт, рапс, йогурт, масло, сушеный творог», а также «плоды деревьев... которые едят для удовольствия... грецкие орехи, фундук, орехи пинии и другие высушенные и свежие фрукты... сушеное мясо, рыба, перец, овощи, семена и яйца». Эти списки дополняют данные раскопок с затонувших судов, например, таких, как византийский корабль VII века, найденный возле острова Яссы-Ада, корабль XI века, затонувший в Серче-Лиманы, и некоторых других, на которых найдено множество разнообразных предметов, что указывает на более сложную экономическую жизнь, чем можно было бы предположить на основании письменных источников.

У людей из разных стран, принадлежавших к различным слоям населения и вероисповеданиям, было множество причин, чтобы от-

правиться путешествие по морю, невзирая на многочисленные опасности этого предприятия, обусловленные как природными причинами, так и действиями человека. Купцы часто сопровождали свои товары, послы и другие сановники курсировали между Константинополем и Венецией, или долиной По, Махдией и Палермо, или Сеутой и Севильей, а церковнослужители курсировали между Римом и Константинополем. Люди некупеческого звания чаще всего пускались в путь с целью посетить святые места или приобрести святую реликвию, хотя такое могло совмещаться и с обычной коммерцией. Венецианская базилика Святого Марка была возведена после того, как купцы похитили мощи святого из Александрии.

Даже состоятельного путешественника ждали на борту довольно суровые условия. Согласно византийскому закону, каждому мужчине на борту полагалось пространство размером три локтя в длину и один локоть в ширину (1,1 кв. метра), «женщине полагался⁵⁵⁵ один локоть и ребенку — половина локтя». Запасы воды на борту предназначались только членам команды, а пассажиры должны были сами готовить себе пищу. Неизвестно, позволялось ли женщинам на византийских кораблях находиться в одном помещении с мужчинами, но мусульманская традиция требовала исключительно раздельного пребывания полов. Закон предписывал селить мужчин и женщин на разных палубах, или, по крайней мере, выделять женщинам отдельные туалеты, так «чтобы, когда у них возникнет необходимость ими воспользоваться, они были скрыты от мужских глаз». Также бывали случаи, когда женщины оказывались на борту кораблей, участвовавших в военных действиях. Когда халиф Усман позволил Муавии высадиться на Кипре, он сказал: «Если ты возьмешь на корабль⁵⁵⁶ свою жену, то мы дадим тебе свое разрешение, а в противном случае — нет», полагая, что Муавия не станет понапрасну рисковать жизнью жены. В результате она и, возможно, ее сестра отправились вместе с флотом. Также сохранились сведения о жене другого военачальника, которая с похвалой отзывалась о подчиненном, спасшем их судно от гибели.

Такие соображения, разумеется, не относились к рабам, из которых очень немногие оставили записи о перенесенных в путешествии тяготах. Тем не менее существует множество отрывочных свидетельств, записанных различными авторами. Все вместе эти рассказы воссоздают картину плавучего ада, настолько чудовищного, что человеку, не испытывавшему эти ужасы на собственном опыте, просто невозможно в них поверить. Согласно воспоминаниям очевидца —

Иванна Камениаты, — захватив Фессалоники, Лев Триполитанский отправил сотни жителей города, обращенных в рабство, по морю в Марс. Условия перевозки были вполне сопоставимы с тем, как в более позднее время перевозили африканских рабов через Атлантику.

Еще перед тем, как отправиться в путь⁵⁵⁷, варвары сковали нам руки колодками и одного за другим, словно кули, бросили на корабли, не давая даже воздухом дышать волю и вынуждая постоянно задыхаться... Уже на рассвете нас стали одолевать многие тяготы: голод, жажда, ломота в теле вследствие тесноты... Самыми мучительными были для всех, однако, потребности желудка, с которыми ничего нельзя было поделать, так как природа настойчиво требовала своего. Многие считали это постыдным, но, не в силах воздерживаться, подвергали себя постоянным мучениям.

Хотя рабство в Европе было обычным явлением, многих европейских рабов вывозили в Аль-Андалус, Африку и на Ближний Восток. Венецианские купцы были среди наиболее активных участников такой торговли. Еще в 748 году они закупали рабов в Риме для продажи в Африку, хотя папа римский пытался пресечь торговлю христианами⁵⁵⁸, выкупая их и отпуская на свободу. Попытки положить конец подобной торговле предпринимались регулярно, но венецианские купцы (и не только они), несмотря ни на что, продолжали нарушать договоры и папские декреты, ограничивающие или прямо запрещающие продажу христиан в мусульманские страны.

КОНТРАКТЫ И ВЫБРАСЫВАНИЕ ТОВАРОВ ЗА БОРТ

В то же время более строгое соблюдение религиозных запретов, связанных с ростовщичеством, привело к существенным изменениям в финансировании международной торговли не только в христианском мире, но также среди иудеев и мусульман. Византийское государство признало, что морские перевозки сопряжены со значительным риском, и позволило поднять максимальный размер процентной ставки⁵⁵⁹ для морских перевозок, начинавшийся от 12 процентов годовых в VI веке, до 12 процентов за рейс — примерно в два раза выше обычного займа — к началу IX века. Значительные риски затрудняли накопление капитала для крупных морских предприятий,

и поэтому составление более изощренных коммерческих и страховых контрактов было так же важно для роста морской торговли, как прогресс в политике, вооружении и судостроении. Средневековые законы регулировали скорее личные и религиозные аспекты жизни человека, и поэтому люди вынуждены были следовать ограничениям, налагаемым сообществом, а не государством. Иудеи и мусульмане обычно руководствовались тем или иным сводом законов, основанном на религиозной традиции, в то время как христианские купцы согласовывали свои действия с законодательством, принятым в их странах, что соответствовало римско-византийской практике. Споры внутри сообщества разрешались согласно религиозным и правовым традициям купцов, в то время как споры между представителями разных сообществ улаживались по религиозным законам той страны, где возникли разногласия. Однако со временем в иудейских, христианских и мусульманских коммерческих договорах появились сходные черты. И это неудивительно, поскольку, несмотря на конкуренцию, коммерсанты также сотрудничают между собой, делятся информацией и приспосабливаются к различным способам ведения бизнеса, ибо в противном случае рискуют потерять всякую возможность ведения дел.

Византийское морское право было систематизировано в так называемом Родосском морском законе⁵⁶⁰, само название которого отсылает к III веку до нашей эры, когда Родос был процветающей морской державой, хотя закон в том виде, в котором он дошел до нас, вероятнее всего, был записан между 600 и 800 годом. В течение этого периода основополагающие принципы Морского закона разделялись всеми участниками средиземноморской морской торговли, и многие из его положений нашли отражение в «Трактате об аренде судов и правах (задействованных) сторон»⁵⁶¹ — сборнике *responsa prudentium* («ответов юристов», лат.) по этому вопросу, скомпилированном правоведом из Андалусии в X веке. Если отвлечься от частности, то и Родосский морской закон, и «Трактат» рассматривают пять аспектов торгового мореплавания: судовладельцев, команду и грузовладельцев; перевозку товаров; законы об общей аварии, при которой необходимо пожертвовать частью груза ради сохранения судна; спасения судна, потерпевшего крушение, и находившихся на нем грузов; и, наконец, коммерцию и контракты.

Несколько существенных различий между византийским и исламским законодательством, регулирующим торговое мореплавание, касались в основном того, когда следует выплачивать вознаграждение

казанные услуги, а также вопросов о материальной ответственности. В то время как византийские экипажи обычно работали за долю прибыли от рейса (подобная практика просуществовала до эпохи расцвета итальянских морских держав), мусульманским морякам платили в соответствии с принципом Корана: «Тот, кто нанимает работника⁵⁶² на определенный срок, должен выплатить ему обещанную заработную плату за все то время, что он исполнял свою работу». Обе системы имели как преимущества, так и недостатки. Участие в прибыли делало моряков заинтересованными в успехе рейса, но в случае неудачи они полностью лишались своего заработка. Фиксированная плата позволяла экипажу (а также тем, кто составлял смету) заранее знать, на что можно рассчитывать, но у экипажа не было личной заинтересованности в результате, а у владельцев — никаких причин платить больше необходимого минимума. Со временем интересы грузовладельцев возобладали, и моряки, ранее считавшиеся членами торгового товарищества, перешли в разряд низкооплачиваемых наемных рабочих, от которых не требовалось ничего, кроме физической силы, и которых к тому же регулярно обманывали.

В контрактах на морские перевозки обычно указывалось судно, включая его название, оснастку, офицерский состав и маршрут. Все традиции подчеркивали важность проверки готовности судна к плаванию; на стенах трюмов наносили линии⁵⁶³, чтобы избежать перегруза — от этой практики отошли в начале Нового времени, и она возобновилась лишь в конце XIX века. Основные нововведения в мусульманском законодательстве связывали стоимость фрахта⁵⁶⁴ с дальностью рейса, учитывая при этом разницу между ценами на перевозимые товары в порту назначения в соответствии с контрактом и ценами в других портах. К XI веку иудейские, христианские и мусульманские купцы выработали три основных типа коммерческих контрактов, позволявших заниматься морской торговлей без участия ростовщического капитала: морской заем, морское общество (*societas maris*) и коммента (*commenda*, от *commendare* — поручать). Система контрактов позволяла разделить риски, создавала большие объединения потенциальных инвесторов и в то же время предоставляла законные методы борьбы с мошенничеством. В исламе, иудаизме и христианстве запрещается ссужать деньги под проценты⁵⁶⁵ единоверцам, но никак не оговаривается взимание процентов с людей другого вероисповедания.

Согласно византийскому праву, банкир, предоставивший морской заем⁵⁶⁶ под фиксированный процент, терял вложенные средства, если корабль так и не добрался до места назначения, но его прибыль не

снижалась, если заемщик вынужден был продать свой товар себе в убыток. Хотя проценты выплачивались только в случае успешного завершения рейса и неутраты капитала, в 1236 году папа римский осудил⁵⁶⁷ морские займы, сочтя их формой ростовщичества. «Морское общество» представляло собой объединение людей, вносивших «свой капитал, труд⁵⁶⁸ или что-либо еще, как то: навыки, знания или связи», в котором все члены, вне зависимости от участия, поровну делили прибыли или убытки всего предприятия. «Морские общества»⁵⁶⁹ рассматривались скорее как добровольное соглашение, а не как передача средств от одного из участников другому. Аналогичным образом было организовано *isqa* — партнерство по еврейскому закону, согласно которому инвестиции рассматривались «отчасти как заем, отчасти как управление по доверенности»⁵⁷⁰. Заем считался беспроцентным и должен был возвращаться вне зависимости от результатов рейса. Если предприятие завершилось успехом, то переданные по доверенности средства нужно было вернуть вместе с полученной на них прибылью, в противном случае инвестиции считались утерянными.

В отличие от *isqa* и «морских обществ», в мусульманском кирад⁵⁷¹ (*qirad*), соединившем в себе черты партнерства и договора о найме, не было и намека на ростовщичество. В кираде деньги не давались в долг, а передавались от одного из участников, предоставлявшего капитал, к другому, занимавшемуся собственно торговлей и таким образом вкладывавшему свой труд. Вся полученная прибыль делилась между банкиром и торговцем в заранее определенных долях. Если предприятие оказывалось убыточным, банкир терял вложенный капитал, поскольку предполагалось, что торговец, как вторая сторона соглашения, также понес убытки в виде вложенного времени и труда. Кирад считается предшественником самого распространенного средневекового морского контракта — комменды.

Современные историки описывают коммendu как «важнейшую инновацию»⁵⁷², которая самым существенным образом повлияла на быстрый рост морской торговли в сравнении с более медленным внедрением капиталистических отношений в торговле на суше», а также как «ключевой элемент»⁵⁷³ фантастического успеха коммерческой революции в Средиземноморье в XI—XIII веках». Если отбросить частности, то можно говорить о двух основных типах комменды. В односторонней комменде один или несколько заимодавцев ссужали деньги путешествующему торговцу, который использовал этот капитал в своем предприятии. Если рейс приносил прибыль, заимо-

Море и торговец делили ее между собой в заранее обусловленных условиях: как правило, три четверти получал банкир, четверть оставалась купцу. Двусторонняя коммента подразумевала, что торговец также вкладывал свой капитал в дело, и в этом случае прибыль делилась поровну. По договору двусторонней комменты как банкир, так и купец принимали на себя материальные обязательства пропорционально вложенному капиталу, в отличие от односторонней комменты, когда заемщик не нес ответственности за потери, вызванные кораблекрушением, действиями пиратов или захватом корабля враждебной державой. Говоря словами марсельского кодекса законов от 1253 года, если «судно разбилось»⁵⁷⁴, потерпело кораблекрушение или было захвачено во время рейса, в дальнейшем вышеупомянутый [заемщик] или партнер, который на нем путешествовал, или его наследники никоим образом не могут быть привлечены к ответственности». Нельзя не отметить поразительное сходство между комментой и кирадом: еврейские купцы именовали комменту «товариществом по мусульманскому закону»⁵⁷⁵. О механизмах заимствования христианскими купцами принципов кирада можно только догадываться, но тот факт, что кирад оказал гораздо большее влияние на развитие коммерческих контрактов в Европе, чем все ранее разработанные христианскими торговцами соглашения, свидетельствует об интенсивности контактов между деловыми людьми разного вероисповедания в Средиземноморье в Средние века.

Помимо контрактов, в торговом мореплавании приходилось иметь дело с еще одной сложной проблемой — возникающей иногда необходимостью выбросить за борт часть грузов ради спасения судна. Такая необходимость возникала в случае сильного шторма, когда корабль быстро набирал воду или когда надо было уйти от преследователей. Согласно общему правилу, решение выбросить за борт часть груза принималось совместно капитаном, командой и купцом — хозяином груза. Если время позволяло, стороны договаривались о компенсации, полагающейся тому, чьим грузом решено было пожертвовать. Однако в экстренной ситуации капитан мог приказать выбросить груз за борт без предварительного обсуждения. Если это решение оспаривалось, капитан и команда должны были представить доказательства, подтверждающие обоснованность такого решения. В Родосском морском законе лишь бегло упоминается ситуация, когда надо избавиться от части груза, и поскольку считается, что все присутствующие на судне подвергаются одинаковому риску, все потери распределяются между ними пропорционально стоимости их

грузов. «Если товары выбрасываются за борт⁵⁷⁶, чтобы облегчить судно, то жертвы, принесенные ради общего блага, должны возмещаться общими силами». «Трактат об аренде судов и правах сторон» содержит более подробное толкование данной ситуации. В одной из его статей указывается, что возмещение должно выплачиваться теми, чьи грузы не были выброшены за борт, здесь же приводятся методы определения стоимости грузов, которыми пришлось пожертвовать. В дальнейшем основные положения этой статьи стали известны как принципы распределения ущерба от общей аварии и сохранились в морском праве до наших дней в почти неизменном виде.

Мусульманский подход постепенно распространился на все морское право. Согласно сборнику морских законов *Libro del Consulado del Mar*⁵⁷⁷ («Книга морских обычаев»), созданному в Барселоне в 1300-х годах, но имеющему более древние корни, капитан должен был объяснить, чем вызвана необходимость выбросить за борт часть груза и какие опасности угрожают судну, если этого не сделать. Однако в случае общей аварии возникал целый ряд связанных с ней проблем: каким образом оценивать потери — по весу или по стоимости, брать ли за основу для расчета стоимость товара в порте закупки или в предполагаемом порте продажи, входит ли стоимость судна и его оборудования в убытки, требующие возмещения, распространять ли обязанности по возмещению убытков на команду и пассажиров, не перевозящих никаких грузов, но ценою их потери сохранивших свою жизнь, и как учитывать рабов. Согласно Родосскому морскому закону стоимость личного раба равнялась трем минам, однако если «раба везли на продажу»⁵⁷⁸, то его стоимость считалась равной двум минам». Большинство мусульманских юристов не считали возможным выбросить рабов за борт, хотя некоторые все же допускали такой вариант, но лишь при условии, что они умеют плавать и находятся недалеко от берега. Впрочем, бывали и такие, кто считал, что ради спасения мусульман можно пожертвовать жизнью неверных. Рассуждая беспристрастно, правовед XII века указывал, что в случае необходимости людей следует «выбирать по жребию»⁵⁷⁹ и выбрасывать за борт всех без исключения, невзирая на их социальное положение, подданство, мужчина это или женщина, раб или свободный человек, мусульманин или зими. В целом, однако, вопрос о выбрасывании за борт людей⁵⁸⁰ не имел сколько-нибудь существенного значения, поскольку жизнь свободного человека не оценивалась в деньгах, а морское право рассматривало преимущественно коммерческие, а не гуманитарные вопросы.

Упорядочение и совершенствование принципов морского коммерческого права упростило условия ведения бизнеса и способствовало созданию развитой мультикультурной торговой сети, обладавшей очевидными для всех участников преимуществами, ограничениями и штрафами. К тому времени, когда эти принципы были сформулированы, Византийская империя и Дар аль-Ислам находились либо в самом расцвете своего коммерческого могущества, либо уже миновали эту пору, однако еще не обрели такого очевидного конкурента, как другая империя. Итальянские города-государства обогащались за счет своих бывших сюзеренов — византийцев и их мусульманских противников и соперников. Граждане Венеции, Генуи, Пизы и Амальфи активно включились в морскую торговлю в таких масштабах, каких мир не видел со времен Карфагена. Вдобавок им удалось сформировать такой тип взаимоотношений между торговцами и государством, при котором коммерция превращалась в гражданскую добродетель и позволяла добиться невиданных ранее высот. Пройдет немного времени, и стремительно богатеющие итальянские города-государства изменят характер и способы ведения торговли не только в Средиземноморье, но и в недавно возникших коммерческих анклавах Северной Европы.

ГЛАВА 9

СЕВЕРНАЯ ЕВРОПА В ЭПОХУ ВИКИНГОВ

В XII веке Северная Европа по-прежнему оставалась медвежьим углом Евразии, далеко отстоящим от развитого Средиземноморья и Ближнего Востока. Ранние исторические свидетельства — написанные иноземцами и потому полные предвзятости, невежества и домыслов — этим краям не льстят. Однако мореходный потенциал не похожих друг на друга народов, населявших эти земли, подтверждают как археологические данные, так и сочинения историков от Геродота и далее. Для этого субконтинента — в отличие от других земель — внутренние воды сыграли не меньшую роль, чем море, но полноценное освоение великих речных путей, которые сегодня обеспечивают трансконтинентальную связь с каботажными и дальними маршрутами Балтийского, Северного, Средиземного и Черного морей, а также Арктикой и Атлантикой, началось только в Средние века. Если в культурном отношении северные народы Европы подпадали под влияние языческого и христианского Рима, то мореплавание они развивали самостоятельно — прежде всего силами англосаксов в III–VIII веках, фризов в V–IX и скандинавских викингов в IX–XI веках. Объемами, значимостью и сложностью организации морского дела Северная Европа сильно уступала Средиземноморью и муссонным морям. Торговые порты — такие как Дорестад в Нидерландах, Бирка в Швеции и Новгород на Руси — обязаны своим появлением стремлению государей либо нажиться на торговых пошлинах, либо избавиться от уплаты таковых. Франкские короли, в частности, частенько давали налоговые привилегии купцам и церкви, чтобы завоевать их расположение⁵⁸¹. Вялость оборонных мер против вражеских — в основном викингских — набегов свидетель-

считает, что мореплавание еще не стало для Северной Европы преимущественным занятием.

Бесчинства викингов зачастую сильно преувеличены; в действительности северяне ненамного превосходили жестокостью остальных своих современников, зато способствовали интеграции западных и восточных окраин Европы и вовлекали Скандинавию в основное русло европейского политического развития. Совершавшие первые набеги выходцы из разрозненных языческих племен, далеких от имперской или монархической власти, быстро осознали, какие преимущества дает принятие христианства и централизованная власть. Однако даже переняв религию и принципы государственного устройства у южных соседей, скандинавы в силу малочисленности и удаленности от основных центров экономико-политической активности могли играть лишь второстепенную роль в развитии Северной Европы и Британских островов после XI века.

ПУТЕШЕСТВИЯ В СЕВЕРНОЙ ЕВРОПЕ IX ВЕКА

В конце IX века английский правитель Альфред Великий взялся за перевод на англосаксонский язык «Истории против язычников» Павла Орозия, представляющей собой отповедь попыткам обвинить христианство в упадке Римской империи. Написанный в V веке трактат Орозия не утратил авторитетности и тысячу лет спустя, в разгар культурно-политической интеграции Северной и средиземноморской Европы. Чтобы восполнить недостаток сведений о северных землях, в перевод было включено несколько вставок о североευропейских краях и рассказы о трех плаваниях в Скандинавию и Балтику. Самым отважным героем этих повествований выглядит Охтхере⁵⁸², норвежский торговец, землевладелец и китобой из Халогаланда — узкой прибрежной равнины за Полярным кругом. Из чистого любопытства — «узнать, как далеко на север лежит эта земля и живет ли кто-нибудь к северу от этого необитаемого пространства»⁵⁸³ — Охтхере решил заплыть за Нордкап, границу китобойного промысла в трех днях пути на север от Тромсе. От Нордкапа он двинулся на восток, затем повернул на юг и в общей сложности за девять дней дошел до устья реки Варзуга на Кольском полуострове. Тамошние земли «очень густо заселял» народ, чей язык был похож на финский, который Охтхере знал от торговцев, добравшихся в Халогаланд через горы. Предприимчивость Охтхере не пропала даром: на Кольском полуо-

строве в изобилии водились моржи, ценившиеся за клык (несколько таких клыков были преподнесены Альфреду) и шкуру, которая «очень хороша для канатов», особенно стоячего такелажа и гарделей.

Второе свое плавание Охтхере совершил из Халогаланда на юг в Каупанг⁵⁸⁴ (буквально «торговое место») на берегу Осло-фьорда, а оттуда в Хедеби, крупный торгово-ремесленный центр в южной части полуострова Ютландия. Сколько Охтхере пробыл в обход «северного пути» (то есть Норвегии) из Халогаланда, неизвестно, но по его собственным словам, если останавливаться на ночь, путь займет около месяца. За пять дней плавания на юг от Каупанга он прошел вдоль берегов Швеции, затем через датские острова и поднялся на двадцать две мили по Шлей-фьорду до Хедеби. Этот защищенный порт был основан датским королем Готфридом, который в начале X века перевез туда купцов из разоренного Рерика, расположенного в 120 милях к юго-востоку, намереваясь перекрыть Карлу Великому выходы к балтийской торговле.

Хедеби упоминается и в рассказе современника Охтхере Вульфстана⁵⁸⁵ — англосакса, по-видимому, тесно связанного со скандинавскими поселенцами в Англии. Как следует из вставки в «Истории против язычников», он проплыл четыреста миль за семь дней на восток от Хедеби мимо Веонодланда (нынешние Германия и Польша) к устью Вислы. Конечной его целью был расположенный там порт Трусо. Вульфстан не приводит подробностей ни о своем судне, ни о пути следования, а из товаров упоминает только рыбу и мед, который служил основным подсластителем в течение долгих веков до знакомства Европы с сахаром.

Охтхере и Вульфстан перечисляют множество мест, представлявших для современников далеко не праздный интерес. Кроме четырех упомянутых крупных областей — севера Норвегии, юга Скандинавского полуострова, Ютландии и устья Вислы, — оба путешественника располагали сведениями о Британии. В тексте Охтхере встречаются также Ирландия, Оркнейские и Шетландские острова. Вульфстан демонстрирует знакомство с путем к порту Бирка на острове Меларен к западу от современного Стокгольма. Пройдя южнее основных островов Датского архипелага и Сконе (ныне шведского, а тогда находившегося под датским владычеством), мимо острова Борнхольм («земля бургендов», которые, мигрировав на юг, дали название нынешней Бургундии), нужно было повернуть на север за островами Эланд и Готланд и держать курс на Стокгольмский архипелаг, в 500 милях от которого располагался Хедеби, а в 350 к югу — Трусо.

Какими маршрутами Охтхере и Вульфстан добирались к королю Альфреду, в хрониках не указано, однако логика подсказывает три. Охтхере мог приплыть из Норвегии в королевство викингов Йорк (Йорвик), столица которого представляла собой процветающий торговый-ремесленный центр с населением от десяти до пятнадцати тысяч человек — огромные размеры для североευропейского города тех времен⁵⁸⁶. Оттуда к устью Темзы можно было без труда пройти вдоль берега. Вульфстану, скорее всего, пришлось преодолевать двенадцать километров волоком от Хедеби до Айдера, впадающего в Северное море. Затем, держась фризского побережья, он мог выйти к устью Рейна и оттуда добраться до Британии, повторяя излюбленный путь фризских посредников в торговле между Балтикой и Северным морем. Впрочем, Вульфстан мог пройти от устья Айдера к Йорку и напрямую.

В обоих рассказах — норвежца Охтхере и Вульфстана, имевшего как минимум прочные связи со скандинавской общиной, — примечательно отсутствие упоминаний о набегах, грабежах и каких бы то ни было схватках. Как-никак, конец IX века — это разгар экспансии викингов. Примерно в то же время, когда Охтхере и Вульфстан повествовали о своих плаваниях Альфреду, норвежские викинги заселяли Исландию, Роллон осаждал Париж (впоследствии ему достанется во владение Нормандия); принадлежащий викингам Дублин был процветающим торговым городом, столица варяжской Руси вот-вот должна была переместиться из Новгорода в Киев, ближе к богатствам Византийской империи, а Альфред Великий сдерживал наступление датских викингов на англосаксонский Уэссекс. Тем не менее и Охтхере, и Вульфстана, судя по всему, заботит исключительно добыча узкоспециализированного или престижного товара. Не менее поразителен сам факт совершения таких плаваний, поскольку до VII века скандинавы были в принципе не знакомы с парусом. Повествования Охтхере и Вульфстана, задающие столько разноплановых загадок, служат превосходной отправной точкой для исследователей развития дальнего мореплавания в Северной Европе.

МОРЕПЛАВАНИЕ В СЕВЕРО-ЗАПАДНОЙ ЕВРОПЕ ДО ПАДЕНИЯ РИМСКОЙ ИМПЕРИИ

Учитывая близость северных европейцев к историческим центрам средиземноморской культуры, сравнительное отставание в переходе к централизованной власти и строительству городов, не говоря уже

о применении паруса, кажется странным. Тем не менее жители Ближнего Востока и Греции смотрели на Северную Европу как на дикую края, откуда приходят варварские орды вроде «народов моря», и немногие сведения о севере воспринимали скептически. Геродот в описании этих земель осторожничал, «ибо я не допускаю существования реки, которую варвары называют Эриданом, которая будто бы впадает в Северное море и от которой, как говорят, приходит янтарь; не знаю я также, действительно ли существуют Оловянные острова, с которых приходит к нам олово... Я не могу найти ни одного очевидца, который подтвердил бы, что по ту сторону Европы есть еще море»⁵⁸⁷. Торговый обмен между севером и югом велся за много веков до Геродота и греческой колонизации Черного моря, о чем свидетельствует балтийский янтарь на корабле из Улубуруна, затонувшем в XIV веке до н.э. Но как этот обмен осуществлялся, нам неизвестно. Олово из Корнуолла на юго-западе Британии поступало в Средиземноморье через Бискайский залив, а далее по Луаре и Гаронне⁵⁸⁸. Знакомство Северной Франции и Западной Германии с греческим и этрусским товаром состоялось еще в VI веке до н.э., что подтверждает найденная при раскопках бронзовая чаша для смешивания вина и воды на 1100 литров. Эта чаша — так называемый викский кратер⁵⁸⁹ — была, вероятно, изготовлена в Спарте, перевезена вверх по Роне и Соне, затем на небольшое расстояние по суше к верховьям Сены, которая течет на север через Париж в Ла-Манш.

Подобные речные маршруты были отличительной чертой европейского субконтинента. Транспортное и торговое сообщение по рекам осуществляется не только в этом регионе, но по проходимым речным путям, соединяющих моря или океаны по разные стороны материка, наберется немного, тогда как европейские реки, связывающие Средиземное, Черное и Каспийское моря на юге и востоке, Балтийское, Северное моря и Атлантический океан на севере и западе, поражают многочисленностью. Самый протяженный из этих маршрутов проходит по Дунаю и Рейну, берущим начало в ста километрах друг от друга в Альпах (их притоки сближаются еще теснее) и тем самым обеспечивающим почти непрерывный речной путь через всю Европу от Черного до Северного моря. Центральная Европа и европейская часть России покрыты густой речной сетью. Дунай, Днестр, Днепр текут на юго-восток к Черному морю, а от их верховьев довольно легко добраться до Эльбы, текущей на северо-запад к Северному морю, а также до Одера, Вислы и Западной Двины, впадающих в Балтийское море. Процветание центру торговли IX века Новгоро-

его предшественнице Старой Ладогe обеспечило расположение Волхове, текущем на север из озера Ильмень в Ладожское, которое она соединяет с Балтикой. Озеро Ильмень, в свою очередь, питает река Ловать, протекающая в относительной близости от Днепра. Новгород главенствовал в торговле между Балтикой и Византией, пока его не потеснил стоящий на Днепре Киев. Второй маршрут по Днепру включал его приток Припять и короткий отрезок волоком к Пути, притоку Вислы. Дальше к востоку всего в трехстах с небольшим километрах от Балтики (и в непосредственной близости от Западной Двины и Днепра) начинаются верховья Волги, устремляющейся к Каспийскому морю. Этот маршрут обеспечивал северо-европейским торговцам почти прямой выход на среднеазиатский Шелковый путь и иранский рынок. В низовьях Волга успевает подступить к Дону почти на сто километров, прежде чем тот разойдется с ней и повернет на запад к Азовскому и Черному морям.

В IV столетии до н.э. купцы Западного Средиземноморья после двухвекового перерыва, вызванного переселением кельтов, возобновили торговлю с севером. Одним из самых оживленных маршрутов был коридор Од–Гаронна–Жиронда, ведущий от Нарбонны на Средиземном море к Бордо в Бискайском заливе⁵⁹⁰. Этот путь предпочитали греческие торговцы из Массилии (нынешний Марсель), один из которых, Пифей, возможно, именно так добирался до Бискайского залива в 320-х годах до н.э. Его рассказ о путешествии, названный «Об океане», дошел до нас лишь цитатами в трудах более поздних авторов (не все из которых доверяли его заявлениям), но примерно наметить его маршрут мы можем. Достигнув Бискайского залива, он отплыл в Бретань. Высокие приливы на атлантическом побережье и в Ла-Манше — до 4,5 метра в бухте Киберон и 16 метров у острова Мон-Сен-Мишель, тогда как средиземноморские не достигали и метра, — неизменно изумляли средиземноморских моряков, и Пифей, вероятно, уделил им немало внимания. Переплыв из Франции в Корнуолл, он двинулся вдоль западного побережья Великобритании к Оркнейским и Шетландским островам, лежащим севернее Шотландии и заселенным к IV тысячелетию до н.э. В дошедших до нас цитатах встречается загадочное утверждение, что за шесть дней он доплыл до земли под названием остров Туле, где солнце светит почти двадцать два часа, — это могла быть либо Исландия (как считали средневековые авторы), либо Норвегия. Даже если его заметки основаны на слухах, а не на личном опыте, из них следует, что западноевропейские мореходы (в отличие от населения

материковой Скандинавии) уже к этому времени добирались до Полярного круга.

Повернув на юг, Пифей мог какое-то время держаться восточного берега Великобритании, а затем пересечь Северное море и зайти в Нидерланды — еще один источник янтаря. Если Пифей действительно пересекал Северное море, то, судя по всему, затем двинулся дальше в обход Британии, окружность которой составляла, по его подсчетам, от 6860 до 7150 километров⁵⁹¹ (он ошибся всего на 3–7 процентов). Вычислил он это, скорее всего, сопоставляя время перехода и широту, определяемую по полуденной высоте солнца и по другим данным. Астроном Гиппарх, переведя его вычисления около двух веков спустя, получил очень точные 48°42'N в Бретани, 54°14'N (вероятно, остров Мэн), 58°13'N (остров Льюис во Внешних Гебридах) и 61° на Шетландских островах, где световой день, как и утверждал Пифей, длится по девятнадцать часов.

Стойкий интерес жителей Средиземноморья к Северо-Западной Европе наметился во времена завоевания северной Галлии Юлием Цезарем — завоевания, подготовившего плацдарм для двух морских кампаний против парусного флота венетов в Западной Франции и Бискайском заливе и для двух переходов через Ла-Манш в Британию в 50-х годах до н.э. Хотя Галлия стала римской провинцией в 51 году до н.э., гражданская война помешала римлянам воспользоваться успешным вторжением Цезаря в Британию, а когда все успокоилось, Август и его преемники принялись отодвигать границу римских владений на север от Рейна — по суше и по морю. Около 10 года до н.э. флот Августа нагрянул в Ютландию, а двадцать пять лет спустя другой флот, насчитывавший, как сказано, тысячу кораблей, дошел до реки Эмс, которая впадает в море чуть севернее нынешней границы между Нидерландами и Германией. Несмотря на эту и другие демонстрации силы и могущества, дальше Рейна и Дуная владычество Рима на континенте не распространилось*. Клавдию удалось создать постоянный провинциальный флот в Германии и Британии, куда он вторгся в 43 году н.э. На *Classis Germanica* (германский флот) возлагалась задача не подпускать к реке германские племена, а также охранять устье Рей-

* Исключением, подтверждающим правило, выступили Декуматные поля — небольшая область, занимающая клин между Верхним Дунаем и Верхним Рейном, — и Дакия к северу от Нижнего Дуная. Эти провинции были присоединены к империи последними, в 106 году н.э., и первыми покинуты в следующем веке.

— один из крупных пунктов переправы в римскую Британию⁵⁹². Базируясь германский флот в Кельне (Колония Клавдия) на Рейне, вспомогательные флотилии дислоцировались также в столицах провинций и гарнизонных городах — таких как Майнц, расположенный на полпути между Северным морем и швейцарской границей. *Classis Batavica*, базировавшийся на Ла-Манше в Гезориаке (Булонь, Франция) примерно в двадцати милях к западу от Па-де-Кале, отвечал за охрану путей сообщения между Булонью и Ричборо, а затем Дувром⁵⁹³.

Богатства римской Галлии по-прежнему манили германские племена из-за Рейна. Во время восстания 69–70 годов правитель Батавии (земель в устье Рейна) Гай Юлий Цивилис «на биремы и на суда с одним обычным рядом гребцов посадил бойцов, окружил корабли несметным количеством барок, несших по тридцать-сорок человек каждая и вооруженных наподобие либурнских кораблей... Над лодками поднялись пестрые солдатские плащи, которые варвары использовали вместо парусов»⁵⁹⁴. В его командах оказалось много батавов, служивших в *Classis Germanica*. Римляне «уступали германцам по числу судов, но превосходили их опытностью гребцов, искусством кормчих, размерами кораблей». Тем не менее, встретившись у дельты Ваала и Мааса, флотилии обошли друг друга стороной. В ответ на дальнейшие вторжения германцев в Па-де-Кале и в Британию через Северное море римляне выстроили по обеим сторонам Ла-Манша комплекс береговых крепостей, известный как Саксонский берег. Оборонять Галлию было сложнее, и когда римские легионы были переброшены в середине III века на другую кампанию, франкские племена, хлынувшие через Рейн, дошли на юге до самой Испании, где, захватив таррагонский флот, совершили набег на Северную Африку⁵⁹⁵. Рейнскую границу удалось закрепить вновь только в правление Марка Аврелия Проба в 270-х годах.

Это достижение послужило предпосылкой к самому крупному морскому прорыву в тогдашней истории Европы и Средиземноморья. Усмирив приграничные области, Проб переселил большую массу франкских племен на черноморское побережье Малой Азии. В 279 году «некоторые из них восстали и разорили всю Грецию своим многочисленным флотом»⁵⁹⁶, собранным из всех кораблей, которые им удалось угнать в окрестностях. Бывшие арестанты двинулись на Сицилию. Они высадились на Сицилии, «где напали на Сиракузы и истребили там многих жителей. После этого они переплыли через море в Африку и, хотя были отбиты от Карфагена местным гарнизоном, оказались в состоянии вернуться домой [на побережье Северного моря] через Гибралтар»⁵⁹⁷. Самый ранний из саксонских морских набегов

на Галлию, в котором приняли участие также даны и фризы, состоялся два года спустя. Он еще сильнее подточил силы осаждаемой со всех сторон империи и закончился сожжением *Classis Germanica* в Кельне⁵⁹⁸.

Варварские племена продолжали перебираться через Рейн на протяжении всего IV века, а в начале пятого столетия вторжение варваров в Галлию положило конец римскому владычеству в Британии. В 410 году император Гонорий увел свои легионы и «направил послания городам Британии, призывая их позаботиться о себе своими силами»⁵⁹⁹. В последовавшей неразберихе коренные правители бриттов стали привлекать английских, саксонских и ютских наемников с континента на борьбу с захватчиками и друг с другом. Этим они вырыли яму сами себе, поскольку «известия о победе саксов вместе со слухами о плодородии острова и о слабости бриттов достигли их [саксов] родины»⁶⁰⁰. Получив от бриттов земли и обещание платы за готовность «сражаться против врагов страны ради ее мира и спокойствия»⁶⁰¹, новоприбывшие расширили свои владения. К середине VII века в состав современной Англии входили семь королевств: английские Нортумбрия, Мерсия и Восточная Англия, саксонские Эссекс, Сассекс и Уэссекс и ютский Кент. Уэльс и Шотландия оставались в руках бриттов. Саксонские моряки закрепились на Луаре, откуда вместе с данами совершали набеги на долину Гаронны и Пиренейский полуостров. После краха римской власти в Галлии и Италии Западная империя прекратила свое существование.

Германские племена прельщало богатство Галлии и Британии, о процветании которых свидетельствовали не только крупные города и крепости, но и морские пути вдоль берегов Галлии от Рейна до Гаронны, а также связывающие Галлию с Британией. Высокопоставленные бритты, римские государственные деятели и военные на всех подвластных Риму землях старались приобрести вино, оливковое масло, стекло, украшения, керамику и оружие из Галлии, а Британия экспортировала зерно, скот, золото, олово, железо, невольников, шкуры и охотничьих собак в порты в устьях Рейна, Сены, Луары и Гаронны. На затонувших кораблях того периода в большом количестве встречаются и более прозаичные грузы: например, баржа II века, откопанная в лондонском районе Блэкфрайерс, везла известняк — типичный для тех времен строительный материал⁶⁰². Хотя камень, добываемый в Кенте, транспортировали по Медуэю и Темзе, изъеденный морскими древоточцами корпус свидетельствует, что судно много ходило по морю. Находки, связанные с затонувшим кораблем III века из Сент-Питер-Порта на острове Гернси, показывают, что его коман-

Из трех человек возила товар с Пиренейского полуострова на Средиземное море, и в последнее плавание в трюме, среди прочего, находились бочки со смолой из Ландов на юге Франции⁶⁰³. Торговые пути римской эпохи пострадали от варварских нашествий, но не были уничтожены полностью. Навстречу последним римским легионам, покидающим Британию, тянулись в Ирландию христианские миссионеры, да и престижные товары с дальних уголков Средиземноморья по-прежнему достигали Британских островов. Среди имущества корабля Восточной Англии по имени Редвальд в погребальном корабле английского некрополя Саттон-Ху найдено блюдо из Восточного Средиземноморья, египетская бронзовая чаша и две серебряные ложки с надписями «Савл» и «Павел» греческими буквами⁶⁰⁴. Нашлись в захоронении и дары из мест поближе: тридцать семь золотых монет из меровингской Галлии, датированные от 575 года до 625-го — года смерти Редвальда и, надо полагать, погребения корабля, а также года чеканки самой поздней монеты с затонувшего судна А из Яссы-Ады.

ФРИЗЫ И ФРАНКИ

Крах римской власти нарушил расстановку сил, сложившуюся на границе Рейн — Ла-Манш с I века, и основные морские пути имперского периода начали терять значение, поскольку торговля, перешедшая в другие руки, потекла через новые каналы. Первыми из народов Северной Европы в морской торговле выделились фризцы, привычные к коварной стихии. В начале V века повышение уровня моря привело к затоплению части Нидерландов, а озеро, которое римляне называли Флевонским⁶⁰⁵, увеличившись вдвое, образовало Алмере*. Фризцы могли бы бежать на возвышенности, но вместо этого они принялись осваивать подступающие со всех сторон воды, становясь самыми искусными мореплавателями в северных краях. К VI веку фризцы наладили сообщение с франками и данами и наведывались в британские порты — Йорк и Лондон. В северном направлении торговля велась с Ютландией, где в VIII веке ради нее был основан Риббе, ставший впоследствии крупным торговым городом⁶⁰⁶. Основал его неизвестный

* После наводнения в XII веке Алмере образовало залив Зейдер-Зе. В XX веке голландские инженеры отгородили залив дамбой и разделили «Южное море» на Маркермер и Эйсселмер, чтобы предотвратить дальнейшее затопление Нидерландов.

датский правитель, надеявшийся пропустить торговые пути Северного моря через свои владения. Расположение имело немалые преимущества: пересекать полуостров по суше — шестьдесят километров до Коллинг-фьорда — было гораздо удобнее, чем идти через Скагеррак и Каттегат или преодолевать сто миль змеящегося между Ютландией и островом Веннсюссель Лим-фьорда⁶⁰⁷. В основном в Рибе торговали фризские и франкские купцы с Северного моря, однако товары из Норвегии, Бирки, с Балтики и даже Черного моря встречались тоже, подтверждая тем самым, что восточное направление скандинавских и славянских торговых путей складывалось уже тогда.

К югу от Фризии наибольшую силу из германских племен, пересекавших Рейн, набрали салические франки. В 486 году Хлодвиг разбил в Галлии последнего римского правителя, но после принятия христианства и он, и его меровингские преемники привлекали галло-римлян для борьбы с вестготским королевством Тулуза и другими германскими племенами, исповедовавшими ереси. К середине века франкское королевство распространилось почти на всю территорию современной Франции, Нидерландов, Швейцарии и Южной Германии. Несмотря на такой размах и богатые ресурсы, длинное побережье франкского государства было плохо защищено от саксонских и датских набегов⁶⁰⁸, самые знаменитые из которых описаны в англосаксонском эпосе «Беовульф» и в «Истории франков» Григория Турского. Согласно последнему, между 516 и 534 годом датский король Хлохилаих (Хигелак в «Беовульфе») совершил набег на Северную Фризию и приплыл в Алмере⁶⁰⁹. Оттуда даны поднялись по Вехту и Рейну к впадению Ваала, но были перехвачены франками у современного Неймегена, примерно в ста километрах от моря. Войско Хлохилаиха было разбито, и сам он погиб — очевидно, на подступах к предполагаемому месту встречи со своим флотом.

Собственные экспансионистские планы фризов вели к частым столкновениям с франками, которые пытались отвоевать земли предков к северу от Рейна, — наибольшего накала эти попытки достигли при Карле Великом⁶¹⁰. В начале VII века Меровинги построили в Утрехте церковь; важнейший их северный порт располагался в близлежащем Дорестаде. И хотя население Дорестада не превышало двух тысяч человек, его речной фасад на Рейне протянулся на километр, а с 630 по 650 год, когда он перешел к фризам, в городе работал монетный двор. В 689 году Пипин II вернул его под власть Меровингов, но прошло еще пятьдесят лет, прежде чем Карл Мартелл организовал крупную морскую экспедицию, подготовившую почву для завоевания Фризии франками.

Ни Пипин, ни Карл Мартелл не были королями: они занимали наследственную должность старших дворцовых сановников — майордомов — при умирающей династии Меровингов. Майордомы не претендовали на трон до 751 года, когда Пипин III был коронован как король франков и стал родоначальником династии Каролингов, получившей имя от его сына, Карла Великого, расширившего франкские владения до невиданных пределов. Великолепный стратег и тактик, он мастерски разворачивал речные флотилии в четырех разных кампаниях — в 789 году против славян, живших вдоль Эльбы с притоками; два года спустя против аваров в Венгрии, пройдя по Дунаю; в 797 году против саксов в походе по Везеру и Эльбе и, наконец, против славян Центральной и Северной Германии, снова по Эльбе. Наиболее значимой и решающей из этих кампаний была война с аварами, уничтожившая остатки их власти. Опыт переброски войск по Дунаю вдохновил Карла на попытку прорыть канал — *Fossa Carolina*, или Карлсграбен — между рекой Швабский Рецат, бассейном Рейна и Майна и притоком Дуная Альтмюлем⁶¹¹. Хотя расстояние не превышало двух километров, а перепад между Рецатом и Альтмюлем — десяти метров, геологические особенности местности оказались непреодолимым препятствием, и проект пришлось отложить. Только в 1992 году 171-километровый канал Рейн–Майн–Дунай, заставивший поломать голову инженеров разных эпох, был наконец достроен полностью и открыт.

ЗАВОЕВАНИЕ ЗЕМЕЛЬ ВИКИНГАМИ

Кампании Карла Великого, направленные на расширение франкских владений за рейнскую границу, совпали с началом скандинавской экспансии, вошедшей в историю как эпоха викингов. Этимология слова «викинг» до конца не определена. Согласно одной из гипотез, оно происходит от древнеанглийского *wic*, означавшего характерный для захватчиков временный лагерь, и родственно латинскому *vicus*, «поселение». Другая гипотеза утверждает, что слово образовано от названия исторической области Викен, располагавшейся по берегам Осло-фьорда, откуда, возможно в попытке избавиться от датского господства, в Англию нагрянула первая волна норвежских викингов⁶¹². Не исключено, что именно поэтому викингами их называли только англичане, а остальные — северянами, данами, варягами, русами, язычниками и безбожниками. Средневековые авторы не всегда указывали, из каких краев приходили разбойники,

но скандинавские народы не были однообразной массой, несмотря на общность таких культурных характеристик, как религия и язык, а также сложные хитросплетения родственных и даннических связей между их правителями. Хотя исключений из общего правила было предостаточно, датчане в основном стремились на юго-запад — в империю франков, Англию и Испанию, норвежцы — на запад, в Северную Британию, Ирландию и Исландию, а шведы — на восток, на Русь, а также к Черному и Каспийскому морям.

Первым полноценным набегом викингов — стремительным, жестоким, с моря — считается печально знаменитое разграбление разбойниками с трех кораблей монастыря на святом острове Линдисфарн у побережья Нортумбрии в 793 году. Вести о нападении распространились быстро, и нортумбрийский богослов Алкуин, которого Карл Великий нанял себе в учителя в Аахене, написал Этельреду I Уэссекскому:

*Мы и наши отцы населяем эти прекрасные земли уже почти триста пятьдесят лет, и никогда прежде не видывала Британия такого надругательства, какое учинили над нами эти язычники. Никто и помыслить не мог, что они сюда доплывут. Церковь Святого Кутберта обагрена кровью служителей Господа, разорена и разграблена нехристями подчистую — а ведь святее нет места во всей Британии*⁶¹³.

Заявление «никто и помыслить не мог, что они сюда доплывут» принять трудно: Алкуин наверняка знал, что англосаксы перебравшись в Англию из-за моря, точно так же, как фризские торговцы доплывали до нее в его времена. Набеги викингов напомнили поспешившим забыть свои корни англосаксам, что море — не такое уж непреодолимое препятствие для целеустремленных захватчиков.

Высказывались предположения, что Алкуин подразумевал «не доплывут зимой», когда преобладающие юго-западные ветра дуют в сторону Норвегии⁶¹⁴. Согласно тексту XIII века, навигация в Норвегии длилась с начала апреля до начала октября, однако набег на Линдисфарнский монастырь состоялся в самом начале Средневекового потепления. Оно продлило период навигации и способствовало заселению Исландии и Гренландии, а также дальним плаваниям и, возможно, набегам среди зимы⁶¹⁵. Жителям подвергавшихся набегам земель оставалось надеяться на непогоду, о чем свидетельствует четверостишие на полях рукописи IX века, в котором писарь благодарит сильный ветер за то, что не позволил разбойникам выйти в море или благополучно пристать к берегу:

Ветер сегодня бушует,
он треплет седую гриву моря,
можно не бояться, что по спокойной глади
приплывут свирепые лохландцы [из Лайхлинна]⁶¹⁶.

За набегом на Линдисфарн последовали нападения на другие нортумбрийские монастыри и основанное в VI веке аббатство Святого Колумбы на острове Айона на Гебридах, однако британскими религиозными сооружениями викинги не ограничивались. Набег на юго-запад Франции через шесть лет после разграбления Линдисфарна побудил Карла Великого выстроить цепь прибрежных сторожевых постов с кораблями и гарнизоном в основных портах и речных устьях. В свое время эти меры были признаны успешными, и, возможно, именно поэтому первая волна нападений викингов на Францию закончилась в начале 800-х годов и до следующей успело смениться целое поколение. Наиболее серьезную угрозу с севера при Карле Великом представлял король Дании Готфрид, который напал на Фризию в 824 году — вероятно, предупреждая наступление Каролингов на Саксонию и Южную Данию. Самым значимым деянием Готфрида стало разорение славянского торгового города Рерик, который Карл Великий предпочитал саксонским и датским портам, и угон тамошних купцов в Хедеби. Тем не менее Каролинги продолжили продвигаться на север, и сменивший Карла на троне Людовик Благодетельный распространил христианство за Эльбу.

В 820-х годах датский правитель Харальд Клак из Хедеби обратился к Людовику за поддержкой в борьбе с соперниками. Людовик убедил Харальда принять христианство, и тот крестился, потому что «христианский народ с большей готовностью придет на помощь ему и его товарищам, если оба народа будут поклоняться одному Господу»⁶¹⁷. В обратный путь Харальда сопровождал священник по имени Ансгар, отправившийся в первое из многочисленных миссионерских путешествий, которые заслужат ему прозвище «апостол Севера» и причисление к лику святых. Основав школу в Хедеби, Ансгар продолжил миссионерскую деятельность в шведской Бирке, где обратился к христианской вере множество людей и проводил службы для христианских пленников. Когда Ансгар был архиепископом Гамбурга, порт разграбил датский король Хорик I и сровнял с землей множество церквей, но затем, переменившись, разрешил Ансгару построить церковь и школу в Хедеби, который «наиболее подходил для этой цели и располагался вблизи мест, куда отовсюду стекались купцы»⁶¹⁸. Принятие христианства приносило свои плоды, и благодаря миссио-

нерской деятельности Ансгара фризские, франкские и другие торговцы «стремились сюда с готовностью и без страха — что прежде было бы немыслимо». Хотя викинги терроризировали Европу несколько веков, в конечном счете воспринятые от южан торговые обычаи и религия преобразили их сильнее, чем они сами преобразили европейцев.

Проповеди Ансгара в Скандинавии не помешали норвежским и датским викингам возобновить набеги на Запад, где в 834 году они напали на Дорестад, а на следующий год разбойничали в устьях Темзы и Луары. Целью ежегодных набегов, совершавшихся в течение последующих пятнадцати лет, выбирались стратегически расположенные центры торговли, в том числе Лондон, Йорк, Руан в устье Сены и Нант на Луаре. До 840-х годов эти набеги носили сезонный характер: викинги, как правило, пользовались мягкой летней погодой, чтобы переплыть Северное море и вернуться на попутных осенних ветрах. Кардинальные перемены наметились, когда скандинавские морские разбойники начали зимовать в чужих землях. На первую такую зимовку они остались в Нуармуте, центре торговли вином и солью в устье Луары⁶¹⁹. Тем самым северяне получили не только круглогодичную стоянку в более благоприятном климате, но и плацдарм для набегов на Южную Францию и Пиренейский полуостров. Арабские источники упоминают шесть викингских походов на Аль-Андалус с 844 по 971 год, два из которых приводили скандинавов на Средиземное море⁶²⁰. В первом датчане с флотом из пятидесяти четырех кораблей напали на Лиссабон и, поднявшись по Гвадалквивиру, разграбили Севилью, но потом были подкараулены войском из Кордовы и потеряли около двух тысяч человек. Большинство уцелевших отступили, заключив перемирие, и на двадцати кораблях вернулись домой, однако часть приняла ислам, осела на Пиренейском полуострове и, занявшись разведением молочного скота, зарекомендовала себя мастерами в сыроварении. Этот набег совершался по типичной, характерной и для других походов схеме: закрепиться в речном устье, грабить удаленные от морского берега речные города и сопредельные области, брать внезапно и на море, и на берегу. Однако число участников таких походов было слишком мало для полноценного скандинавского завоевания, даже когда конунги становились правителями покоренных городов.

Закончился набег 844 года неожиданной попыткой Хорика II установить дипломатические отношения с эмиром Кордовы Абд ар-Рахманом II, который прислал в Ютландию одного из своих выдающихся дипломатов, аль-Газала, ветерана переговоров с Византийской империей. Аль-Газало был оказан радушный прием, и дипломат задержал-

Дании на год с лишним. Условия датско-андалусского мира до нас дошли, но после смерти Хорика он продержался недолго, и в 859 году на Аль-Андалус напал флот из шестидесяти двух кораблей под предводительством датского конунга Бьерна Железнодорожного и воина по имени Гастинг⁶²¹. Однако за это время Абд ар-Рахман выстроил флот, патрулировавший северные воды Аль-Андалуса до самого Бискайского залива. Мусульмане перехватили два датских корабля у южного побережья Испании и не пропустили датчан в Гвадалквивир. Квосток от Гибралтарского пролива датчане успели разграбить Альхесирас, прежде чем потерпеть поражение от омейядского флота, вооруженного греческим огнем. После набега отдельного отряда на североафриканское побережье датчане прошли через Балеары к Южной Галлии и там беспрепятственно грабили берега Роны до самого Валанса, потому что франки перестали поддерживать в боевом состоянии созданный Карлом Великим средиземноморский флот. Через четыре года странствий Бьерн и Гастинг вернулись на родину с десятком кораблей. Хотя далеко идущих последствий те набеги не возымели, их можно расценивать как наглядное свидетельство мобильности викингов, боевой мощи и удали в долгосрочных походах, численность участников которых не превышала за все время четырех тысяч человек.

В 851 году викинги впервые остались зимовать в Британии — на острове Танет в дельте Темзы. Вскоре они захватили Кентерберии и Лондон, а в 866 году обрушились на нортумбрийский Йорк, расположенный у слияния рек Фосс и Уз в 120 километрах от моря. Как религиозный центр и порт захода фризских торговцев, Йорк был тесно связан с континентом и отправил в Северную Европу немало евангельских проповедников, в том числе «апостола фризов» Виллиброрда, ставшего в 695 году первым епископом Утрехта. С 875 по 954 год Йорк был столицей одноименного норманнского королевства. Англосаксы скандинавским набегам сопротивлялись слабо, пока за дело не взялся Альфред Великий, коронованный в 871 году, когда в Восточной Англии высадилось датское войско под предводительством короля Гутрума. Датчане двинулись на Уэссекс, но схватить неуловимого Альфреда не сумели, и он нанес им поражение в битве при Этануне в 878 году. По условиям заключенного мира Гутрум и его главные приспешники приняли крещение, и Альфред стал крестным отцом Гутрума, тем самым сделав Англию вторым каналом религиозного воздействия на Скандинавию. Несмотря на мирный договор и общую религию, Альфред неустанно укреплял оборону Уэссекса, сооружая военные лагеря у важнейших перекрестков и мостов, сколачивая небольшую мобиль-

ную армию и собирая флотилию для отражения датских набегов. Второй мирный договор через семь лет после Этандуна очертил подвластную данам территорию — так называемый Данелаг, — в основном охватывающую королевства Нортумбрия и Восточная Англия. Это не значит, что вражде был положен конец, однако правители Уэссекса обеспечили себе равенство сил с датчанами.

Хотя Альфред и помешал датчанам присоединить Уэссекс, на Британских островах они главенствовали еще полтора века. И они были не единственными из осевших там чужестранцев: в 790–825 годах у норманнов сложилось независимое государство Лайхлинн на Оркнейских и Гебридских островах и прилегающем побережье Шотландии. Оттуда они совершали сезонные набеги на Ирландию, которую обложили данью и перекинули оттуда (метафорический) «сплошной мост из кораблей от самых Гебридов»⁶²². (Ширина пролива Мойл, разделяющего Северную Ирландию и мыс Малл-оф-Кинтайр, составляет всего одиннадцать километров.) В 837 году две флотилии по шестьдесят кораблей вошли в реки Бойн и Лиффи. И хотя ирландцы разбили их в сражении, четыре года спустя лайхлиннские норманны создали в Дублине укрепленную стоянку для кораблей — первый из множества «лонгфорт»⁶²³, которые опояшут берега Ирландии, разместившись в Уотерфорде, Корке, Лимерике и других городах. Главным, тем не менее, по-прежнему считался Дублин, ставший по сути столицей норманнской Британии, когда там обосновался Ивар, наследник лайхлиннского престола и «конунг норвежских викингов всей Ирландии и Британии»⁶²⁴. В 902 году ирландские войска выдворили норманнов из Дублина, но пятнадцать лет спустя один из внуков Ивара отвоевал город заново, а затем присоединил к своим владениям Йорк и Нортумбрию.

Без сомнения, самым дерзким из предпринятых викингами походов было трансатлантическое плавание в Северную Америку с предшествующей колонизацией Исландии и Гренландии. Хотя освоение Исландии было для норманнов естественным продолжением плаваний на запад к Шетландским и Фарерским островам, которые они заселили в VIII веке, до них могли доходить слухи об ирландских монахах-отшельниках, искавших там уединения до IX века. В «Книге о занятии земли» сказано, что до норманнов там были «люди, которых северяне прозвали папами. То были христиане, должно быть, с Британских островов, потому что оставались после них, кроме прочего, ирландские книги, колокольчики и епископские посохи»⁶²⁵. Археологических подтверждений эти письменные свидетельства не

лучают — скорее всего, монахи-аскеты не так много оставляли после себя, — но и твердых оснований для опровержения у нас нет. Родоначальником исландского народа традиционно считается Игнольв Арнарссон, который приплыл в Исландию в 874 году. Нынешняя столица страны выросла из оплота, выстроенного им на берегу залива Рейкьявик («дымящейся бухты»). Саги основным мотивом к переселению называют реакцию на авторитаризм Харальда Прекрасноволосого, который впервые объединил большую часть норвежских земель, обеспечив себе тем самым огромную власть. Колонизация Исландии шла быстро, через несколько лет туда перебрались с пожитками, скотом и посевным зерном уже две тысячи человек⁶²⁶. К концу «занятия земли» в 930 году население Исландии составляло уже больше двадцати тысяч, а к 1100 году, возможно, утроилось. Это особенно примечательно, учитывая размеры кораблей и преодолеваемые расстояния: девятьсот миль от Норвегии до Исландии, то есть при благоприятных условиях шесть дней пути через открытый океан без всяких ориентиров.

ВАРЯГИ, ВИЗАНТИЙЦЫ И АРАБЫ

Пока лихие датчане грабили Аль-Андалус, а бегущие от гнета норвежцы заселяли Исландию, шведские викинги — они же варяги — устремлялись по рекам Восточной Европы к Византии и арабским сокровищам Восточного Средиземноморья и Азии. Отчасти развитию торгового сообщения способствовал экономический рост шведской Бирки, который в свою очередь обуславливал процветание Хедеби и других портов на западе⁶²⁷. По рассказу Вульфстана, приведенному у Альфреда, можно судить о бойкости балтийской торговли только в конце IX века, и хотя других современных ему письменных свидетельств на этот счет нет, есть археологические. Более того, этот товарообмен не был новостью. Предшественником Бирки как крупного центра торговли был близлежащий Хельге, где археологами была обнаружена, среди прочего, статуя Будды V или VI века из Южной Азии и епископский жезл из Ирландии⁶²⁸. Стратегически расположенный между Швецией и Финским заливом, остров Готланд выступал средоточием торговли с Восточной Балтикой с V века. Готландские купцы были самыми многочисленными в латвийской Гробине с 650 по 800 год и часто наведывались в литовский речной порт Апуоле.

К тому времени как Вульфстан отплыл в Трусо, по юго-восточным берегам Балтики выросло множество торговых городов и портов. Какие-то развились из сельских поселений, постепенно переходя на торговлю и ремесленное производство, но многие несли отпечаток стороннего влияния — от датчан, готландцев и шведов. Самая сильная концентрация портов отмечалась к западу от дельты Вислы, где находились в том числе Старград (Ольденбург) к востоку от Кильской бухты, Ральсвик на острове Рюген, Менцлин и Волин в дельте Одера, а также Колобжег⁶²⁹. Расположенный выше устья Вислы, рядом с нынешним Эльблонгом, Трусо был хорошо защищен от моря. Вульфстан ничего не говорит о местном населении, но археологические данные позволяют предположить, что там преобладало датское влияние. До образования в 850 году постоянного поселения Трусо оставался, судя по всему, местом сезонной торговли. Далее к востоку, у южной оконечности Куршского залива, стоял Кауп (нынешнее Моховое, Россия), богатевший за счет торговли с Биркой.

Истинная ценность таких портов заключалась в доступе к трансевропейским речным коридорам, поэтому неудивительно, что в большинстве своем они вырастали на значительном удалении к востоку от балтийского берега. История продвижения скандинавов на юг через территории нынешней России, балтийских государств, Белоруссии и Украины к Черному и Каспийскому морям повествует — в отличие от истории о набегах викингов на западе — не о разграблении богатых религиозных сооружений (христианству еще только предстояло здесь укорениться), а об основании центров торговли в Старой Ладог⁶³⁰ и Новгороде⁶³¹ на Ладожском озере и в Киеве на Днепре, примерно в 900 километрах к югу от Ладogi. Почвой для этого бескровного вторжения послужила царившая среди славянских племен междоусобица. Как гласит «Повесть временных лет», «И сказали себе: „Поищем себе князя, который бы владел нами и судил по праву“. И пошли за море к варягам, к руси... [и сказали:] „Земля наша велика и обильна, а порядка в ней нет. Приходите княжить и владеть нами“»⁶³². Пришли три брата, старший из которых, Рюрик, сел в Новгороде. «И от тех варягов прозвалась Русская земля. Новгородцы же — те люди от варяжского рода, а прежде были словене». Однозначного ответа на вопрос, почему изначально варяги пришли в Старую Ладogu, объяснение, предлагаемое «Повестью временных лет», не дает, но готовность местных племен, как и в Британии после ухода римлян, пригласить наемного правителя вполне понятна. Дружинники Рюрика Аскольд и Дир двинулись от Новгорода на юг и реши-

добосноваться в славянском поселении Киев. Именно туда, вдох-
 ненный большей близостью города к центру континента
 и стратегическим преимуществом расположения на кручах над Дне-
 пром, перенес столицу из Новгорода правивший после Рюрика Олег.
 Богатая Византийская империя была для Руси лакомым куском,
 в том числе и в силу своей достижимости. Нагрянувший туда в 907
 году князь Олег опустошил окрестности Константинополя, взял
 с Льва VI дань — почти миллион серебряных гривен — и особым тор-
 говым соглашением обеспечил привилегии русским купцам. В усло-
 виях оговаривалось: «...а если придут купцы, пусть берут месячное на
 6 месяцев: хлеб, вино, мясо, рыбу и плоды. И пусть устраивают им
 баню — сколько захотят. Когда же русские отправятся домой, пусть
 берут у царя на дорогу еду, якоря, канаты, паруса и что им нужно»⁶³³.
 В целом отношения между Киевом и Константинополем наладились,
 хотя бывали и ухудшения — в частности, после русских походов на
 Византию в 941 и 970 годах. Наибольшая заслуга в уравнивании
 интересов Руси и Византии принадлежит князю Владимиру Свято-
 славичу. Скандинавские воины служили в византийской армии и пре-
 жде, но князь Владимир по просьбе Василия II прислал шеститысяч-
 ное войско, чтобы помочь императору справиться с гражданской
 усобицей. Это войско стало основным ядром императорской варяж-
 ской стражи — гвардии, принявшей в свои ряды множество сканди-
 навов и просуществовавшей до XIII века. Дальнейшему укреплению
 связей между Русью и Византией в 988 году способствовала женить-
 ба князя Владимира на (противившейся тому) сестре Василия, кото-
 рая убедила князя принять крещение. Учитывая огромную полити-
 ческую, военную и торговую значимость Византии, уступка не соста-
 вила труда для Владимира (оставшегося, впрочем, сомнительной
 кандидатурой для причисления услужливой церковью к лику святых
 в XIII веке). Смена веры в очередной раз подтверждает гибкость
 скандинавов в приспособлении к обстановке заселяемых ими земель.

Дальше на восток русов влекла торговля по Волге и Каспийско-
 му морю. Номинально подступы к Каспию контролировали из своей
 столицы в дельте Волги хазары, правящая верхушка которых в VIII
 веке обратилась в иудаизм, но в конце IX века русы добрались и до
 них. Около 910 года они напали на порт Абаскун на побережье ны-
 нешнего Ирана. Три года спустя, согласно историку аль-Масуди,
 «пришло около пятисот кораблей, по сто человек на каждом», обе-
 щавших хазарам «половину добычи, которую удастся захватить у жи-
 телей этих берегов» в обмен на допуск к Каспию⁶³⁴. Пройдя вдоль

побережья и вглубь до Ардебилля на северо-западе Ирана, русы закрепились на островах близ Баку в Азербайджане. Отчасти непобедимость русов объяснялась тем, что «приморские народы... не ждали нападения врага с той стороны, откуда доселе добирались до них только купеческие да рыбацкие корабли». Тридцать лет спустя на Каспий нагрянуло еще одно большое войско, на сей раз поднявшееся по Куре и захватившее азербайджанский город Барда. Видимо, под нажимом мусульманских соседей, в 965 году хазары закрыли русам проход к Каспию, и те в отместку разграбили их основные города, тем самым ускорив гибель Хазарского государства.

В Восточной Европе скандинавы, как и в других краях, были в основном прагматичными торговцами и в своих плаваниях следовали проторенными, пусть и мало используемыми маршрутами. По древнему речному пути от Балтики до Средиземноморья и Юго-Западной Азии экспортировалась пушнина, воск, мед и рабы в обмен на золото, шелк и серебро из Византии. Из мусульманских земель тек нескончаемый поток серебряных монет, которые до сих пор находят в курганах по всей Балтике. При раскопках на одной из семнадцати ферм на острове Рюген извлекли корзину, наполненную двумя тысячами с лишним монет, зарытых примерно после 844 года⁶³⁵. Кроме того, варяжские торговцы поставляли товары, традиционно ассоциирующиеся с восточной роскошью — китайские шелка находили и в Бирке, и в Йорке, и в Дублине. Известно также, что у русов имелся доступ к азиатским пряностям. Ибрагим ибн-Якуб, еврейский купец, посещавший Майнц в X веке, сообщал о попавшихся ему там серебряных дирхемах самаркандской чеканки, а также «множестве пряностей, которые водятся обыкновенно в дальних странах Востока, — перец, имбирь, гвоздика, нард, костус и калган [голубой имбирь]»⁶³⁶. К доставке этих восточных диковин на запад, несомненно, приложили руку торговцы-русы.

НОРМАННСКАЯ АТЛАНТИКА

На X век и первую половину XI пришла кульминация скандинавской экспансии. К началу X века викинги играли серьезную роль в политике тех краев, которые заселили, — в Данелаге и Лайхлинне, Ирландии, Нормандии и на Руси. В самой Скандинавии правители облагали торговлю пошлинами и, богатея, покупали поддержку местных вождей. Особенно преуспели в этом датские короли — благодаря

го господству над торговыми каналами Ютландии и морскими путями из Северного моря в Балтийское, проходившими через Датский архипелаг между Ютландией и Сконе. (Большой Бельт, самый широкий из трех проливов, соединяющих Северное море и Балтику, сужается там до пяти миль, а самый прямой, Эресунн, до двух.) Если норвежские земли Харальд Прекрасноволосый объединил в конце X века, то в Швеции централизованное королевство складывалась медленнее.

Предпринятое Харальдом объединение привело к заселению Исландии, которая оставалась заметным исключением среди скандинавских стран, тяготеющих к централизации власти. Однако демократический тинг (собрание), служивший формой самоуправления в Исландии, не означал отсутствия закона и обладал не меньшими, чем у норвежского короля, полномочиями отправить кого-то в изгнание. В конце X века Эйрик Рыжий (Эйрик Торвальдссон) был изгнан за убийство из Норвегии, а затем — за то же самое преступление — из Исландии. Зная, что на западе лежит некая земля, которую заметил столетием ранее сбившийся с курса по пути в Исландию мореход, Эйрик, за неимением другого выхода, три года осваивал берега Гренландии, как он ее называл, а затем вернулся и убедил перебраться туда несколько сотен исландцев. Они основали там два поселения — Эйриково Восточное на юге и Западное примерно в 160 милях выше по Девисову проливу близ Нуука (бывшего Готхоба). Гренландия, в свою очередь, послужила отправным пунктом для первого плавания европейцев в Северную Америку (хотя в то время значение этого события никто не осознавал) — и снова благодаря промашке в определении курса.

Навигационные ошибки в Северной Атлантике в ту эпоху не были редкостью. На севере Европы плавали в основном вдоль берега⁶³⁷, но чтобы добраться до Скандинавии, Британии, Фарерских островов, Исландии и Гренландии, требовалось пересечь около трехсот миль открытого моря. Навигационные инструменты были малочисленны. Практически всегда у моряков имелся ручной лот (длинный линь с грузом для измерения глубины), кроме того, норманны умели определять широту по высоте солнца, а для прокладывания курса пользовались «солнечным камнем»⁶³⁸. Он представлял собой диск, устроенный по тому же принципу, что и солнечные часы — со шпилькой в центре, отбрасывающей тень на насечки вдоль внешней кромки с пометками для определения высоты солнца в разные времена года. В основном мореходы ориентировались по природным явлениям — полету птиц, косякам рыб, приливным течениям, завесам

тумана, цвету воды и наличию льда, в том числе «ледовому небу» (возникающим на горизонте отблескам света от полярного льда). В дальних переходах практиковалось плавание вдоль широты — пройти на север или на юг до нужной параллели и затем двигаться на восток или на запад, держась к ней как можно ближе.

Хотя метеорологические условия во времена средневекового потепления были менее суровыми, чем в наши дни, короткий световой день, туман и облачность сокращали видимость, а инструменты и приемы, имевшиеся на вооружении у скандинавских мореходов, не отличались надежностью, особенно на незнакомых маршрутах. Возвратившись в Исландию после плавания в Норвегию, Бьярни Херьольвссон узнал, что его отец переселился вместе с Эйриком в Гренландию, и решил последовать за ним. Однако забрав слишком далеко на юг, он оказался у берегов «лесистых и с низкими холмами»⁶³⁹, совсем не похожих на гористую безлесную Гренландию. Высаживать он не стал, и исследовать неизвестную землю выпало позже Лейву Эйрикссону, который добрался до мест, названных им Хеллуланд («страна каменных плит», изобилующая ледниками, возможно Баффинова Земля), Маркланд («лесная страна», Южный Ньюфаундленд) и Винланд («виноградная страна»). Позже родич Лейва Торфинн Карлсефни проведет в Винланде два-три года с отрядом из шестидесяти мужчин и пяти женщин, одна из которых, его жена Гудрид, родит первого европейца в Северной Америке.

«Сага об Эйрике Рыжем» и «Сага о гренландцах» единодушно заявляют, что гренландцы намеревались колонизировать эти земли — простирающиеся по берегам залива Святого Лаврентия до самого Нью-Брансуика — ради леса, пушнины, винограда и грецких орехов. Но расстояние было слишком велико, а гренландцы слишком малочисленны — всего четыреста-пятьсот человек на тот момент, да и позже не больше двух с половиной тысяч, — чтобы осваивать Винланд полноценно⁶⁴⁰. Достоверность саг подтверждают археологические находки в Л'Анс-о-Медоуз на северо-востоке Ньюфаундленда, недалеко от выхода в пролив Белл-Айл. Это было постоянное поселение, в котором зимовало, чтобы не укладывать переход из Гренландии и обратно в один сезон, около сотни человек⁶⁴¹. Л'Анс-о-Медоуз существовал, судя по всему, примерно до 1030 года, но наведываться в Винланд продолжали и некоторое время спустя. В 1070-х годах летописец Адам Бременский писал об острове, названном «Винланд, потому что на нем сам по себе растет виноград, давая превосходное вино. Плоды также возрастают там, не будучи посеяны, что известно нам не по выдуманным

рассказням, а по верным словам данов»⁶⁴². С острова Маркланд, расположенного чуть ближе, гренландцы возили лес по крайней мере до 1347 года, когда, согласно одному исландскому источнику, «еще при-
был корабль из Гренландии, меньше маленьких исландских, был он без якоря и вошел во внешний Страумфьорд [на западе Исландии]. На борту было семнадцать человек. Они заходили в Маркланд, но потом шторм принес их сюда»⁶⁴³. Норманнская Гренландия либо вымерла, либо была покинута примерно после 1410 года, когда исландский отряд, проживший четыре года в Восточном поселении, вернулся домой⁶⁴⁴. В источниках ни о каких трудностях в этот период не говорится, однако в следующем письменном упоминании о Гренландии — в записках, касающихся плавания Джона Кабота в 1497 году, — ничего не сказано о гренландцах европейского происхождения. Тем не менее английские рыбаки и торговцы — особенно из Бристолья — начали регулярно ходить в Исландию еще в начале XV века⁶⁴⁵, и не исключено, что кто-то из них добрался до Гренландии, а возможно, и до Ньюфаундлендских банок задолго до Кабота.

АНГЛИЯ ОТ АНГЛОСАКСОВ ДО НОРМАННОВ

До «английского века» в Исландии оставалось еще пятьсот лет, а пока в драме, разворачивающейся в Северной Атлантике, англичанам отводились самые незначительные роли. Альфред мудро распорядился своими королевскими полномочиями, заложив основательный фундамент для преемников. Эдуард Старший расширил его владения, и к 918 году правил всей Англией к югу от реки Хамбер, подчинив себе также Нортумбрию, Стратклайд, Шотландию и Дублин. Стремительная экспансия привела Уэссекс к столкновениям с другими претендентами на главенство в Британии, кульминацией которых стала битва при Брананбурге в 937 году. При наследнике Эдуарда англосаксонские войска, двинувшись с несколькими сотнями кораблей на север⁶⁴⁶, одержали победу в суровом сражении, которое «Англосаксонская хроника» называет самым «большим смертоубийством... с тех пор, как с востока англы и саксы пришли на эту землю из-за моря... этот край присвоили»⁶⁴⁷. Англосаксонские завоевания приостановились во время долгого правления Этельреда II, когда в Англию начали перебираться датчане, бегущие от насильственного объединения земель, проводимого Харальдом Синезубым, который, обратившись в христианство, проповедями и монархической

политикой настроил против себя немалую часть знати. В 980-х годах эта «старая гвардия», высадившись на юге Англии, вынудила Этельреда откупаться от дальнейшего разбоя так называемым данегельдом, или «датской данью»⁶⁴⁸. За двадцать лет датчанам было выплачено почти 150 000 фунтов серебром и золотом.

Последняя волна датских вторжений в Англию сыграла на руку также и торговцам герцогства Нормандия на другом берегу Ла-Манша⁶⁴⁹. Хотя непосредственной угрозы для целостности франкских королевств — в отличие от английских — викинги никогда не представляли, они оккупировали побережье в устье Сены и ходили по ней на Париж. В начале X века французский король отдал им в качестве отступного занятые ими берега, и герцогство Нормандия стало буфером, защищавшим французские внутренние земли от посягательств с моря. Норманны, обладавшие большим весом в политике и торговле, во времена Этельреда занимались рыболовным промыслом у берегов, в том числе китобойным, и активно торговали с Британией, Скандинавией, Фарерскими островами и Исландией. Основные предметы экспорта включали зерно, соль, железо и свинец, тогда как руанские купцы специализировались на вине, тюленьих шкурах, китовом жире, соленом китовом мясе и ворвани, а также поставляли рабов. Работорговля была неотъемлемым элементом средневекового товарообмена, в рабство доводилось попадать даже самым выдающимся историческим лицам того времени. В IV веке юный святой Патрик был привезен рабом в Ирландию⁶⁵⁰, где и обратился к Богу, а четыреста лет спустя Беда Достопочтенный писал о своем земляке нортумбрийце, которого увезли на юг в Лондон и продали фризскому торговцу⁶⁵¹. Современник Этельреда Олав Трюггвасон, ставший королем Норвегии, был в отрочестве продан за «нарядные одежды»⁶⁵² и оказался в Киеве. Несравнимая со средиземноморской и индоокеанской по размаху и организации, северо-европейская работорговля носила не менее бездушный и унижительный характер. Едкая сатира X века «Мориут» Варнера Руанского повествует о странствиях главного героя-ирландца в поисках своей похищенной жены Глицерии. При попытке догнать похитителей Мориут *«был схвачен викингами и закован в цепи... избитый плетьюми и кулаками, он выворачивается из рук и кидается через всю палубу, и стоящие вокруг викинги, глумясь над тем, какой живчик им достался, мочатся на его обритую голову... После многочисленных измывательств викинги за неимением на корабле женщин учиняют над ним насилие и принуждают к мужеложству»*⁶⁵³.

★ Проданный в Нортумбрию, а затем в Саксонию, он откупается от получившей его в собственность вдовы постельными услугами, а затем добирается до Руана. В тамошнем порту, «где прилавки ломятся от богатого товара, поставляемого викингами», Мориут наконец выкупает Глицерию за «полпенни», а новорожденную дочь за «четверть монеты... и краюху хлеба». Считая коллег-ученых дураками, Варнер намеренно делает стиль более вульгарным и педалирует сексуальную тему для комического эффекта, однако ужасающие картины рабства выглядят достоверными. Жестокое насилие и издевательства над пленниками независимо от пола и возраста, низкая ценность человеческой жизни, разделение родственников при продаже были характерны для средневекового рабства не меньше, чем для позднего времени.

Этельреда II эти позорные стороны рабства вряд ли заботили, зато вызывала негодование готовность норманнов торговать с его врагами. Договор с Ричардом, герцогом Нормандии, официально закрывал все порты для мореходов с других земель, однако обеспечить соблюдение условий не удавалось. В 1002 году Этельред попытался закрепить соглашение, женившись на дочери Ричарда Эмме. Политический брак себя не оправдал, поскольку в тот же год Этельред решил истребить всех проживающих в Англии датчан⁶⁵⁴ — мужчин, женщин и детей, — что повлекло за собой ответные действия со стороны норманнов, приблизившие конец англосаксонского владычества в Англии. Датчанин Свейн Вилобородый, располагавший самыми удобными возможностями для того, чтобы отомстить за резню, предпринял несколько набегов на Англию в 1002–1003 годах. Этельред бежал в Нормандию, и Свейн занял его трон. Три года спустя королем Англии стал сын Свейна Кнуд (или Канут) — после смерти брата он присоединил к своим владениям Данию, а после смерти (святого) Олава Харальдсона — Норвегию. Благоразумный и толковый правитель, Кнуд провел удачный дипломатический маневр, женившись на вдове Этельреда Эмме Нормандской. Поскольку сорок лет почти непрерывной войны изнурили всех противников, объединение Англии, Дании и Норвегии под властью одного правителя положило начало периоду небывалого процветания и мира. Создание Кнудом державы на Северном море было огромным достижением, но удача и благоприятный исторический момент сыграли здесь немалую роль. Пик датской власти в Англии, продлившийся целое поколение, совпадает с кульминацией эпохи викингов. Через семь лет после смерти Кнуда, в 1035 году, Англией снова правил ее уро-

женец — Эдуард Исповедник, а корона Норвегии и Дании принадлежала сыну Олава Харальдсона, Магнусу Доброму.

Единственным серьезным соперником Магнуса был его дядя, Харальд Сигурдсон (он же Гардрад, или Суровый), своими перемещениями демонстрирующий, насколько широко распространилось влияние викингов в Европе. После смерти своего единоутробного брата Олава Харальдсона Харальд бежал к Ярославу Мудрому в Киев. В составе варяжской стражи византийского императора он сражался на стороне Византии в Болгарии, на Сицилии, в Малой Азии и на Святой Земле, а в 1047 году вернулся в Норвегию претендентом на престол. Во время почти двадцатилетнего правления Харальда Норвегия процветала, однако он вел почти нескончаемую войну с датским королем Свейном III, пока не разгромил его в битве у реки Ниц в 1062 году. Однако хоть Свейн «спрыгнул с залитого кровью корабля, где оставались лишь тела погибших товарищей», он сохранил власть⁶⁵⁵, а два года спустя поладил с Харальдом.

Другая точка приложения для неукротимой свирепости Харальда обозначилась после смерти английского короля Эдуарда Исповедника в 1066 году. На троне его сменил шурин Эдуарда Гарольд Годвинсон, но кроме него имелось еще три претендента на престол. Внучатый племянник Эммы герцог Нормандии Вильгельм утверждал, что Эдуард назначил наследником его — вполне вероятно, учитывая, что Эдуард воспитывался при нормандском дворе, — и что Гарольд Годвинсон принес ему вассальную присягу. Свейн III теоретически наследовал все земли, которыми когда-то правил его дядя Кнуд. У Харальда Сурового имелось меньше всего оснований претендовать на английский престол: он опирался на сведения, будто Эдуард обещал корону его предшественнику Магнусу Доброму. Однако за дело он взялся первым, и с флотом из 250 или более кораблей и войском от двенадцати до восемнадцати тысяч поднялся по Узу и взял Йорк⁶⁵⁶. Однако победу ему удержать не удалось: пять дней спустя, 25 сентября, Гарольд Годвинсон захватил норманнов врасплох у Стамфорд-Бриджа, где состоялось сражение настолько сокрушительное, что уцелевшим хватило всего двадцати четырех кораблей, чтобы вернуться с поверженным королем обратно домой.

Тем временем Вильгельм Нормандский уже не первый месяц планировал вторжение в Англию. Наконец 27 сентября он отплыл и на следующий день высадился на побережье Сассекса. Стремительно двигавшийся на юг Гарольд достиг Лондона неделей позже и через пять дней пустился догонять Вильгельма, пока нормандцы не успели

Ожидаться. Двадцать второго октября его изнуренное войско собралось на холме Сенлак в девяти милях от Гастингса и пало под многократными атаками кавалерии, лучников и пехоты Вильгельма. Вильгельм прибыл к Лондону и на Рождество был коронован. Его английским владениям по-прежнему угрожали враждебные силы как изнутри, так и снаружи, и, чтобы утвердить свою власть, ему нужен был и флот, и армия, а это, согласно «Англосаксонской хронике», совпадало нечасто. Когда в 1085 году возникла угроза вторжения со стороны короля Дании Кнуда II и графа Фландрии Роберта, Вильгельм «привел из французского королевства и Бретани конницу и пехоту такую многочисленную, какую прежде никто в английских краях не видел»⁶⁵⁷. В качестве дополнительной оборонной меры он прибегнул к тактике выжженной земли, «опустошив все берега, чтобы врагу, случись ему высадиться, нечем было бы воспользоваться». Этот отчаянный шаг как нельзя лучше демонстрирует, что норманнские потомки морских разбойников-викингов давно превратились из охотников в добычу. События 1066 года станут рубежом новой эпохи в Северной Европе, но пока нормандская Англия оставалась уязвимой.

В источниках, повествующих о массовых морских походах 1066 года, мало говорится о том, как Харальду Суровому, Вильгельму Завоевателю и Гарольду Годвинсону удавалось собрать требуемый огромный флот. В общем и целом североевропейские флотилии создавались и комплектовались на основе повинности. Еще в I веке Тацит упоминал о германских вождях, собирающих отряды по сотне воинов из каждого подвластного им округа⁶⁵⁸, — не исключено, что такая же практика применялась в Скандинавии и Британии. Согласно трактату VII века «История шотландского народа»⁶⁵⁹, каждые двадцать домов в королевстве Дал Риада (Северная Ирландия и Южная Шотландия) были обязаны предоставить по требованию два корабля и двадцать восемь человек команды — в общей сложности 177 кораблей и 2478 моряков.

Если не считать повинностей, описанных в «Истории шотландского народа», до IX века британские правители, судя по всему, не особенно интересовались мореплаванием. Хотя Альфреда Великого часто называют отцом английского флота, единственным свидетельством существования этого флота служит упомянутое вскользь намерение выступить против датчан на кораблях. Сколько кораблей, где они стоят, кто ими ведает, на какие средства они содержатся и как набирают команду — остается неясным, как и подробности о флотилии из сотни кораблей, развернутой Эдуардом Старшим в Браненбурге.

Позже, в X веке, Эдгар и Этельред II, очевидно, учредили или продолжили систему финансирования флота за счет повинности — когда каждые триста дворов обязаны были снарядить один корабль и шестьдесят человек⁶⁶⁰. Команды моряков-воинов набирались по одному человеку с пяти дворов, каждый из которых выплачивал по три с половиной шиллинга на его довольствие в течение двух месяцев. Кроме того, Этельред брал английских и датских наемников. Схожая система применялась в Норвегии, где Харальд Прекрасноволосый учредил первую массовую корабельную повинность в IX веке, обязав каждые три двора предоставить одного моряка и обеспечить ему довольствие на два с половиной месяца. Из этой повинности выросла и со временем распространилась по всей Скандинавии более сложная схема обеспечения флота, команд и вооружения под названием лейданг.

Судя по всему, при обычных обстоятельствах на флот могли отправить практически каждого, иначе Олаву Трюггвасону не пришлось бы уточнять требования к команде для своего «*Ormr inn Langi*» («Длинного змея»), флагманского корабля в битве при Свольдере: «Не должно было быть на этом корабле никого моложе двадцати лет от роду и никого старше шестидесяти. Не брали туда голодранцев и трусов, взойти на борт мог лишь доблестный»⁶⁶¹. Вряд ли такие строгие требования действовали в 1066 году, когда Харальд Суровый собрал для похода на Англию по крайней мере 250 кораблей, а флот Вильгельма насчитывал от 700 до 3000 кораблей (тут источники расходятся), укомплектованных 7 тысячами человек и принявших на борт еще 7 тысяч солдат и рыцарей с конями и вооружением.

Надписи на ковре из Байе в своей лаконичной телеграфной манере лишь намекают на сложность логистики и организации, присущую такому грандиозному предприятию: «Здесь Вильгельм приказывает строить корабли. Здесь тащат корабли к морю. Эти люди несут оружие к кораблям, а здесь катят повозку с оружием. Здесь Вильгельм на большом корабле пересекает море и прибывает в Певенси. Здесь на берег сводят лошадей. А здесь воины спешат в Гастингс за провизией»⁶⁶². Осведомленный о нормандской угрозе, Гарольд Годвинсон «собрал такое войско морское и сухопутное, какого ни один король в этих землях прежде не собирал»⁶⁶³, однако его опыт наглядно продемонстрировал изъяны подобной системы ополчения. Вильгельм так долго оттягивал выход в море, что Гарольд был вынужден снять оборону побережья, поскольку «провизия кончилась и невозможно было дольше удерживать там воинов. Их распустили по домам, король отправился в глубь страны, а корабли отослали

в Лондон». И хотя роспуск флота развязал Гарольду руки для сражения с Харальдом Суровым, южный фланг оказался открытым.

Такой бессистемный подход к сбору флота оправдывал себя только до тех пор, пока воины приходили со своим оружием, имевшимся у них в любом случае. У северных европейцев не было дальнобойных орудий, таких как баллисты или катапульты, а конструкция кораблей исключала применение тарана, поэтому корабли выполняли транспортную функцию и полем для рукопашной становились скорее случайно. Одд Сноррасон пространно описывает последний бой Олава Трюгвасона на «*Ormr inn Langi*» в битве при Свольдере⁶⁶⁴ (единственное из сугубо морских сражений эпохи викингов, приводимое в подробностях), где Олав вывел четыре корабля против десятков вражеских. Он сковал свои корабли цепями, поставив «Длинного змея» в середину, поскольку тот был «длиннее и выше бортами, чем остальные, и для боя подходил не хуже крепости». Против него Эйрик Хаконссон выставил корабль под названием «*Járnbardinn*» («Железный нос»), «укрепленный железными щитами и ошестинившийся острыми пиками» на носу и корме для защиты от abordжа, — непривычная для тех времен мера. Победу Эйрика объясняют тем, что он принял христианство и скинул с носа корабля статую Тора, а на ее месте возвел высокую башню, с которой сбрасывал на корабль Олава тяжелые бревна. Хотя выигрыш от смены веры не был редкостью, использованная Эйриком тактика явно представляла собой импровизацию, не предусмотренную конструкцией викингских кораблей. Тем не менее она сработала на славу: Олав и восемь его уцелевших товарищей закончили сражение, кинувшись в море. Шведы и датчане «окружили малыми кораблями большие, чтобы выловить тех, кто прыгнул за борт, и доставить к ярлу». Из воды вытащили всех, кроме Олава. Утонул он или спасся, не установлено до сих пор.

КОРАБЛИ СЕВЕРО-ЗАПАДНОЙ ЕВРОПЫ

Корабли викингов, представленные в сражении у Свольдера, являют собой кульминацию развития североευропейского кораблестроения, насчитывавшего сотни, если не тысячи лет⁶⁶⁵. Корабли Северной Европы отличались от средиземноморских и ходивших по муссонным морям двумя главными особенностями: корпус обшивался внахлест, а не вгладь, пояса обшивки соединялись расклепанными болтами (так называемая обшивка в клинкер или внакрой); почти до

самого начала эпохи викингов парус на землях к северу от Рейна не использовался. Неизвестно, когда Галлия и Британские острова изобрели или позаимствовали парус, однако утверждение Пифея, что остров Туле находится в шести днях пути от Шетландских островов или Британии, предполагает знакомство с парусом по крайней мере к IV веку до нашей эры. Расстояние от Шетландских островов до полярных широт Норвегии и Исландии составляет четыреста миль, и если Пифей с командой шли от Шетландов, им пришлось бы покрывать по семьдесят миль в день⁶⁶⁶, то есть почти вдвое больше того, сколько можно пройти на веслах.

Следующим свидетельством знакомства британцев с парусами служит «лодка» из кургана Бройтер на севере Ирландии — двадцатисантиметровая золотая модель корабля, датируемая I веком до н.э.⁶⁶⁷ Оснащенный восемнадцатью веслами, кормовым веслом и мачтой с реем для прямого паруса, в натуральную величину этот корабль оказался бы 12–15 метров длиной. У нас нет оснований считать, что моряки времен Пифея или даже более ранних не могли поставить на свои сшитые из шкур корабли мачту с парусом⁶⁶⁸, и скорее всего, доведись Пифею попасть на корабль к мореходам, не использующим парус, он бы об этом упомянул. Повсеместно ли применялся парус на Британских островах или существовали области, где обходились без него, трудно сказать. Тем не менее даже в VII веке по-прежнему продолжали строить крупные суда без рангоута.

Бройтерская лодка — современница древнейшего рассказа-первоисточника о североευропейских кораблях, приводимого в «Записках о Галльской войне» Цезаря. Во время морской войны с венедами у южного побережья Бретани в 57 году до н.э. Цезарь был поражен мореходным мастерством противника и различиями между средиземноморскими кораблями и галльскими, способными выдерживать превратности прибрежной Атлантики. «Их собственные корабли были построены и снаряжены иным образом, чем наши», — пишет он.

Их киль был несколько более плоским, чтобы легче было справляться с мелями и отливами; носы, а равно и кормы были целиком сделаны из дуба, чтобы выносить какие угодно удары волн и повреждения... вместо парусов 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 управлять такими тяжелыми кораблями. И вот когда наш флот сталкивался с этими судами, то он брал верх единственно быстротой хода и работой гребцов⁶⁶⁹.

Корабли Цезаря строились на Луаре, но были меньшего размера и несли тараны, поэтому с флотом венетов тягаться не могли. «Вполне готовые к бою и во всех отношениях отлично снаряженные корабли»⁶⁷⁰ венетов возвышались на воде настолько, что римляне «если и устанавливали на своих судах башни, то они не достигали высоты неприятельских корм, и, таким образом, обстрел их с более низкого пункта был не вполне действенен, тогда как галльские снаряды били с большей силой». В конце концов римлянам удалось найти у себя преимущество — «острые серпы, вставленные в шесты», которыми они перерезали крепления вражеских реев к мачтам. Поскольку весел на кораблях венетов не было, римляне принялись захватывать их один за другим.

Дальнейший опыт Цезарю принесли два похода на Британию, и для второго он уже строил корабли, более пригодные для пересечения Ла-Манша.

*Чтобы их можно было скорее нагрузить и легче вытащить на сушу, он приказал сделать их несколько ниже тех кораблей, которые ходят у нас в [Средиземном море]... С другой стороны, эти корабли должны быть несколько шире кораблей, плавающих в остальных морях, чтобы вмещать возможно большее количество грузов и выючного скота. Все они должны быть быстроходными гребными судами, чему много способствует их низкая конструкция*⁶⁷¹.

Самая большая коллекция кораблей римской эпохи на Рейне была обнаружена в 1980-х годах, когда при рытье котлована для отеля рабочие наткнулись на останки пяти судов IV века недалеко от древнего места стоянки *Classis Germanica* в Майнце⁶⁷². Четыре представляли собой изящные открытые *lusoriae*, транспортные или дозорные суда размерами 21x2,5 метра с единственной мачтой, оснащенной прямым парусом, и тридцатью веслами. (Пятый и самый маленький корабль был инспекторским, с небольшой каютой для зрителей.) При постройке корабелы крепили доски на временный каркас, который затем меняли на постоянный в уже законченном корпусе. Тем самым упрощалось массовое производство речных судов такого типа, позволявшее приумножить численность имперского флота при наследниках Августа.

Этот смешанный способ строительства корпуса напоминает «романо-кельтскую» конструкцию судов, обнаруженных в римской Галлии и Британии. Технология строительства кораблей «от набора корпуса»⁶⁷³ известна нам по останкам выкопанной в Лондоне блэкфрайерской баржи II века, а также по торговому паруснику III века из Сент-Питер-Порта на острове Гернси. И в том, и в другом случае корабль строили не с обшивки, как в Средиземноморье, но и не возводили целиком каркас, чтобы затем обшить его досками. Каркас строился поэтапно: собирали секцию, обшивали, затем каркас наращивали дальше. При таком способе форму корпуса диктовал набор, а не обшивка. Однако ни эта технология, ни примененная на кораблях в Майнце не привели к строительству «от каркаса». Этот способ пришел из Средиземноморья, где развился в более позднем Средневековье.

На всех найденных судах — и в Блэкфрайерсе, и в Сент-Питер-Порте, и в Майнце — паруса предполагались, но хотя римские дозорные корабли были явно хорошо знакомы живущим по берегам рейнско-дунайского коридора, а команда часто набиралась из местного населения, парус к северу от Рейна, судя по всему, начали широко использовать гораздо позже окончания римского владычества в Галлии. Среди хорошо сохранившихся археологических находок того периода — судно четвертого века, обнаруженное при раскопках на Нидамском болоте под Шлезвигом, в восьмидесяти километрах к северу от Киля. На двадцатидвухметровом корпусе имеются уключины для тридцати весел, управлялось судно боковым рулем, но никаких признаков мачты и такелажа не наблюдается. Конструкция строившегося «от обшивки» и обшитого внакрой нидамского корабля соответствует описанию германских судов, которое дает Тацит: «Их суда примечательны тем, что могут подходить к месту причала любой из своих оконечностей, так как и та, и другая имеют у них форму носа. Парусами они не пользуются и весел вдоль бортов не закрепляют в ряд одно за другим; они у них, как принято на некоторых реках, съёмные, и они гребут ими по мере надобности то в ту, то в другую сторону»⁶⁷⁴.

Возможно, именно на таких судах, как найденное в Нидамском болоте, англ, саксы и юты переплывали через Северное море в Британию в IV–V веках. Хотя совершить такое масштабное переселение на такие дальние расстояния на одних веслах было бы затруднительно⁶⁷⁵, крупные корабли без паруса использовались в Англии даже в VII веке, как свидетельствуют останки корабля из Саттон-Ху⁶⁷⁶. К 1939 году, когда проводились раскопки, двадцатисемиметровый

корпус, обшитый внакрой, уже давно разложился от взаимодействия с почвой, но оставил четкий отпечаток бортов, крепежа и даже следов ремонта на них. Корабль комплектовался двадцатью восемью гребцами, но хотя останков мачты и паруса там нет, форма корпуса и конструктивные особенности — например, киль — позволяют предполагать наличие рангоута. Построенная в 1993 году модель в половину натуральной величины продемонстрировала превосходную плавучесть. Независимо от наличия рангоута корабль из Саттон-Ху явно принадлежит к переходному периоду в судостроении Северо-Западной Европы, который привел к появлению кораблей эпохи викингов.

Письменные и изобразительные свидетельства этой эпохи не намного щедрее на подробности об устройстве кораблей, чем описания «Длинного змея» и «Железного носа» в картине битвы при Свольдере, которую рисует Одд Сноррасон. Однако недостаток с лихвой компенсируют археологические находки: на территории от Ослофьорда до побережья Ютландии и к востоку от Вислы было откопано более двадцати кораблей интересующего нас периода, то есть IX–X веков⁶⁷⁷. У викингов имелись разные корабли — как боевые, так и общего назначения, хотя ряд особенностей роднил их между собой. Как и у находок из Нидамского болота и Саттон-Ху, заостренный с обоих концов, обшитый внакрой и строившийся «от обшивки» корабль управлялся единственным боковым рулем, а относительно плоское дно позволяло вытаскивать судно на берег. Появление килля давало возможность поставить мачту с прямым парусом; однако, при всей пользе паруса в долгих переходах, во время лавирования у берегов или при переменчивом ветре без весел было не обойтись. В отличие от боевых кораблей, как правило беспалубных, кнорры и другие торговые суда перекрывались палубой на носу и на корме, где сидели гребцы, оставляя свободное пространство посередине, где теснились пассажиры и груз — от провизии и инструментов до товара и животных, в том числе овец, коров и лошадей, нередко транспортируемых по морю. Именно норманны привезли лошадей в Исландию, а Вильгельм, идя на Англию, погрузил на корабли схожей конструкции две-три тысячи рыцарей с соответствующим числом боевых коней⁶⁷⁸.

К самым ранним и самым выразительным кораблям эпохи викингов принадлежат найденный в Норвегии осебергский (21,6х5,1 метра), построенный в 815–820 годах и откопанный в 1904-м, и гокстадский (23,3х5,2 метра), поднятый из погребального кургана в 1880-м и датированный 890–895 годами⁶⁷⁹. Поначалу их причислили

к лангскипам — «длинным кораблям», — но сейчас относят к карви, судам более мелких размеров, чем лангскипы или торговые кнорры. Оба корабля имели рангоут, а осебергский представляет собой древнейший на данный момент пример североскандинавского судна, бесспорно оснащенного парусом. Как и положено кораблям викингов, и у осебергского, и у гокстадского над единственным рядом отверстий для весел по обоим бортам проходила рейка, на которую можно было крепить щиты. Захоронение кораблей в кургане указывает на возможную принадлежность их конунгу или другому знатному человеку, как в случае с погребальным кораблем в Саттон-Ху.

К чуть более позднему периоду относятся пять кораблей, затопленных у датского города Скулделев, чтобы перекрыть подступы к Роскилле во время войны между Харальдом Суровым и Свейном III⁶⁸⁰. Фрагментарные останки предположительно принадлежат двум кноррам («Скулделев 1» и «Скулделев 3»), двум боевым кораблям («Скулделев 2» и «Скулделев 5») и рыбацкой лодке («Скулделев 6»), датируемым от 930 до 1030 года*. Самый молодой и лучше всех сохранившийся корабль, четырнадцатиметровый «Скулделев 3», вмещал около пяти тонн груза и управлялся командой из пятидесяти человек. Шестнадцатиметровый «Скулделев 1» вместимостью 15–20 тонн был, вероятно, построен в Норвегии: корабли такого типа обычно использовались для дальнего торгового плавания. «Скулделев 5» — «малый боевой корабль» (семнадцать метров) — и «Скулделев 2» примечательны своими пропорциями: отношение длины к ширине у них составляет 7:1, то есть они намного уже остальных кораблей, для которых характерно отношение 4:1. Суда схожей конструкции тиражировались, вероятно, на всем пространстве от Балтики до Нормандии и Ирландии, где и был построен тридцатиметровый «Скулделев 2». Нижние доски обоих боевых кораблей истончились от многократного вытаскивания на берег. «Скулделев 2» — самый длинный из найденных к настоящему моменту викингских кораблей, и хотя общее число весел на нем неизвестно, команда его составляла предположительно от пятидесяти до ста человек. Согласно исландским сагам, корабли, имеющие от тринадцати до двадцати трех пар весел, считались «длинными», и «Скулделев 2» попадает в число крупнейших в этой категории.

* Останки, первоначально идентифицированные как «корабль 4», оказались частью «корабля 2». Выяснилось это уже потом, поэтому четвертый и пятый корабли по-прежнему носят изначально присвоенные номера 5 и 6.

Имевшие больше двадцати пяти пар весел назывались «великими кораблями», самым знаменитым из которых был «Длинный змей» Олава Трюгтвасона. Как гласит «Сага об Олаве Трюгтвасоне» XII века, массивный корабль строился близ Тронхейма, и Одд еще застал шпиль, с которого он сошел: «семьдесят четыре эля [тридцать шесть метров], не считая подъемов для носа и кормы»⁶⁸¹. Корабли конунгов отличались богатым убранством, и Олав «раскрасил корабль в разные цвета, затем позолотил и посеребрил. На носу корабля красовалась голова дракона»⁶⁸². Корабли, участвовавшие в походе Свейна Виллобородого на Англию, отличались еще большей пышностью. «На одном борту виднелись отлитые в золоте львы, на другом... разнообразные драконы изрыгали огонь из ноздрей. Были там и сверкающие воины из чистого золота и серебра, почти неотличимые от живых; были быки, задирающие голову в трубном реве и выбрасывающие вперед ноги на скаку, совсем как настоящие»⁶⁸³. Эти украшения были призваны поднять боевой дух конунга и утешить врага, однако были среди декоративного убранства и более практичные элементы — флюгеры. На кораблях Свейна резные «птицы на верхушках мачт указывали, в какую сторону дует ветер».

Останков кораблей с востока сохранилось гораздо меньше, и нет никаких свидетельств, что на строительство исконно славянских судов, создававшихся для рек, а не для моря, повлияли варяги. Согласно Константину VII, часть дани киевским князьям славяне выплачивали долбленками — моноксилами («однодеревками»), которые легко можно было переносить волоком через десять порогов, прерывающих семидесятикилометровое течение Днепра ниже современного Днепропетровска. Конструкция долбленки позволяла установить мачту. Торговцы спускали лодку на реку в июне и, добравшись до Черного моря, «переоснащали свои моноксилы всем тем нужным, чего им недостает: парусами, мачтами, кормилами, которые они доставили [с собой]»⁶⁸⁴, а затем шли вдоль берега к портам Болгарского царства и Босфору. Долбленки годились для торговли, но не могли тягаться с византийским флотом, отличавшимся более крупными кораблями, более совершенной организацией и вооружением. Русы не стали мореходами ни на Черном море, где они пользовались незначительным влиянием, ни на Балтике, где за них торговали посредники.

На исходе XI века иссяк и вольный дух эпохи викингов. Только в Исландии вождям еще удавалось сохранять независимость и противостоять образованию централизованных монархических госу-

дарств и росту городов. Хотя окончанием эпохи викингов традиционно считается нормандское завоевание Англии в 1066 году, эта веха применима только к Англии и Франции. На востоке событием сопоставимого масштаба была смерть Ярослава Мудрого в 1054 году, после которой Киевская Русь стала все больше ориентироваться на Византию. Кроме того, год смерти князя совпал с годом раскола христианской церкви на православную и католическую. В 1264 году Исландия утратила независимость, сохранявшуюся с 1000 года, и оказалась под властью норвежской короны, а в XV веке Оркнейские и Шетландские острова перешли из рук скандинавов к Шотландии, и гренландские поселения вымерли.

При всем своем размахе торговля викингов была в основном штучной — предметами роскоши, престижа или узкого применения, что роднило викингов в этом аспекте с фризами и другими предшественниками. За незначительными исключениями, торговли массовым товаром в Северной Европе до XI века практически не существовало. У крестьян не образовывалось достаточного объема излишков для экспорта, и единственным видом сельскохозяйственной продукции, поставляемой регулярно и оптом, было вино (бургундское и с берегов Сены, транспортируемое по рекам и морскому побережью в дельту Рейна) и шерсть⁶⁸⁵. Массовые поставки, характерные для морской торговли более позднего периода Средних веков — зерно, рыба, лес и все то же вино, — почти не практиковались. Когда начало расти население, а с ним и объемы сельскохозяйственного и ремесленного производства, торговля перешла в руки гильдий и свободных купеческих союзов, использовавших более крупные суда совершенно новых конструкций, что спровоцировало радикальные перемены в организации морских перевозок и ведении морской войны. Эти перемены были характерны не только для Западной Евразии; схожий подход к морской торговле с дальними странами наблюдался в Южной Индии, откуда он распространился на все муссонные моря.

ГЛАВА 10

Морской Шелковый путь

Самые заметные события евразийской истории VII и последующих веков связаны с возникновением исламских халифатов и возрождением объединенного Китая. За сто с небольшим лет ислам стал доминирующей религией по всей азиатско-африканской дуге от Португалии до Казахстана и Инда. В Средней Азии он уперся в западную границу танского Китая, чьи войска в то же самое время отодвинули рубежи Срединного царства на запад, на две тысячи миль пустынь и степей. Однако в момент непосредственного столкновения беспорядки внутри Дар аль-Ислама и Срединного царства заставили купцов перенести внимание с сухопутного Шелкового пути через Центральную Азию на морской. Оживленные рынки на обоих концах морского торгового пути из Юго-Западной Азии в Северо-Восточную влекли купцов и странствующих монахов со всех берегов муссонных морей и способствовали процветанию обеих империй. Отдельные отрезки этого пути существовали столетиями, но к VII веку мореходы значительно осмелели. Они охотнее пускались в дальние плавания, а страны, где делали остановку торговые корабли, например царства Шривиджая и Чола, богатели и приобретали политический вес. Мореплавание и укрепление прибрежных царств взаимно стимулировали друг друга: культурный и товарный обмен шел на пользу местным правителям, а более стабильные государства в свою очередь привлекали купцов из все более дальних краев.

ИСЛАМСКИЕ МОРЕПЛАВАТЕЛИ В ИНДИЙСКОМ ОКЕАНЕ

В начале VII века Юго-Восточная Азия была разделена между Византийской и Сасанидской империями. Византия контролировала почти всю Малую Азию, Левант и Египет. Сасаниды правили Ираном, Ираком и частью Восточной Малой Азии; на Аравийском полуострове под их властью находились материковая территория Бахрейна, сам остров Бахрейн и побережье от Кувейта до Катара, Оман на юго-восточном углу полуострова и Йемен с его портом Аден в Аравийском море. Остальные части Аравии избегли имперского владычества: Хиджаз на Красном море, где находились священные города Мекка и Медина, Хадрамаут на южном побережье между Йеменом и Оманом и Ямана, государство в центральной части Северной Аравии. Ислам распространялся на восток так же быстро, как и на запад. В 634 году мусульманское войско взяло великий торговый город Дамаск в Сирии, ставший более чем на век столицей халифата. Персия была завоевана в 643-м, через год после взятия Александрии. С возникновением в 661 году Омейядского халифата ислам охватил Аравийский полуостров, Месопотамию и восток Малой Азии, а магометанские войска продвинулись на Кавказ. К востоку от Каспийского моря, между 694 и 714 годом, аль-Хаджадж ибн Юсуф ас-Сакафи, наместник Ирака, двинулся в Афганистан, через Амударью (Окс) к Сырдарье, примерно на 325 километров к северу, в итоге многие персы и тюрки Трансоксании (центр современного Узбекистана) перешли из зороастризма, буддизма и христианства в ислам. Трансоксания была коммерчески и стратегически важным регионом: по ней проходил Шелковый путь на отрезке к Кашгару и пустыне Такла-Макан, откуда начинались дороги в Афганистан и в Индию. К середине века исламское завоевание Средней Азии замедлилось. Хотя аббасидская армия одержала победу над китайцами в битве на Таласе в 751 году, тибетцы, продвигаясь на север, остановили ее натиск. В разгар своей экспансионистской фазы тибетцы воевали и с китайцами, и с арабами; в конечном счете их остановили мусульманская и китайская армии, действуя одновременно (хоть и не сообща), однако эти события вынудили торговцев более активно использовать морские пути между Персидским заливом, Индией, Юго-Восточной Азией и Китаем.

Мусульманское войско достигло верховьев Персидского залива в 635 году и обустроило военный лагерь в Басре. В следующем деся-

Империя Сасанидов пала, и к началу VIII века ислам распространился на восток до реки Инд. Купцы-магометане из Омана и Персиинесли свою религию по торговым путям, которые с укреплением имперского государства обретали все большее значение. Рост торговли без усиления политической власти привел к росту пиратства в Аравийском море между дельтой Инда и Гуджаратом. Чтобы восстановить порядок, наместник аль-Хаджадж отправил на Индийский субконтинент войско. Это случилось в 711 году, за год до того, как Тарик ибн Зияд высадился в Гибралтаре и начал завоевание Пиренейского полуострова. Хотя кампанию можно считать естественным продолжением действий аль-Хаджаджа в Трансоксании и Афганистане, повод для начала войны был вполне конкретный. Согласно историку IX века аль-Балазури, *«правитель Острова рубинов [Шри-Ланка] отправил аль-Хаджаджу некоторых женщин, дочерей скончавшихся в его стране магометанских купцов. Он хотел снискать расположение аль-Хаджаджа, отослав их назад. Однако судно, на котором они плыли, атаковали жители ад-Дайбуля [другое название Дебал, Банбхор, Пакистан] на барках и захватили все, что было на борту»*⁶⁸⁶.

Аль-Хаджадж провел серию карательных операций. Последней из них руководил Мухаммад ибн аль-Касим, которому были приданы «корабли с людьми, оружием и припасами»⁶⁸⁷. Ибн аль-Касим захватил порт Дайбуль, убил местного царя и привел к покорности Синд, область, примерно соответствующую современному Пакистану. Многие буддисты из числа местных жителей были обращены в ислам. Завоевание помогло восстановить морские пути вдоль Северо-Западной Индии, Конканского и Малабарского побережья до Шри-Ланки. Однако в Синде территориальное расширение ислама в Южной Азии остановилось на следующие триста лет.

Несмотря на успехи в насаждении ислама, омейядские халифы Дамаска страдали от древней межнациональной вражды, на которую наложились религиозный раскол и вражда между арабами-мусульманами и обращенными в ислам иноплемениками. Особенно велики были трения между арабами и персами, чья имперская и культурная идентичность имела более глубокие и мощные корни, чем у остальных народов, присоединенных в эту первую волну арабского завоевания. Когда потомок дяди пророка Мухаммеда Абу-ль-Аббас ас-Саффах взбунтовался против Омейядов, войска из Северной Персии его поддерживали; в 749 году он был провозглашен халифом. Абу-ль-Аббас обосновался в городе Эль-Куфа в нижнем течении Евфрата, но в 761 –

762 годах его брат и наследник Абу Джафар аль-Мансур выстроил новую аббасидскую столицу в Багдаде, на западном берегу Тигра. Перенос административного аппарата в место, расположенное на 750 километров восточнее Дамаска, положило конец главенству Сирии в исламском мире. Теперь халифов интересовали не столько Средиземноморье и Северная Африка, сколько Средняя Азия и Индийский океан, что стало огромным стимулом для торговли в муссонных морях.

Согласно географу IX века аль-Якуби, место для закладки Багдада было явлено аль-Мансуру в видении, и тот сказал, что город станет «набережной мира»⁶⁸⁸. Все суда, что идут [вверх] по Тигру из Васита, Басры, Ахваза, Фариса, Омана, Йаманы, Бахрейна и соседних областей, могут бросить здесь якорь. Равным образом все, что везут на судах [вниз] по Тигру из Мосула, Дияр-Рабии, Азербайджана и Армении, и все, что везут на судах по Евфрату из Дияр-Мудара, Ракки, Сирии, Египта и Северной Африки, можно разгрузить здесь». Другое преимущество состояло в том, что город легко оборонять. Через два века после аль-Якуби географ аль-Мукаддаси припомнил совет, полученный аль-Мансуром, который, в его изложении, сказал, что Багдад — «место между реками, куда противник не может попасть иначе как на корабле или по мосту через Тигр или Евфрат»⁶⁸⁹.

Через пятьдесят лет после основания Багдада его население достигло, возможно, полумиллиона человек, что сделало столицу халифата величайшим городом мира за пределами Китая; на западе его ближайшими соперниками были Константинополь, Александрия, Дамаск и Басра. Своим бурным расцветом город был во многом обязан положению на Тигре в месте, где тот проходит на расстоянии пятидесяти километров от Евфрата. Здесь, в Центральном Ираке, река пересекает сухопутные торговые пути из Персии, Средней Азии, Индии на востоке и Сирии, Средиземноморья, Северной Африки на западе. Вдоль берегов во множестве стояли суда и суденышки, от тростниковых *куффов*, которые спускались из окрестностей Мосула, до морских кораблей, только что пришедших из Персидского залива и Индийского океана. Каналы обеспечивали доступ к Евфрату и западной торговле; в Багдаде останавливались паломники по пути в Мекку и обратно. Хотя столица располагалась почти в пятистах километрах от Персидского залива, Тигр и впрямь открывал Багдад для торговли со всеми странами Индийского океана. Таким образом, аль-Якуби мог заявить: «Вот Тигр»⁶⁹⁰; между нами и Китаем нет преград, все, что на море, может прийти к нам по нему». Это утверждение вторит хвастливым словам Саргона об аккадских доках, хотя моряки

теперь плавали куда дальше Дильмуна, Магана и Мелуххи. К X веку Багдад стал, возможно, самым оживленным портом мира, а города, куда ходили его суда (современники упоминают порты в Южном Иране и на острове Сокотра), называли «границей Индии»⁶⁹¹.

В последние десятилетия Сасанидской империи порты Персидского залива Убулла, Басра и Сираф пришли в некоторый упадок, однако во время перехода от сасанидского правления к мусульманскому они по-прежнему участвовали в дальней морской торговле. Аль-Балазури сообщает, что до начала исламской эры самым богатым из этих городов была Убулла. Как одна из двух столиц Омейядской провинции Ирака (второй была Эль-Куфа), Басра быстро затмила Убуллу, хотя ее успех определялся в большей мере политикой, чем географическим положением. Первоначальный военный лагерь разбили на месте древнего Спасину Харакса, но он находился в пятнадцати километрах от реки Шатт-эль-Араб и функционировал как порт лишь благодаря каналу, соединявшему его с Убуллой*. Тем не менее Басра привлекала к себе корабли⁶⁹² со всего исламского мира и из более дальних краев. Задолго до того, как стать портом на пути в Багдад (до основания которого оставалось еще более ста лет), Басра процветала сама по себе. В пору наибольшего ее величия, в VIII и IX веках, в Басре жило больше двухсот тысяч человек разных вер и национальностей. Она славилась своими ремеслами, сельским хозяйством (особенно финиками), а также учеными, богословами, художниками и писателями.

Главным соперником Басры был Сираф, расположенный примерно в 600 километрах от нее на персидском побережье. Основанный в IV веке сасанидским шахом Шапуром II, Сираф имел большой рейд, более пригодный для кораблей с глубокой осадкой, чем северные порты, однако его климатические условия были крайне неблагоприятны: нестерпимая жара и недостаток воды ограничивали численность населения и уж тем более развитие сельского хозяйства. Последнюю проблему разрешили, построив цистерны и пресноводные каналы, из которых орошались роскошные сады купеческой верхушки, разбогатевшей на торговле с Багдадом и Ширазом, столицей персидской провинции Фарс в 225 километрах к северо-востоку. На протяжении всей эпохи Аббасидов историки и географы воспевали порту хвалы, и не без оснований: его купцы добирались по морю до Китая, они ввозили из Индии и Восточной Африки тик и другие породы дерева для строительства домов,

* Современный порт Басры был основан на месте Убуллы в 1700-х годах.

мечетей, кораблей и навигационных башен, называемых *хашабами*. Сопоставляя Сираф с Ширазом, персидский географ X века аль-Истахри отметил: «Сираф почти сравнился с Ширазом размером и великолепием⁶⁹³; дома здесь из тикового дерева, которое везут из страны Зиндж [Восточная Африка]; строят их в несколько этажей с видом на море». Процветание Аббасидов длилось всего век, затем власть Багдада начали подтачивать мятежи и отпадение дальних провинций. Внутри страны росло недовольство всех слоев населения, от купцов до рабов. Как многие государства, в которых невольники составляли заметную часть жителей, халифат постоянно страдал от восстаний. Они начались еще в 680-х годах, однако самым сокрушительным было восстание зинджей⁶⁹⁴, длившееся четырнадцать лет (869–883) и унесшее сотни тысяч (по некоторым оценкам — более полумиллиона) жизней. Зинджей поддерживали купцы Персидского залива, недовольные помежами, которые чинил их торговле халифат. Совместно они захватили Убуллу, Абадан и в 871 году Басру — ее падение стало величайшим поражением правительственных войск. Оно оказалось на руку Сирафу, Сухару и другим портам, которые Аббасиды контролировали лишь номинально, а порой не контролировали совсем. Все эти города поспешили извлечь выгоду из слабости Багдада.

В X веке аббасидские калифы были сведены до статуса марионеток, а фактическая власть перешла к Буидам — персидским шиитским эмирам, которые целиком подчинили себе Багдад и оба берега Персидского залива. Возвышение Буидов совпало с завоеванием Египта пришедшими из Ифрикии Фатимидами и оживлением торговли в Красном море, которая уступала торговле в Персидском заливе с тех пор, как Византия потеряла Египет. В 976 году Сираф был разрушен недельной чередой землетрясений⁶⁹⁵. Это событие, не столь решающее само по себе, стало предвестием экономического упадка Залива. В 1062 году вторгшиеся из Средней Азии турки-сельджуки захватили Шираз, но свою столицу учредили в Исфахане, семьями пятьюдесятью километрами севернее Сирафа, и морской торговлей интересовались мало. Беспорядки в Южной Персии, которые привели к возникновению пиратского государства на острове Киш в Ормузском проливе, и рост портов на Красном море при Фатимидах — все уменьшало привлекательность Персидского залива для купцов.

На первый взгляд кажется парадоксом, что завоевание мусульманами Египта в VII веке не привело к увеличению перевозок на Красном море (помимо доставки паломников и продажи зерна в Мекку). Инд и Красное море были важнейшими путями обмена между Индийским

аном и Средиземноморьем со времен античности, однако возникновение Багдада сделало Персидский залив главной целью купцов из западной части Индийского океана. Вся торговля, проходившая через Красное море до Фатимидского возрождения, была в руках купцов из Персидского залива, посещавших Джидду и Аден, где к IX веку можно было найти «все товары Синда⁶⁹⁶, Хинда, Китая, Занзибара, Абиссинии, Перса [Персии], Басры, Джидды и Кульзума». В 646 году Праведный халиф Усман назначил Джидду портом Мекки, лежащей примерно в семидесяти пяти километрах к юго-востоку. Окруженная мелкими заливами, между которыми есть лишь один узкий проход для кораблей, Джидда тем не менее была одной из главных гаваней исламского мира, особенно во время хаджа, когда основой объем зерна и других припасов для паломников — а в некоторые периоды и самих паломников — доставляли морем через Кульзум (древняя Клисма, ныне Суэц). Она же служила базой для товаров, которые везли в Египет или из Египта, поскольку для купцов из Индийского океана было менее выгодно и более опасно заходить в порты севернее Джидды. С оживлением египетской торговли оживились и перевозки по Красному морю; еще один импульс они получили с завоеванием Синай сельджуками в 1060-х годах. Обычный сухопутный путь из Северной Африки в Мекку стал недоступен, и желающие совершить хадж теперь отправлялись в долгий путь через Египет: сперва они на судне поднимались по Нилу до Куса или Асуана, а дальше их ждало трехнедельное путешествие с верблюжьим караваном до крохотного порта под названием Айзаб⁶⁹⁷ — его постоянное население насчитывало всего пятьсот человек. Айзабские корабельщики брали завышенную плату за стопятидесятимильный рейс до Джидды, а также за провиант, который вынуждены были покупать паломники. И все же маршрут Асуан–Айзаб–Джидда оставался практичным, пока первый мамлюкский султан Египта не победил государства крестоносцев в Палестине и в 1267/68 году не открыл дорогу на Мекку через Синай.

ВОСТОЧНАЯ АФРИКА

Пока Багдад оставался главным рынком для западной части Индийского океана, Красное море служило лишь боковой ветвью основных перевозок, шедших через Персидский залив. Хотя Аден и славился богатством своих товаров, они по большей части попадали туда через порты Персидского залива. Это относилось даже к товарам с побережья

Восточной Африки. Персидский залив давно торговал с Восточной Африкой, но по меньшей мере с VIII века наметилось продвижение к югу от Африканского Рога, где ислам постепенно обретал определенное, хоть и ограниченное влияние. После захвата Йемена в VI веке цари Аксума уже не стремились за моря, и их роль на африканском побережье севернее Африканского Рога постепенно отошла к оманским купцам⁶⁹⁸ из Сирафа и Сухара. К VIII веку те создали поселение на острове Сокотра, который служил базой для торговли и набегов на побережье за Африканским Рогом. Оманиты, а также пришедшие за ними персы и арабы поначалу обосновывались на относительно защищенных архипелагах и островах вдоль берегов Кении и Танзании, и даже селились на побережье, но не проникали в глубь материка на сколько-нибудь значительные расстояния. Многие их порты были временные или по крайней мере строились из недолговечных материалов, а большая часть постоянных городов, основанных в начале тысячелетия, отстояла от моря не больше чем на несколько километров.

Поселения первых трех веков мусульманского присутствия в Восточной Африке хоть и были временными, достигали значительных размеров⁶⁹⁹ — иногда до двадцати гектаров — и положили начало городам, существующим по сей день. Это Могадишо в Сомали, порты кенийского архипелага Ламу, танзанийские острова Пемба, Занзибар и Килва, а также Софала в Мозамбике, куда по рекам доставляли золото из Зимбабве; до появления португальцев в конце XV века Софала оставалась юго-восточной границей индоокеанской торговли. Хотя заморскими связями эти поселения были обязаны купцам-мусульманам, их основателями и основными жителями были африканцы, говорящие на суахили, которые к VIII веку распространились на юг по двухтысячекилометровому отрезку от Кении до Мозамбика, а в IX и X веках добрались до Коморских островов. Несмотря на давнее убеждение, что культура суахили⁷⁰⁰ была с древних времен отмечена сильнейшим арабским и мусульманским влиянием, влияние это было не столько навязанным, сколько усвоенным; суахильцы взяли на себя роль посредников между пришедшей традицией и коренной африканской. Недоразумение отчасти вызвано тем, что слово «суахили» происходит от арабского *sawāhil*, означающего «берег». Тем не менее суахили относится к языкам банту и содержит ограниченное число арабских заимствований — в основном религиозных, торговых и морских терминов, — вошедших в язык преимущественно между XVIII и XIX веком, когда Оманская империя включала часть прибрежной Восточной Африки.

Одно из самых древних на сегодняшний день поселений суахили найдено археологами в Шанге⁷⁰¹; обнаруженная при раскопках персидская керамика свидетельствует, что к концу VIII века до этих мест добирались купцы-мусульмане. Город процветал; к XI веку здесь была пятничная мечеть и другие здания, выстроенные из камня коралла, а не из быстро разрушающихся дерева и соломы. Чуть более поздним временем датируется город Килва⁷⁰² на острове длиной почти и шириной четыре километра в бухте у танзанийского побережья. Килва достигла наибольшего расцвета между концом XII и XVI веком, но археологи нашли предметы арабо-персидского и китайско-персидского происхождения (последние везли через порты Персидского залива), датируемые IX столетием. Согласно написанной в XVI веке «Хронике Килвы», город был основан Али бин аль-Хасаном, сыном ширазского «султана». Прибыв на семи кораблях, аль-Хасан, его пятеро братьев и отец обосновались на Коморских островах и на участке побережья напротив архипелага Ламу; по легенде, этот участок аль-Хасан выменял у местного правителя на ткань. История аль-Хасана вторит преданиям об основании Могадиишо и переселении персов на Конканское побережье Индии в VIII веке. Вне зависимости от достоверности, она, вероятно, на полтысячелетие древнее своего письменного варианта: находки в Килве включают монеты с именем аль-Хасана и его потомков. Не был аль-Хасан и первооткрывателем Коморских островов. Много раньше их заселили мадагаскарцы, говорящие на мальгасийском языке. Значение архипелага росло, поскольку он расположен на полдороге между Северным Мозамбиком и Мадагаскаром и на прибрежном морском пути из Софалы в Килву, который здесь из-за преобладающих ветров и течений сильно изгибается к востоку. Помимо регулярных связей между Персидским заливом и Африкой, существовало прямое торговое сообщение между Шривиджайей и Восточной Африкой, а возможно, и Мадагаскаром. Здесь, по дошедшим до нас источникам, купцы из Шривиджайи «встретили гостеприимный прием»⁷⁰³ и торговали весьма успешно... ибо понимали язык местных жителей», поскольку малагасийский происходит от австронезийского языка первых поселенцев острова.

Экспорт из Восточной Африки был разнообразен, но состоял главным образом из природных ресурсов, в основном золота, мангрового дерева, черепаших панцирей и слоновой кости. Первые достоверные сведения об импорте относятся к IX веку, когда в грузовых декларациях мусульманских и индийских торговцев появляются китайская керамика⁷⁰⁴ и стекло. Поскольку они долговечнее органиче-

ских материалов, их распространение во времени и пространстве проследить легче; отчасти поэтому история Восточной Африки в тот период обретает более четкие очертания. Однако у индоокеанской торговли был и другой основной товар: чернокожие невольники. В VII веке в Ираке было уже довольно рабов, чтобы поднять восстание; в IX веке этот промысел приобретает еще больший размах. Между 850 и 1000 годом н.э. работорговцы вывезли с Африканского Рога, который теперь назывался Невольничьим мысом, примерно 2,5 миллиона негров⁷⁰⁵. Еще десять миллионов добавились к этому числу до 1900 года. Индоокеанская невольничья торговля привлекает менее пристальное внимание, чем Атлантическая, отчасти из-за недостатка письменных документов, а отчасти — из-за иного отношения к рабам и работорговле в Азии. В отличие от европейских обществ, мусульманский мир предоставлял рабам широкие права: они могли занимать высокие должности, зарабатывать деньги и даже владеть собственностью, оставаясь при этом собственностью хозяев. Они могли выкупиться на свободу и жениться на рабынях или свободных. По крайней мере поначалу расовые предрассудки, связанные с рабством, были в исламском мире не так сильны, как в других странах. Ислам запрещал обращать в рабство мусульман и *зиммиев* — «людей писания», как называли христиан, иудеев и зороастрийцев. Тем не менее чернокожих мусульман обращали в рабство, на что сетовали африканские правители и мусульманские юристы, в точности как африканские христиане позже сетовали на обращение с ними христиан-европейцев.

Практически не сохранилось документов о восточноафриканской работорговле, но мы знаем о нескольких невольниках, достигших высот власти: один из них правил Египтом, сперва как регент, затем единолично, — и историки оставили записи о незапланированных последствиях работорговли, таких как восстание зинджей. Уникальные сведения об этом промысле содержит история о безымянном африканском правителе и оманском купце Исмаиле ибн Ибрагиме ибн Мирдасе. В 922 году Исмаил направлялся на остров Пемба, но вынужден был отклониться к югу. Он и его команда высадились возле Софалы и вступили в обмен с местными жителями, «очень выгодный для нас⁷⁰⁶, без всяких помех и пошлин», что было обычным и для остального индоокеанского мира. Когда мена была закончена, местный царь поднялся на корабль, дабы проститься с торговцами. «Увидев его здесь, — вспоминал Исмаил, — я сказал себе: на оманском базаре за этого молодого царя точно можно выручить тридцать динаров, а за его семерых спутников — по шестьдесят за каждого. Одни их одежды

...и на меньше двадцати динаров. Так или иначе, это даст нам приблизительно по меньшей мере три тысячи дирхемов, и без всяких хлопот»*. Так что он отправил царя и его свиту к тем двумстам рабам, что уже находились на борту, и отплыл домой. Царя продали в Омане, на чем история и закончилась бы, если бы спустя несколько лет Исмаил не посадился вновь неподалеку от Софалы и не встретился лицом к лицу с бывшим пленником. Пересказывая свои приключения насмерть перепуганному оманцу, безымянный король сообщил, что, став рабом, жил в Басре и Багдаде, где принял ислам. Он бежал от хозяина, присоединившись к паломникам, которые направлялись в Мекку, а оттуда добрался до Каира. Мечтая попасть домой, беглец поднялся на судне вверх по Нилу, проделал путь до побережья и сел на корабль, который доставил его на родину. Подданные, не зная ничего о судьбе своего правителя, так и не выбрали ему преемника, так что он вновь занял трон. «Мои люди, слушая мой рассказ, и дивились, и радовались». Затем царь сообщил Исмаилу: «Как и я, они приняли ислам... И я прощаю тебя лишь потому, что ты стал причиной моего обращения в истинную веру». Прощаясь с Исмаилом, царь попросил: «Скажи мусульманам, что здесь их примут как братьев такие же мусульмане, как они. А вот провожать тебя на корабль я не стану, у меня есть на то причина». Царь и впрямь глубоко чтит новую веру, раз решил не мстить похитителю, однако предпоследняя фраза свидетельствует, что обращение его подданных в ислам имело практическую сторону: они зазывали единоверцев, примерно как современный магазин или ресторан, вешающий на двери табличку: «Здесь говорят по-арабски».

Историю Исмаила и африканского царя мы знаем из «Книги о чудесах Индии», удивительного собрания ста тридцати шести историй, записанных со слов друзей и знакомых персидским купцом по имени Бузург ибн Шахрияр. Бузург упоминает двадцать пять рассказчиков — им принадлежит половина историй, в том числе Исмаилу — шесть. Действие двадцати шести датируемых историй происходит⁷⁰⁷ между 908 и 953 годом, самая древняя относится к правлению Гаруна аль-Рашида в IX веке. Некоторые описывают фантастические, сильно приукрашенные моряками события или чудеса в духе Синдбада-морехода или «Тысячи и одной ночи», но многие отражают обычные заботы купцов во все времена. Большинство рассказчиков было из Сухара, Сирафа или Басры, и хотя они излагают приключе-

* Дирхемом называлась серебряная монета весом меньше 3 граммов, динаром — золотая монета весом 4,25 грамма.

ния в Восточной Африке, Джидде, Адене и Китае, в качестве цели плавания чаще всего указываются Индия или Шри-Ланка. По этой причине компиляция представляет собой бесценное зеркало средневековой арабской и персидской торговли в муссонных морях. Самые трезвые истории описывают удачливых и неудачливых мореходов, капитанов, шестым чувством угадывающих погоду, чудесные спасения после гибели корабля. В частности, Исмаил коротко рассказывает, как плыл с Малайского полуострова к Шихру на побережье Йемена и, отбившись от шестидесяти шести разбойничьих судов, проделал путь в три тысячи миль за сорок один день. Его груз стоил шестьсот тысяч дирхемов, не считая того, что султан Омана освободил от пошлины, и товаров, «которые удалось скрыть так, что их не обнаружили и не взыскали за них пошлину»⁷⁰⁸ — иными словами, провезти контрабандой. Бузург никогда не морализирует, и эта бесстрастность лишь усиливает впечатление от его историй: о девушке, которую на глазах рассказчика изнасиловал матрос, пока все трое цеплялись в море за остатки разбитого корабля, об индусах-самоубийцах, которые нанимают людей их утопить, о рабах, которые, в отличие от безымянного африканского царя в рассказе Исмаила, перечисляются равнодушно — сто на этом корабле, двести на том. Однако сама будничность изложения увязывает истории с опытом слушателей — бывалых моряков, чуждых всякой сентиментальности.

Путь на Восток

Сасанидские мореплаватели начали совершать переходы в Китай во II веке, и до начала мусульманской эры Убулла в Персидском заливе славилась как «порт, из которого ходят суда в Бахрейн, Оман, аль-Хинд [Индия] и ас-Син [Китай]»⁷⁰⁹. Их роль в дальних плаваниях отмечена в отчетах трех буддистов, путешествовавших на запад не дальше, чем до восточного побережья Индии. В 673 году китайский монах по имени Ицзин добрался до Гуанчжоу, где «условился с хозяином персидского судна»⁷¹⁰, чтобы отправиться на юг. Четырьмя десятилетиями позже индеец Ваджрабодхи отплыл⁷¹¹ в Китай из государства Паллаво в Южной Индии. Сделав остановку на Шри-Ланке — без сомнения, в Мантани, первом южноазиатском порту на пути между Персией и Китаем, — его корабль присоединился к тридцати персидским кораблям, на каждом из которых было от пятисот до шестисот человек и груз, включавший, помимо прочего, драгоцен-

камни. О том, что возили персидские мореходы, рассказывал индийский буддист по имени Хви Чха, который плывал в Индию примерно в 725 году и так описал купцов из Персидского залива:

Тамошние жители имеют природную склонность к торговле; они отправляются на больших судах в западные моря и в южные моря до Страны Львов [Шри-Ланка], где покупают драгоценные камни, отсюда про эту страну и говорят, что она — родина драгоценных камней. Они также плавают в страну Куньлунь [Юго-Восточная Азия] за жемчугом. Еще они путешествуют в страну Хань, прямо в [Гуанчжоу] за шелком и тому подобными изделиями⁷¹².

Древнейший светский отчет о переходе из Персидского залива принадлежит сирафскому купцу по имени Сулейман аль-Таджир, который совершил торговую экспедицию в Китай примерно в 850 году. Поскольку самые большие суда не могли войти в верховья Персидского залива, на первом этапе путешествия на восток «товары везли⁷¹³ в Сираф из Басры, Омана и других [портов], а в Сирафе грузили на китайские корабли. Это потому, что волны в этом море часты, а вода местами мелкая». («Китайские корабли»⁷¹⁴ относятся не к судам, выстроенным в Китае или пришедшим оттуда, а к тем, которые торговали с Китаем, подобно тому как американские и европейские корабли, возившие чай в XIX веке, называли китайскими клиперами.) Первым портом захода на их пути был Маскат на Мусандамском полуострове, где команда пополняла запасы пресной воды перед месячным прямым рейсом в Кулам-Малай (Коллам, Индия). Здесь корабли, идущие в Китай, выплачивали пошлину в тысячу дирхемов. Обогнув Индию и Шри-Ланку, они заходили на Никобарские острова, снова для пополнения запасов воды; здесь же покупали амбру, которую туземцы обменивали на железо. Далее следовал переход до Калы (вероятно, Такуа-Па на западном побережье Малайского полуострова южнее перешейка Кра), а затем на юг до Суматры. Пройдя Малаккский пролив, корабли могли зайти в буддийское государство «Забадж»⁷¹⁵ (Шривиджая) или плыть напрямик через Южно-Китайское море в Южный Вьетнам или Гуанчжоу. Ко времени Сулеймана мореходы из Персидского залива, по всей видимости, уже не пытались проделать все шесть тысяч миль до Китая на одном корабле. Вдоль всего морского пути происходили значительные перемены⁷¹⁶, и теперь куда выгоднее было разбивать путешествие в Южную Азию на отдельные отрезки.

Распространение ислама в Индию остановилось после захвата Дайбуля в VIII веке, в частности, и потому, что политическая структура субконтинента претерпевала кардинальные изменения: возникли несколько могущественных государств, из которых одни держались на территориальных захватах, другие — на заморской торговле. Количество индийских династий и княжеств VI века почти не поддаются счету, границы даже самых долговечных постоянно менялись, а неполные исторические записи свидетельствуют, что большая часть этих княжеств и царств существовала очень недолго. Впрочем, к началу VII века в центральной и южной части Индии доминировали две династии: Чалукьев из Карнатаки на юго-западе и Паллавов на юго-востоке. При Пулакешине II Чалукьи завоевали Конканское побережье между Камбейским заливом и современным Гоа и отправили флот в сто кораблей против некоего Пури, возможно, острова Гхарапури (Элефанта) в бухте современного Мумбая. Перейдя через реку Нармада в Северную Индию, Чалукьи двинулись на восток в Ориссу и Андхра-Прадеш. Пройдя весь субконтинент, Пулакешин стал «властелином обоих морей»⁷¹⁷, восточного и западного». Затем он напал на Паллавов, для которых большое значение имела дальняя торговля Бенгальского залива, что вело к частым столкновениям с Чалукьями. Борьба за власть над Южной Индией шла с переменным успехом более века; в ней участвовали и более мелкие индийские государства Пандья и Чера, а также правители Шри-Ланки.

Одновременно с созданием Аббасидского халифата, в середине VIII века в Северной Индии возникло два могущественных государства: династия Раштракутов, основанная бывшим вассалом Чалукьев, и буддистская Пала в Бенгалии и восточной части долины Ганга. Пала продержалась до исламского завоевания в XIII веке, когда буддизм был почти уничтожен на своей родине, но до тех пор она оказывала значительное влияние⁷¹⁸ на буддийские практики Юго-Восточной Азии и Китая. На юго-востоке Раштракуты создали одну из самых обширных и богатых империй Индии, которая подчинила себе все западное побережье субконтинента до Кералы на юге. Значительную часть ее богатства обеспечивали торговые порты в Гуджарате и Конкане⁷¹⁹, где существовали общины персидских и арабских купцов, а также евреев, христиан-несторианцев, буддистов и джайнов.

Плававшая старыми сасанидскими путями в Индию, Шри-Ланку, Юго-Восточную Азию и Китай, мусульманские купцы из Аравии и Персидского залива везли с собой веру и обычаи своих народов —

персов или арабов, оманитов, хадрамитов или йеменцев — и создававшие на чужих краях общины, поддерживающие тесные связи друг с другом и с местными правительствами. Мусульманские поселения на Канканском побережье между Хамбхатом и Саймуром (современный Чул к югу от Мумбая) были велики и пользовались значительной автономией. Саймур в X веке насчитывал⁷²⁰ примерно десять тысяч *бадасира* (так называли людей, родивших в Индии у мусульман), а также представителей первого поколения купцов и переселенцев из Омана, Сирафа, Басры и Багдада. Глава общины подчинялся раштракутскому правителю и, вероятно, отвечал за назначение портовых властей и других чиновников, занимавшихся делами мусульман. Среди них были люди, называемые *наувиттака*, «те, чье богатство⁷²¹ (*витта*) заключается в обладании кораблем (*нау*)». Некоторые из этих чиновников освобождались от уплаты таможенных сборов и пошлин в казну.

Ислам проникал и дальше к югу — на Малабарское побережье Карнатаки и Кералы и на Шри-Ланку*. Кастовое деление позволяло мусульманам жениться лишь на индусах низшей касты, с которыми часто заключались «временные браки». Потомки этих браков известны как *моплы*⁷²², от малаяламского «большие дети»; это слово, которое стало означать мусульман-полукровок в целом, сохранялось еще долго после прихода португальцев в XVI веке. Мусульмане были далеко не первыми экспатриантами в Индии — им предшествовали греческие и римские *яваны* античности, затем евреи, христиане-несториианцы и персы-зороастрийцы. Английский купец XVII века сохранил историю о группе персидских беженцев, бежавших в Индию от преследований со стороны мусульман. Как и в истории основания Килвы, изложенной в «Хронике Килвы», персы отплыли из Персидского залива на семи кораблях и осели в Сували, Сурате и Хамбхате. В каждом из этих городов они договаривались с местным раджей, объясняли причину приезда и просили дозволения «поселиться здесь⁷²³, сохраняя свои законы и веру, но подчиняясь его власти» — другими словами, стать автономными подданными раджи.

* Слово «Малабар» составлено из дравидийского малай (гора) и персидского бар (земля). Аль-Идриси в середине XII века писал про «Манибар», а географ Якут аль-Хамави упоминал «Манибар» в 1228 году. Чжао Жугуа называет это место «Малимо» (1225), а фра Джованни из Монтекорвино (1293) и Марко Поло (1298) оба писали про «Малабар». Сами жители называют его Малаялам или Керала.

ГОСУДАРСТВО ЧОЛА

Мусульманское влияние на Коромандельском берегу было менее выраженным. При Паллавах в Южной Индии все больше распространялся индуизм, росли число и размеры брахманских поселений, а также индуистских храмовых комплексов. Ту же тенденцию сохраняло государство Чола в Тамилнаде⁷²⁴, которое к концу IX века приобрело для роста дальней морской торговли в Индийском океане то же значение, что Фатимидский халифат в Египте или династия Сун в Китае. Влияние тамильских купцов прослеживается от Китая до Красного моря. Они поступали в обучение с десяти лет и поэтапно становились независимыми торговцами к сорока одному году. Южноиндийскую торговлю преобразили одновременное развитие городских купеческих ассамблей (*нагарамов*), которые участвовали в регулярной торговле, и купеческих гильдий⁷²⁵, многие из которых специализировались на определенных товарах — например, тканях, масле или лошадях. Гильдии возникли в Карнатаке примерно на рубеже тысячелетий; они поддерживали тесные связи с храмами, которые играли центральную роль в меновой экономике. Храмы служили хранилищами для денег, которые поступали туда как пожертвования и ссужались гильдиям (или, с большим риском — отдельным лицам) под проценты — обычно 12,5–15 процентов в год, хотя порой бывало и вдвое больше. Распространение индуистских учреждений вело к уменьшению числа буддистов и джайнов, чья роль в морской торговле была прежде очень велика. Тем не менее Чола по-прежнему оказывала буддизму стратегическое покровительство⁷²⁶ ради торговцев из Юго-Восточной Азии, чьи связи с Индией усилились в тот же период. Южноазиатские правители⁷²⁷ сходным образом поддерживали индуистские храмы в Южной Индии, а также буддийские храмы и монастыри как в Индии, так и у себя — возможно, заботясь столько же о коммерческом и политическом влиянии, сколько о духовном благе. Иностранные купеческие общины приобретали для индийской заморской торговли все большее значение по мере того, как ужесточались требования индуизма. После VIII века из-за возросшего внимания к ритуальной чистоте доля индуистов в заморской торговле снизилась в сравнении с представителями других религий. Трудности поддержания касты видны из составленного в X веке Абу Зайдом описания сложных (и дорогостоящих) ритуалов, связанных с едой: «Есть некоторые индусы⁷²⁸, которые не едят по двое с одной тарелки или за одним столом; у них это почитается за великий грех. Когда они приезжают в Сираф и бывают званы к богатым купцам,

то каждому, сколько бы их ни было, хоть сто или больше, надо подать отдельную тарелку и усадить его так, чтобы он по возможности ел не на виду у других». Это не означает, что индусы полностью отказывались от морских плаваний. Индийские купцы путешествовали из Индии в Юго-Восточную Азию, а в последующие столетия *банья*⁷²⁹ — торговцы-индусы — посещали Аден. Когда в XV веке португальцы добрались до Малабара, то обнаружили, что тамошняя заморская торговля находится в руках не только малабарских и арабских мусульман, но также индусских четти с Коромандельского берега и *банья* из Гуджарата.

Южная Индия славилась перцем, спрос на который существовал и на Востоке, и на Западе; кроме того, через нее везли пряности из Индонезии. Индийские источники⁷³⁰ практически ничего не сообщают о жизни морских торговцев, зато Абу Зайд сохранил описание поразительной практики, которая, вероятно, облегчала индийским мореходам плавание по их излюбленным путям. «Есть среди индусов⁷³¹, — писал он, — такие, кто разыскивает неведомые и недавно открытые острова, сажает там кокосовые пальмы и роет колодцы для моряков, которые будут туда заходить». Создание такой сети для обеспечения самым необходимым (кокосовая пальма давала еду, дерево для кораблей, листья для парусов, волокно для тросов) подразумевает, что в ней существовала необходимость и что моряки умели делиться друг с другом точными навигационными инструкциями.

Несмотря на выгодную торговлю и большие расстояния, отношения между Южной и Юго-Восточной Азией не всегда были мирными. Абу Зайд рассказывает примечательную историю о молодом правителе Коморина — самой южной части Индии, — который однажды заявил главному советнику: «Я возымел желание...⁷³² увидеть передо мной на блюде голову махараджи Забаджа». Слова эти дошли до царя Забаджа (Шривиджая на Суматре или Шайлендра на Яве), который решил покарать «легкомысленного князя» и повелел советникам «подготовить тысячу кораблей среднего размера, снабдить их всем необходимым, оружием и боеприпасами, и погрузить на них столько лучших воинов, сколько они могут нести». Чтобы скрыть истинное намерение, царь объявил, что намерен посетить своих васалов. Флот достиг Индии «по прошествии десяти или двадцати дней, ибо ветер был очень слабый», а поскольку правитель Коморина и его придворные «были женоподобными и по целым дням разглядывали свои лица и чистили зубы, не расставаясь с зеркалами и зубочистками, которые рабы носили за ними повсюду», их легко захватили врасплох. Легкомысленного князя взяли в плен и казнили, а царь

Забаджа «вернулся в свою сторону, и ни он, ни его люди ничего не взяли в княжестве Комар [Коморин]». Однако голову князя он отослал новому правителю Коморина в назидание. «Весть об этом доставили всем царям Индии и Китая, и те преисполнились еще большим уважением к махарадже». Даже если эта история не вполне соответствует истине, современникам она казалась вполне правдоподобной, а нам дает представление о том, как далеко простиралась мощь малайских государств Юго-Восточной Азии.

ШРИВИДЖАЯ, МАЛАЙСКИЙ ПОЛУОСТРОВ И ЯВА

Самым долгоживущим и влиятельным из государств Юго-Восточной Азии была Шривиджая. Это название носила с VII по XIV век череда торговых царств — их центр располагался на Юго-Восточной Суматре, но по временам они расширялись, захватывая часть Малайского полуострова и Яву. Шривиджая существовала за счет торговых потоков, идущих через Малаккский пролив, соединяющий Индийский океан с Юго-Восточной Азией и Китаем. Как Фунань до V века, когда корабли начали совершать прямые рейсы через Малаккский пролив и Южно-Китайское море, Шривиджая процветала благодаря тому, что производила достаточно продуктов, главным образом риса, чтобы кормить большие сообщества купцов, особенно в промежутке между муссонами. Хотя благополучие страны держалось на мореходах, они (и свои, и чужеземные) считались неблагонадежными, поскольку легко могли вступить в контакт с потенциальным или реальным противником. Сохранилась надпись VII века, содержащая угрозы и проклятия в адрес непокорных; в ней царь особо упоминает купцов и капитанов как «наиболее склонных бунтовать»⁷³³ и предупреждает: «если вы переметнетесь [на сторону врага], вас убьет это проклятие».

Несколько столетий начиная с VII века столица Шривиджай находилась в окрестностях современного Палембанга, примерно в восьмидесяти километрах вверх по реке Муси от восточного входа в Малаккский пролив. Палембанг играет большую роль в отчетах китайского буддийского монаха Ицзина, который описал плавание тридцати семи монахов⁷³⁴ (в том числе собственные) в Индию и из Индии. Его корабль вышел с началом зимнего муссона и, выдержав шторм, во время которого «два паруса⁷³⁵, каждый по пять мер [материала], унесло ветром, оставил позади хмурый север» и вошел в порт

Суматре. Оттуда Ицзин добрался до Кедах на восточном берегу малайского полуострова и проделал путь через Бенгальский залив до устья Ганга через Андаманские острова, «страну голых», которые «были сели в свои лодочки, числом около сотни. Они привезли кокосы, бананы, а также вещи, сплетенные из ротанга и бамбука, и хотели обменять их на железо — ничего другого им нужно не было». Ицзин не рассказывал, по-прежнему ли он был в это время на персидском корабле или пересел на малайский или индийский, чтобы попасть в Тамралипти на реке Хугли — главный порт Индии со времен Маурьев. Чуть раньше в том же столетии другой китайский монах по имени Сюаньцзан описывал Тамралипти как процветающий защищенный порт «на берегу залива»⁷³⁶, так что воды заходят в глубь суши. Редкие камни и удивительные драгоценности во множестве скопились в этой стране, и потому жители ее в большинстве богаты». Из Тамралипти Ицзин по Гангу добрался до буддийского монастырского комплекса в Наланде, где тогда проживали более трех тысяч пятисот монахов. Посетил он и другие монастыри, чудом избежав в дороге смерти от болезней и разбойников. Ицзин и его спутники столкнулись со значительными опасностями, и, судя по его рассказам, странствия по суше были связаны с не меньшими тяготами, чем плавание по морю. Что для монаха, что для купца путешествие в Индию было тяжелым испытанием.

Не менее важны, чем Шривиджая, для путешествий с Востока на Запад и обратно были различные города-государства Малайского полуострова⁷³⁷, особенно существовавшие на восточном побережье княжества Паньпань и Лангкасука (с V по VIII век) и Тамбралинга (с конца X века). Вероятно, в некоторые периоды они были вассалами Палембанга, но по большей части сохраняли если не полную независимость, то хотя бы автономию. На западе, где горы подходят близко к морю, что затрудняет ведение сельского хозяйства и территориальное объединение, чужеземное влияние — индийское, шривиджайское или какое-либо еще — ощущалось куда меньше. И все же именно западное побережье⁷³⁸ чаще всего фигурирует в арабских источниках. Они постоянно упоминают места под названием Кала; не исключено, что это общее слово для стоянок, где моряки могли дожидаться попутного ветра, купить олово (именно этот металл преимущественно везли из «страны золота») и отремонтировать корабли*.

* Название «Кала», вероятно, относится к области Кедах в Малайзии, исключая IX век, когда так именовали остров неподалеку от Такуа-Па на Таиланде.

Сходная неопределенность связана с названием Забадж: арабские авторы именуют так Шривиджаю, либо государство Шайлендров на соседней Яве, либо обе эти страны. Отделенная от Суматры двенадцатимильным Зондским проливом, Ява привлекала индийских купцов еще в начале I тысячелетия, а в V веке яванское государство Хо-Ло-Ган платило дань Китаю. Однако политическая история Явы известна лишь начиная с возникновения индуистского государства Матарам (732–928) в долине Кеду⁷³⁹ в южной и центральной части Явы. Долина Кеду была самым процветающим центром рисоводства во всей Индонезии; она привлекала купцов, ученых и религиозных деятелей из других стран, особенно из Индии. Жители Матарама усвоили многие аспекты индийской культуры, особенно индуизм и, за краткое правление Шайлендров в VIII веке, — буддизм. В IX веке власть Шайлендров переместилась на Суматру. На Яве столица была перенесена восточнее⁷⁴⁰, в долину реки Брантас — эта местность была не только плодородна, но и стратегически расположена на главном торговом пути к островам Пряностей в девятистах милях к востоку. Брантас — единственная крупная река Центральной Явы, впадающая в Яванское море (неподалеку от современного города Сурабая); она связывает индонезийскую торговлю с сельскохозяйственными областями Явы. В нижнее течение Брантас заходили корабли из далеких краев; надписи IX—X веков свидетельствуют о присутствии здесь иноземцев⁷⁴¹ с Малабара и Шри-Ланки, из Калинги и Бенгалии в Восточной Азии, из Ангкора, Тямпы и того, что ныне зовется Мьянмой. Богатства Явы возбуждали всеобщую зависть.

Надпись того времени сообщает о присутствии ста тридцати пяти судов в порту Восточной Явы⁷⁴², однако из-за природы муссонов продавцы и покупатели пряностей редко встречались друг с другом. С зимним муссоном на Восточную Яву приплывали купцы закупать пряности и экзотические породы дерева, доставленные с востока. Торговцы из Индийского океана и Китая отправлялись домой с летним муссоном, когда торговцы из Восточной Индонезии привозили на Восточную Яву свои товары, которым предстояло ждать следующего сезона. В результате заморские писатели считали, что пряности происходят с самой Восточной Явы. Эта ошибка породила представление о Яве как о средоточии величайших богатств мира. Как написано в китайском отчете XII века: «Из всех богатейших чужеземных краев⁷⁴³, обильных драгоценными товарами, ни одно не превосходит царство арабов. За ним идет Ява, а Шривиджая — третья... Шривиджая — важный промежуточный пункт на морских путях из Китая и в Китай».

«Богатство, обеспечивающее власть шривиджайских и яванских правителей, определялось доступом к самым желанным пряностям моря — гвоздике, мускатному ореху и мускатному цвету с островов Пряностей (Молуккских островов) в Восточной Индонезии. Острова Пряностей сыграли в становлении мировой торговли куда большую роль, чем можно предположить, исходя из их крошечных размеров, удаленности, малого числа жителей и ограниченного выбора экспортных товаров. Принято считать, что они приобрели значение лишь в XV веке, когда ими заинтересовались европейцы, однако пряности привлекали азиатских купцов много раньше. Гвоздика — сушеные бутоны тропического гвоздичного дерева, чья родина — несколько вулканических островков в индонезийской провинции Северное Молукку. Самые важные из них, Тернате и Тидоре, имеют общую площадь 220 квадратных километров — примерно четверть Нью-Йорка. В трехстах милях к югу лежат десять вулканических островов Банда общей площадью пятьдесят квадратных километров — едва различимые точки в бескрайнем море. Они — родина мускатника, у которого ценятся семена (мускатный орех) и сушеные присемянники (мускатный цвет). И гвоздичное дерево, и мускатник — культуры капризные и очень требовательны к условиям выращивания; как утверждает древняя поговорка, «мускатному ореху нужно обонять море»⁷⁴⁴, гвоздике — видеть его». Пряности использовали не только в кулинарии, но и в медицине: мускатный орех — как ветрогонное и, возможно, как легкое галлюциногенное средство, гвоздику — как обезболивающее и (по легенде) увеличивающее потенцию. Правители островов до XVI века не давали вывезти саженцы этих деревьев. Такое ограниченное предложение обеспечивало преимущества яванским торговцам, а со временем дало европейцам стимул устремиться в самые дальние области Азии. Царства и княжества Южной Индии, Шри-Ланки, Суматры, Явы, Малайского полуострова и материковой Юго-Восточной Азии боролись между собой за богатство и почет, которые приносила возможность продавать пряности в Китай.

Покуда купцы из Шривиджайи, с Явы и Малайского полуострова конкурировали за долю в торговле, проходящей через Малаккский пролив, в Южной Индии у них появился новый мощный соперник: при правителе Раджирадже I начался период имперской экспансии Чолы. Началом стало завоевание Мальдивских островов в 1007 году, за которым последовал захват Шри-Ланки и ее важнейшего порта Мантай. Раджендра I продолжил политику отца военной кампанией в Бенгалии, особенно славившейся хлопком, «подобного которому»⁷⁴⁵

не найти ни в одном другом царстве, — по словам Сулеймана аль-Таджира. — Кусок ткани можно продеть в кольцо, так она тонка и прекрасна». Хлопковые ткани были главной статьей экспорта Юго-Восточной Азии, где, как и в Китае, производство хлопка приобрело огромное значение. Затем Раджендра обратил взор на восток и в 1025 году совершил набег на Шривиджаю и ее вассалов. Выйдя на кораблях из Нагапаттинама и проделав более полутора тысяч миль по Бенгальскому заливу, чоланцы атаковали города на Суматре и Малайском полуострове. Согласно надписи из столицы Чолы в Танджуре (Танджавуру), Раджендра «отрядил множество кораблей⁷⁴⁶ в бурное море и, взяв в плен правителя Кадарама (Шривиджая и ее полуостровные вассалы)», захватил и разграбил еще четырнадцать городов. Одиннадцать из них идентифицированы с высокой степенью достоверности, в том числе Палембанг «с большими и малыми воротами, украшенными самоцветными камнями», Лангкасука, «бесстрашная в яростных боях», Тамбралинга, «способная дать отпор в опасных сражениях», и Кедах, «чья мощь защищена глубоким морем».

Средневековая южноазиатская литература почти ничего не сообщает о логистике таких дальних операций. Самый полный сохранившийся отчет о морской кампании содержится в прозаической повести Дханапалы «Тилакаманджари», написанной в X веке. В ней рассказывается о шриланкийском походе против вассалов, которые не платили подати и не являлись ко двору, когда их туда требовали. После долгих военных приготовлений, включавших «жертвоприношение морю⁷⁴⁷ творогом, молоком, рисом, едой, благовонными мазями, гирляндами цветов и украшениями», на корабли погрузили припасы: воду, разумеется, а также «гхи (топленое масло из молока буйволицы), растительное масло, одеяла, лекарства и то, чего нельзя найти на Восточном архипелаге». Путь через Бенгальский пролив не был отмечен происшествиями, но крики и гвалт при высадке описаны в красочных подробностях:

Повсюду стоял шум. Люди начали говорить: «Господин, посторо- нитесь немного», «Анга, не толкай меня», «Мангалака, расталкивая других локтями, ты вовсе не выказываешь храбрости»... «Тарагика, иди отсюда. Твои жирные ляжки мешают пройти всему войску»... «Брат, ну вот, ты упал и сломал о палубу бедро и теперь не сможешь ходить без помощи раба». Воины говорили между собой... И так, сойдя на берег, все преисполнились еще большей отваги.

Разгрузив корабли, приступили к устройству лагеря. «Участок очистили от кустов. Дворцовые служители поставили шатры для женщин и для придворных». Тарака, главный кормчий экспедиции, с семью кораблями отправился разведывать местные мелкие воды. И вновь диалоги Дханапалы рисуют живую картину. Тарака приказывает своим людям избегать затопленных мангровых деревьев, распекает других за то, что те посадили судно на мель, и вообще ругает подчиненных за оплошности: «Адхира, не отвлекайся на мои слова, держи прямо. Промой свои сонные глаза соленой водой. Раджилака, вопреки моим указаниям, судно идет на юг. Ты, наверное, забыл, где север, и не можешь держать на него, даже когда тебе говорят». В таком литературном рассказе о морском походе нет перечисления городов, обычных для западных или китайских отчетов об аналогичных экспедициях, зато эти отчеты обычно лишены подобных будничных, негероических подробностей. Впрочем, два подхода взаимно дополняют друг друга. Наверняка другие кормчие, да и прочие флотские руководители так же, как Тарака, досадовали на подчиненных, и сходные, пусть незаписанные, слова звучали и при андалузском вторжении на Крит, и при высадке норманнов в Англии, и во время бесчисленного числа самых разных операций. Немногие сохранившиеся повествования о войнах в Индийском океане, как и «Тилакаманджари», рассказывают почти исключительно о морских десантах. Хотя известно, что случались сражения между кораблями и даже флотами — особенно между купеческими и пиратскими, — сообщения о них редки и неточны.

Отчет Чолы о разрушении четырнадцати городов в Шривиджае, безусловно, грешит односторонностью, однако эти набеги настолько нарушили нормальный ход торговли, что китайцы даже принялись выяснять, отчего в Гуанчжоу приходит так мало кораблей из Нанхая. Однако последствия были недолгими. Послы Шривиджай вернулись в Китай в 1028 году, и до конца столетия Шривиджая прислала туда больше торговых миссий⁷⁴⁸, чем Ява и Южная Индия вместе взятые; лишь Тямпа (Южный Вьетнам) и Даши, «земля арабов», обогнали ее в этом отношении. Правители Чолы не смогли использовать слабости Шривиджай, как им того хотелось, однако их набеги и впрямь ослабили⁷⁴⁹ влияние Палембанга на более далекие порты Малаккского пролива и Малайского полуострова. Чола продолжала вмешиваться в дела Юго-Восточной Азии до 1060-х годов, когда предприняла последнюю военную экспедицию через Бенгальский залив. Возникшее вскоре после этого бирманское царство Паган помогло шриланкийскому правителю Виджаябаху I освободить остров от захватчиков из

Чолы. Помощь бирманцев, возможно, была почти символической, однако захватчики ушли с острова, и в 1075 году Виджаябаху I позвал буддийских монахов из Пагана⁷⁵⁰ заново освятить храмы страны.

КОРАБЛИ ИНДИЙСКОГО ОКЕАНА

О судостроении в средневековой Индии известно крайне мало. Наши предположения⁷⁵¹ о том, как строились корабли Индийского океана, основаны на горстке изображений, лишенных точных деталей, нескольких цитатах из письменных источников и двух археологических участках. Поскольку на субконтиненте существовало несметное число государств, отличавшихся культурой, языком и технологиями, сведения, полученные из одного текста или одной археологической находки, не позволяют делать широких обобщений. Считалось, по видимому, что самые большие корабли строят на Шри-Ланке. Согласно китайскому источнику IX века, самые большие корабли, заходившие в Аннам и Гуанчжоу, были со Шри-Ланки, и их «лестницы для погрузки»⁷⁵² и разгрузки имели несколько десятков футов в высоту». Археологическая летопись знает лишь одно судно индоокеанского происхождения — оно найдено у острова Белитунг в Яванском море. Едва ли оно было крупным для своего времени. Считается, что судно затонуло в 826 году. Вероятно, оно было выстроено в регионе Персидского залива, по большей части из привозного африканского красного дерева; кильсон изготовлен из *Afzelia bipindensis* (доуссин), которую доставляли из района Заира во внутренних частях Африки, бимсы — из индийского тика. Белитунгское судно⁷⁵³, вероятно, имело двадцать—двадцать два метра в длину, восемь в ширину и глубину корпуса более трех метров. Корпус был сшит из досок и укреплен каркасом, пришитым непосредственно к доскам, причем веревки проходили насквозь и были видны снаружи корпуса.

Белитунгское судно было построено из дерева высочайшего качества — в частности, тик особо ценился за свою долговечность, — но в распоряжении корабелов были и другие виды древесины. Абу Зайд описывает кокосовую пальму как почти идеальный материал и для корабелов, и для купцов:

Есть люди в Омане⁷⁵⁴, которые отправляются на острова [вероятно, Мальдивы], где растут кокосы. Эти люди привозят с собой плотницкий и другой инструмент; срубив столько пальм, сколько

нужно, они дают дереву высохнуть, обдирают листья, из коры сучат веревки и шивают ими корабль. Из того же дерева они выстругивают мачту, из листьев плетут паруса, из коры делают тросы. Изготовив таким образом корабль, они нагружают его кокосовыми орехами, везут их в Оман и там продают. Таким образом одно-единственное дерево дает столько полезного, что позволяет не только построить судно, целиком готовое к плаванию, но и загрузить его товаром.

Абу Зайд отмечает, что корабли Персидского залива промазывали суда смесью на китовом жиру. Китовый жир ценился очень высоко, но китобойный промысел был опасен: вероятно, гарпунили уже мертвых китов и буксировали к берегу, где «этот жир»⁷⁵⁵, смешанный с другим веществом, служит морякам, чтобы промазывать швы между досками и устранять течи». Китовый жир, вероятно, был предпочтителен, но использовались и другие: некоторое время спустя путешественник, посетивший Аден, отметил, что корабли покрывали корпус смесью извести и животного жира, называемой *нура*⁷⁵⁶.

Поначалу все корпуса индоокеанских кораблей скреплялись веревками. Согласно отрывку о судах и судостроении в «Юктикалпатару» (XI век), «не следует веревкой привязывать железо»⁷⁵⁷ к морским судам, ибо железо может притянуться магнитным железом в море, что опасно». Обычно этот отрывок толкуют так: «при шивке или скреплении досок днища кораблей, предназначенных для плавания по морю, ни в коем случае нельзя использовать железо»⁷⁵⁸, так как оно неизбежно притянет их к магнитным скалам или увлечет в пределы магнитной области и таким образом подвергнет опасности». Однако магнитное притяжение, видимо, не считалось очень уж серьезной проблемой, потому что дальше в «Юктикалпатару» говорится об «особых судах»⁷⁵⁹, изготовленных из железных или медных пластин либо из магнетита». Уж точно корпус из «железных пластин» подвергался не меньшему риску «притянуться магнитным железом в море», чем деревянный, сшитый железными скрепами. Указание выглядит тем более странным, что железо было важным товаром⁷⁶⁰ в индоокеанской торговле и его постоянно возили на кораблях в Индию и Аравию из Восточной Африки, которая к XII веку стала основным источником этого металла для Юго-Восточной Азии.

Во всей Индии найден лишь один корабельный корпус; он мало что дает для понимания индийской судостроительной традиции и совершенно не проясняет запрет на использование железа. Это так называемое судно из Тайккал-Кадаккараппали⁷⁶¹ было найдено при

раскопках на Кералском берегу примерно в тридцати километрах южнее Коччи в 2002–2003 годах; оно двухмачтовое, примерно двадцать один метр в длину и четыре в ширину. Его доски, датированные XII–XV веками, сшиты гвоздями с загнутыми концами. Некоторые другие особенности судна могут быть также нетипичны для традиций индоокеанского судостроения, в частности, два слоя досок и шпангоуты, которые вставлены в каркас и делят трюм на одиннадцать отсеков. Хотя все эти технологии характерны для китайских судов, дерево использовано местное. Можно предположить, что практики, чуждые для средневековой Кералы, были привнесены китайскими моряками, часто посещавшими Южную Индию в эпоху Сун (960–1279).

Вероятно, самое значительное новшество этого периода — появление руля в диаметральной плоскости судна вместо рулевых весел или боковых рулей по сторонам корпуса. Аль-Мукаддаси описывает такую систему управления судном, рассказывая об опасностях северной части Красного моря. Капитан исполнял обязанности впередсмотрящего. «Увидев риф⁷⁶², он кричит: „Направо!“ или „Налево!“. Двое юнг стоят так, чтобы повторять его крик. У рулевого в руке две веревки, которые он тянет вправо или влево в зависимости от направления. Если команда не будет бдительна, судно может налететь на риф и разбиться». Большой интерес вызывает руль в диаметральной плоскости судна и проблема его установки на сшитый корпус у судов с заостренной кормой, которые можно видеть на четырех «геройских плитах» XI века, найденных под Мумбаем. К сожалению, изображения не позволяют понять, как были установлены рули. На «геройских плитах»⁷⁶³ можно видеть одномачтовые боевые суда со сшитыми корпусами, идущие на веслах; лучники и копейщики стоят на платформе в средней части судна. Паруса не изображены, но, по известным данным, индоокеанские суда несли прямые паруса. Нет никаких свидетельств о косом парусном вооружении в западной части Индийского океана до появления там португальцев в XVI столетии.

Лучшим источником сведений о кораблях Юго-Восточной Азии являются барельефы IX века из буддийского храма Боробудур. Он был выстроен неподалеку от современной Джокьякарты между 760-ми и 830-ми годами. Ступа имеет основание сто шестьдесят квадратных метров и поднимается девятью уменьшающимися уступами. Боробудур не только «самый большой и самый богато украшенный»⁷⁶⁴ буддийский монумент в мире, но и уникальный источник информации о южноазиатских кораблях. На барельефах изображены семб

дов: пять с балансиром⁷⁶⁵ и два маленьких без балансиров. Резьба слишком подробна, но позволяет составить общее впечатление конструкции и парусном вооружении. Пять больших судов имеют две двугогие мачты, на каждой из которых установлено по одному боенному прямоугольному парусу. При развороте параллельно корпусу (как они показаны на барельефе) примерно треть гика и рея подается перед мачтой. При движении с попутным ветром паруса разворачивали так, чтобы они были впереди мачты перпендикулярно корпусу, как у кораблей с прямым парусным вооружением. Кроме того, у них были бушприты, и у трех на барельефах показан четырехугольный передний парус — один, возможно, скошен, как грот и фок. Самая характерная особенность этих кораблей — балансиры, очевидно, установленные у больших кораблей по обе стороны корпуса. В отличие от балансиров, известных в остальном мире, они относительно короткие и составляют от чуть больше половины до трех четвертей длины корпуса. Судя по размеру, они служили не для увеличения устойчивости, а как преграда на случай abordажного боя⁷⁶⁶. Эта оборонительная функция подтверждается наличием средней части палубы надстройки с острой крышей; к сожалению, ее детали скрыты за ограждением, которое, видимо, шло по всей длине корабля или служило для защиты команды от нападающих.

РАЗВИТИЕ НАВИГАЦИИ

В этот период появляются первые известные записи о навигационных практиках и сооружениях в Индийском океане и соседних морях. Самые подробные описания относятся к нижнему течению Тигра и Евфрата, к реке Шатт-эль-Араб и к верховьям Персидского залива, печально известным опасностями для мореплавателей, о чем общаются многие авторы. Известны два выдающихся достижения времен халифата — укрощение водоворота в низовьях Тигра и строительство маяков. Согласно Насиру Хосрову, который в 1052 году пустился по Евфрату на судне под названием *буси*, первый проект осуществила местная жительница (возможно, владелица кораблей, равно заинтересованная в безопасности судоходства): «Говорят, когда-то⁷⁶⁷ в устье канала Убуллы суда не могли проходить, потому что там был большой водоворот. Тогда одна богатая женщина из Исфахры приказала изготовить четыреста судов [возможно, это были маленькие *куффы*], наполнить их финиковыми косточками, плотно

закрыть сверху и потопить в том месте, чтобы суда могли проходить там». Куда труднее было справиться с подвижными иловыми отмелями в устье Тигра и Евфрата; здесь помогали только опыт и знания кормчего. Географ X века аль-Истахри писал: «В этом море⁷⁶⁸ много болотистых участков и узких проходов, а худший из них — между Джаннабой [на побережье Персии] и Басрой в месте, называемом Хаур Джаннаба, которого следует страшиться, ибо при сильном морском волнении редкое судно проходит его без повреждений». Чуть дальше путь указывали большие маяки. Насир Хосров пишет, как через день после Абадана, который был практически островом посреди болота, он увидел маяк: «Когда взошло солнце⁷⁶⁹, посреди моря показалось что-то вроде воробья; чем ближе мы подплывали, тем больше оно становилось». Ветер переменился, и судно вынуждено было бросить якорь. Хосров спросил, что там за сооружение впереди, и ему ответили, что оно называется *хашаб*.



Это четыре больших бревна дерева садж [тика], соединенных наподобие стенобитной машины. Расположены они четырехугольником; основание у него широкое, а верх узкий. Высота его над водой — сорок гезов; сверху наложено черепицы и камней. Все это прикрыто досками наподобие крыши, а сверху поставлены четыре арки, где должен находиться сторож. Про этот хашаб одни рассказывали, что его построил богатый купец, другие говорили, что он выстроен по приказу какого-то царя. Служит он для двух целей: во-первых, в этом месте есть движущиеся пески и море там неглубоко, так что если туда зайдет большое судно, оно может сесть на мель. По ночам там зажигают светильник в стеклянном колпаке, чтобы ветер не мог задуть его, а люди видели издали свет и остерегались, ибо в таком месте никто не сможет спастись. Во-вторых, он служит для определения стран света, а также для того, чтобы предостерегать от пиратов, чтобы корабельщики, узнав о их близости, могли повернуть в сторону.

Маяки располагались один за другим, так что когда один скрылся за кормой, впереди показался следующий, и, очевидно, дорого обходились — тиковое дерево привозили из Индии. Усилия, вложенные в их постройку, свидетельствуют, какое значение придавали местные власти торговле и поддержанию безопасности судоходства.

Хотя Джидда, Кульзум и Айзаб в этот период оставались важными региональными портами, улучшение в судоходстве Красного моря были невелики. Главное значение имело знание местных вод,

потому в Джидде товары, доставляемые из Индийского океана в Египет, обычно перегружали на кульзумские суда, не только потому, что они были меньше и надежнее больших сирафских, но и потому, что их капитаны лучше знали здешние опасности — как природные, так и связанных с человеком. «Нигде на побережье этого моря⁷⁷⁰ нет ни царей, ни населенных мест, — сообщает Абу Зайд, — и когда корабль плывет по нему, он каждую ночь нуждается в том, чтоб искать места, в котором мог бы укрыться из страха перед рифами этого моря; поэтому он плывет днем и стоит ночью. Это море суровое и с противными ветрами. Ни внутри, ни на поверхности его добра нет».

Сведения о навигационных практиках как таковых приходится по крупицам собирать из рассказов об отдельных лицах и их обучении. Дханапала в «Тилакаманджари» описывает умения главного кормчего экспедиции, Тараки. Его отец тоже был кормчим, а сам Тарака, благодаря своим познаниям, стал главой гильдии моряков. Он сделался кормчим лишь «после того, как изучил⁷⁷¹ все ученые писания», и о нем говорили, что он «очень сведущ в морских науках». Не только индусы писали навигационные наставления. Первые лоции были составлены персами, плававшими на индийских судах примерно в 1010 году. Их труды, называемые по-арабски *рахмани* (искаженное персидское *рахнаме*, «книга пути»), и карты упоминает аль-Мукаддаси, описывая изыскания для своего трактата «Лучшее разделение для познания стран мира» (985). Посещая порты Аравийского полуострова от Красного моря до Персидского залива, аль-Мукаддаси расспрашивал множество «корабельщиков⁷⁷², береговых стражей, торговых посредников и купцов и нашел их выдающимися людьми... еще я заметил, что у них есть инструменты, которыми они очень тщательно пользуются и на которые целиком полагаются» в том, что касается якорных стоянок, ветров, глубин и маршрутов из порта в порт.

В «Книге пользы об основах и правилах морской науки», написанной в XV веке оманским навигатором Ахмадом ибн Маджидом⁷⁷³, объясняется, что судоводители должны уметь прокладывать курс по Солнцу и Луне, определять «восходы и заходы звезд»⁷⁷⁴, знать расстояния и маршруты между портами, а также использовать различные навигационные инструменты для нахождения широты. «Желательно также, чтобы ты знал все берега и все их ориентиры, а равно приметы, такие как ил, или травы, рыбы и звери, морские змеи и ветра. Ты должен помнить приливы и отливы, морские течения и острова на каждом маршруте, следить, чтобы все инструменты были исправны, и заботиться о безопасности судна, инструментов и людей». Трактат

ибн Маджида датируется XV веком, однако он упоминает более ранние руководства по судовождению. Самые древние из них — персидские лоции XII века. Рекомендации ибн Маджида сходны с советами, изложенными в «Супарага Джатака», и практиками конца первого тысячелетия в Средиземноморье и Северной Европе.

Между VII и XI веком торговцы Индийского океана осуществляли интеграцию разрозненных региональных рынков муссонных морей между Восточной Африкой и Красным морем на западе и Юго-Восточной Азией и Китаем на востоке. Таким образом они заложили основы почти непрерывного роста морской торговли в этом регионе, продолжающегося и в наши дни.

Морская торговля муссонной Азии обнаруживает многие характерные черты того, что мы сегодня называем глобализацией, — процесса, создающего сеть взаимозависимостей, когда перемены в одном месте рождают волны, катящиеся от региона к региону. Ярчайшие примеры этого процесса мы видим в истории исламских халифатов, а также династий Тан и Сун, чье богатство было мощным стимулом для морской торговли как самих великих держав, так и других регионов от Восточной Африки до Юго-Восточной Азии и Японии. Тесные связи имели положительный результат, так как способствовали развитию торговли, а значит — ремесел и сельского хозяйства, поощряли распространение религии и технологий. Однако технологические и политические перемены в одном месте могли негативно сказаться на другом, отделенном от него тысячами миль. В целом этот период характеризовался ростом морской торговли и политической консолидацией. Во многом оба процесса определялись местной инициативой, однако их подстегивало объединение Китая и растущее внимание Поднебесной к морю при династиях Тан и Сун.

ГЛАВА 11

КИТАЙ ОБРАЩАЕТ ВЗОР К МОРЮ

С основания династии Тан (618–907) начинается золотой век китайской культуры, когда прогрессивный объединяющий дух пронизал изобразительное искусство, литературу, музыку и театр, придав новый импульс религиозной, философской и политической мысли, создал могущество и славу Китая, на которые дивились все его соседи. Танские императоры расширили влияние Китая дальше на запад, чем когда-либо прежде, но ненадолго: к середине IX века границы Поднебесной сжались настолько, что древняя столица Чанъань оказалась ближе к варварским землям, чем к центру ханьского Китая. Между эпохами Поздняя Тан и Сун (960–1279) китайскую столицу переносили все дальше на восток, в Лоян, Кайфын и, наконец, в Ханчжоу (Линьань)*. Первые два города стоят на Желтой реке, ближе к сердцу системы каналов, связавшей империю воедино, а Ханчжоу расположен у моря.

Переезды чиновников и двора сопровождались масштабными демографическими сдвигами, когда сотни тысяч китайцев бежали в западные и северные провинции, где области к югу от Желтой реки, а позднее к югу от Янцзы сулили относительную безопасность. Изменение границ и ненадежность сухопутного Шелкового пути вынудили правительство, нуждавшееся в доходах от таможенных сборов, изменить отношение к заморской торговле. Если в начале эпохи Тан китайские купцы целиком зависели от японских и корейских посредников, к X веку они уже сами бороздили азиатские моря, а их влияние

* Династия Сун традиционно делится на Северную Сун (960–1127) и, после вторжения чжурчжэней, Южную Сун (1127–1279).

ощущалось от Южной Индии до Японии. Ближайшие соседи Китая перенимали политику Срединного царства, страны Юго-Восточной Азии сохраняли большую гибкость, так как были подвержены значительному числу влияний: со стороны китайцев, арабов и персов (среди которых, помимо мусульман, были зороастрийцы, несторианцы, иудеи), индусов и буддистов из Индии и Шри-Ланки, а в первую очередь — коренных малайцев, яванцев, бирманцев, кхмеров и других народностей.

ТАНСКИЙ ГРУЗ ЗАТОНУВШЕГО БЕЛИТУНГСКОГО СУДНА

Если затонувшее судно из Белитунга дает нам ценнейшие сведения о кораблестроении в индоокеанском регионе, то найденные на нем предметы (так называемый Танский груз⁷⁷⁵) позволяют судить о характере морской торговли между Востоком и Западом. Помимо десяти тонн свинцовых слитков, которые служили балластом и могли быть проданы или обменены в порте назначения, основную часть груза составляет китайская керамика, шестьдесят тысяч отдельных предметов, в том числе множество неразбитых. Почти все чаши были изготовлены в Чанше, нынешней столице провинции Хунань к югу от Янцзы, однако имеется и много одинаковых чернильниц, кувшиночков для пряностей и кувшинов. На одной из чаш стоит китайская дата, соответствующая 826 году, что попадает в интервал, установленный по китайским монетам, а также по радиоуглеродным датировкам корабельных досок и образца бадьяна — пряности, выращиваемой в Китае и Вьетнаме.

Для перевозки чаши из Чанши были упакованы в солому и сложены в большие вьетнамские кувшины. Помимо этой массовой продукции на Белитунгском корабле нашли многочисленные серебряные предметы (некоторые — с золотой гравировкой), самую большую известную ученым золотую чашу для вина эпохи Тан, а также более качественную керамику с росписью синим кобальтом, произведенную в провинции Чжэцзян. Находка китайского груза на судне, которое почти наверняка было выстроено в Юго-Восточной Азии, управлялось юго-восточноазиатской командой и затонуло в юго-восточноазиатских водах, само по себе указывает на международную природу торговли тринадцативековой давности. Еще удивительнее выбор мотивов: китайские гончары очень хорошо знали рынки, для которых работали.

Чаши с геометрическим орнаментом или изречениями из Корана в красных и зеленых тонах, очевидно, предназначались для рынков Аббасидского халифата. Чаши с зеленым рисунком были популярны в Персии, предметы, украшенные символами лотоса, делались для потребителей-буддистов. Выбор декоративного оформления свидетельствует о симбиозе; для ярко-синего орнамента чжэцзянских изделий требовался кобальт, который привозили из Персии. Танский груз оставляет немало вопросов: легко представить, что очень качественная керамика привлекала богатых ценителей, однако на Ближнем Востоке не было недостатка в собственных гончарах. Остается лишь гадать, как вышло, что крохотный сухопутный городок в Юго-Восточном Китае производил обычную посуду для людей, живущих за тысячи миль от него. Даже если мы сочтем это ранней формой глобализации, связанной с более дешевой рабочей силой и материалами (часть которых приходилось импортировать), лишь исключительная дешевизна компенсировала бы высокую стоимость перевозки, не сравнимую с нынешней, которая и обеспечивает возможность современной глобализации. К тому же надо учесть взаимосвязи между производителями, купцами и вездесущими китайскими чиновниками, чтобы понять, как все перечисленное влияло на дальнюю морскую торговлю и отношение к ней в эпоху Тан и позднее.

КИТАЙ В ЭПОХИ СУЙ И ТАН

В точности как короткоживущая династия Цинь в III веке до н.э. заложила основы процветания династии Хань, династия Суй предвосхитила расцвет китайской культуры в эпоху Тан. В обоих случаях династия-предшественница объединяла разрозненные мелкие государства под властью одного императора, который устанавливал порядок на обширной территории, населенной разными народностями. Переход от одного правящего дома к другому был не безболезненным, однако преемственность сохранялась, и Тан была во многом обязана начинаниям Суй; особенно это относится к созданию системы каналов и строительству Лояна на соединении Великого канала и Желтой реки. Несмотря на сокрушительные поражения в войне против Когуре на Корейском полуострове, многочисленность Суйской армии обеспечила Китаю военную мощь, которая, вкупе с умелой дипломатией, заложила основу беспрецедентного процветания и территориального расширения в первое столетие эпохи Тан. Это

расширение затронуло не только Среднюю Азию, но и Корейский полуостров, а также Северный Вьетнам.

В 618 году Ли Юань, князь Тан, захватил суйскую столицу Янчжоу на Великом канале в месте его соединения с Янцзы и вскоре был провозглашен первым танским императором. Он вошел в историю под именем Тан Гаоцзу. Гаоцзу был прежде всего военачальником, однако он обладал управленческим чутьем. Ему удалось возродить политическую и экономическую стабильность страны за счет улучшения образования, восстановления системы экзаменов для чиновников, выпуска единой монеты и новых, более мягких законов. К концу VII века китайцы силой оружия установили мир внутри самой страны, разбили Западный и Восточный тюркский каганаты, распространив власть Китая от Монголии до Амударьи в Туркменистане и вновь перенесли столицу в Чанъань, который, возможно, стал самым космополитичным городом на планете. Чанъань с населением примерно миллион человек привлекал торговцев, послов и монахов из Японии и Кореи, Юго-Восточной Азии, Индии, халифатов и Византийской империи. Расположенный между притоками Вэйхэ, которая сама является притоком Желтой реки, Чанъань был также портом пяти каналов⁷⁷⁶, по которым шли основные перевозки риса и шелка из региона Янцзы—Хуайхэ и леса (из более близких областей) для масштабных строительных проектов. Положение Чанъаня осложнялось разливами каналов, мелководностью Вэйхэ и порогами Саньмэня, опасного ущелья на Желтой реке. Их приходилось обходить по суше, делая крюк в 130 километров, прежде чем вновь погрузить зерно и другие товары на суда для последнего отрезка пути по Желтой реке и Вэйхэ. Ближайшими соперниками Чанъаня были Лоян — восточная столица империи с середины VII века — и Янчжоу — главный порт для прибывающих с юга кораблей.

КОРЕЙСКИЕ КАМПАНИИ

К концу своего правления Тан Тайцзун, преемник Гаоцзу, возобновил начатые императорами Суй попытки захватить Корейский полуостров. Когуре воздвигло на реке Ляохэ мощные оборонительные сооружения против возможного вторжения Тан, однако Тайцзун не оставлял надежд установить свою власть на полуострове. Возможность представилась, когда в результате дворцового переворота был низложен правитель Когуре, который номинально считался вассалом

Китай, и узурпатор перекрыл наземное сообщение между Китаем и его союзником, царством Силла. В 644 году Тайцзун отрядил более чем сорокатысячное войско в устье реки Тэдонган ниже Пхеньяна. Источники мало сообщают об исходе этой комбинированной сухопутно-морской операции, которую должно было поддержать наступление войск с севера, однако известно, что в целом попытки провалились, и Тайцзун незадолго до смерти отказался от планов новой кампании. В 655 году его преемник, Тан Гаоцзу, вновь напал на Когуре⁷⁷⁷, на сей раз в отместку за набег на киданей, монгологоворящее маньчжурское племя, признавшее власть Тан. Как и прежде, в конфликте участвовали все три корейских царства: Силла искала союза с Китаем против Пэкче, чьим союзником была Япония. Оценивая перспективы корейской кампании, Китай, возможно, не предполагал, что в войну вмешается Япония, которой очень не нравилось происходящее на Корейском полуострове. К концу VI века японский двор начал усваивать китайские обычаи, занесенные корейскими торговцами и мигрантами. Буддизм был официально признан Японией в 587 году, но в то же время двор принял этическое и юридическое учение конфуцианства, в том числе назначение чиновников по заслугам. Японцы заимствовали китайские литературные и художественные вкусы, строили свои города и храмы по образу китайских. Однако несмотря на все подражание Срединному царству, двор Ямато оставался формальным союзником Пэкче, а правитель Пэкче, Пхун, два десятилетия прожил в Японии. В 663 году японский флот отправился поддержать претензии Пхуна на престол, но был уничтожен танскими силами в битве на реке Кымган. Японцы потеряли четыреста кораблей, а «Пэкчанский царь Пхунджан⁷⁷⁸ с множеством других погрузился на корабли и бежал в [Когуре]». Тремя годами позже, когда Когуре было ослаблено чередой кризисов, Китай перехватил инициативу и еще через два года завоевал его в ходе сухопутной кампании. На тактическом уровне китайские успехи 660-х годов определялись тем, что в отличие от прошлых неудачных попыток Китай смог провести комбинированную военно-сухопутную операцию со стороны Желтого моря, закрепиться в южной части полуострова и вынудить Когуре сражаться на два фронта. Южный фронт дешевле и легче оказалось поддерживать с моря, чем с баз в Ляодуне и Северном Когуре, куда можно было попасть лишь долгими пешими переходами.

Победители разделили полуостров на округа, низведя своего союзника Силлу до того же статуса, что Когуре и Пэкче. Однако

удержаться на полуострове им помешали яростное сопротивление корейцев и тяжелая ситуация в самом Китае. Не прошло и десяти лет, как Силла, поглотив Пэкче и Когуре, отеснила китайцев в Ляодун. Уцелевшие потомки правящего дома Когуре создали государство Пархэ⁷⁷⁹ на реке Ялуцзян, которое в 710–934 годах служило буфером между Силлой, Китаем и киданями. Войны Гаоцзуня обходились дорого и совпали по времени с засухами и голодом⁷⁸⁰, которые привели к масштабной внутренней миграции в попытках избежать налогов и найти более плодородные земли. Кроме того, казну истощали раздутый чиновничий аппарат и грандиозные строительные проекты, особенно в Лояне, который Гаоцзун назначил второй столицей, что со временем привело к упадку Чанъаня и северо-западных провинций. К тому же китайцы вели нескончаемую войну с Тибетом и обоими тюркскими каганатами — Западным и Восточным.

В 690-х годах тибетцы разбили танскую армию всего в трехстах километрах от Чанъаня, тюрки из Восточного каганата напали на провинцию Ганьсю, а в провинцию Хэбэй вторглись те самые кидани, для защиты которых от Когуре Тан начала войну на Корейском полуострове.

К началу нового столетия эти угрозы были устранены, а в 712 году императором Китая стал один из величайших монархов за всю историю страны, Тан Сюаньцзун. Хотя его полувековое правление закончилось бедствиями, именно при этом «Блистательном правителе» танский Китай достиг апогея имперской мощи. Мир на границах с континентальными соседями был восстановлен, и Сюаньцзун первым делом вернул Чанъаню статус главной столицы (все двадцать три года с 657 по 705 год двор находился в Лояне). С этим проектом было тесно связано восстановление системы каналов⁷⁸¹ и улучшение судоходства на Желтой реке (обход порогов Саньмэня сократили всего до восьми километров), чтобы рис, посылаемый в качестве налогов из долины Янцзы, успешно и надежно довозили до столицы. В VII веке Тайцзун разрешил выплачивать зерновые подати шелком и медными монетами, дабы уменьшить стоимость их доставки в Чанъань, однако рис оставался главным средством платежей, и правительство создавало его запасы на случай голода, засухи, наводнения или войны.

Китай также восстановил свое влияние⁷⁸² в Средней Азии, где правители Ташкента, Самарканда и Бухары попросили помощи от наступающих с юга мусульманских войск. Император Тан Сюаньцзун пожаловал титулы правителям Памира, Кашмира и долины реки Кабул. В этой связи царь из династии Паллаво Нарасимхавар-

II отправил в Китай посольство монаха Ваджрабодхи благодарить императора за дарование ему почетного титула «добродетельного полководца восточной армии». Династия Тан была в зените своего величия, когда она разом потерпела поражения на западной, северной и южной границах. В 751 году полководец Гао Сяньчжи, которому Китай был обязан своими победами в Средней Азии, казнил ташкентского царя за отказ подчиниться императору. Мстя за отца, сын казненного призвал на помощь тюрков. Кроме того, его поддерживал недавно провозглашенный Аббасидский халифат. В июле объединенное войско разбило Гао на реке Талас возле границы современного Казахстана и Киргизии. В тот же год армия молодого государства Наньчжао разгромила восьмидесятитысячную армию Тан. Это было тем горше, что Наньчжао, расположенное в стратегически важном районе⁷⁸³, где Красная река проходит ближе всего к Янцзы, было детищем Тан. При всей унизительности поражения в Средней Азии и Наньчжао, куда чувствительнее был разгром танской армии под предводительством Ань Лушаня, военного правителя Восточной Маньчжурии, который предпринял ничем не спровоцированный поход против киданей⁷⁸⁴.

Многие подозревали Ань Лушаня в измене, однако император по-прежнему к нему благоволил. Обличители оказались правы: в 755 году Ань Лушань захватит провинции Хэбей и Хэнань⁷⁸⁵ и двинулся на юг к Желтой реке, где взял Кайфын и получил контроль над Великим каналом. Затем он овладел Лояном и Чанъанем, вынудив Сюаньцзуна бежать. Тем временем в рядах мятежников начался раздор, и к 763 году правительственные войска окончательно их разбили. Почти сразу после этого тибетцы захватили Чанъань, и хотя на следующий год они отступили, в следующее десятилетие их набеги на столицу происходили почти ежегодно. Лишь тысячелетием позже династия Цин восстановила китайскую власть в регионе, который сегодня составляет самый западный в Китае Синьцзян-Уйгурский автономный район.

Сокращение западных границ Китая, нарушение сухопутного Шелкового пути и возвышение Багдада привели к беспрецедентному расцвету торгового сообщения в муссонных морях, что имело очень значительные последствия для купцов и государств Южной и Юго-Восточной Азии, да и самого Китая. Впрочем, в ближней перспективе результаты были незаметными. Восстание Ань Лушаня сильнее всего сказалось на Северном и Северо-Западном Китае; затем начались беспорядки в Гуанчжоу, где в 758 году обычно мирные персид-

ские и арабские купцы взбунтовались и стали «уничтожать хранилища зерна⁷⁸⁶ и жечь дома». Равным образом неизвестно, почему танская армия два года спустя истребила в Янчжоу «несколько тысяч персидских купцов», но в итоге персидские и арабские купцы бежали из Китая в порты Аннама. Тем не менее в течение десяти лет порядок в Гуанчжоу был восстановлен, и число приходящих туда заморских судов⁷⁸⁷ увеличилось от пяти в год до почти сорока.

Хотя Чанъань вновь стал столицей, он был теперь куда ближе к опасным западным рубежам, чем к географическому центру Китая. Восстание Ань Лушаня необратимо ослабило⁷⁸⁸ централизованную династическую власть, а утрата налоговых записей, значительное перераспределение земли и миграция на юг, в более спокойные области между реками Хуайхэ и Янцзы, уничтожили старую финансовую систему. Правительство пыталось провести реформы, установить выплаты налогов деньгами, зерном и другой продукцией, но оказалось не способно к эффективному управлению. Это вело к поголовной продажности чиновников и растущей пропасти между бедными и богатыми; крестьяне бросали земли и нанимались батраками в большие поместья или бежали в буддийские монастыри.

С начала Танской эпохи конфуцианцы рассматривали буддизм как двойную угрозу государству. Он нарушал конфуцианские принципы управления, так как не признавал превосходство государя над подданными, и подрывал экономическую стабильность страны, поскольку буддийские земли, храмы, монахи и монахини освобождались от налогов. И Тан Тайцзун, и Тан Сюаньцзун запрещали незаконный переход в монашество⁷⁸⁹, но к середине IX века сложились условия для нового государственного преследования буддистов, которое и началось при Тан Уцзуне. На положение обычных мирян-налогоплательщиков перевели четверть миллиона монахов, среди которых были крестьяне, ремесленники, купцы и ростовщики, тысячи монастырей закрыли, а монастырские статуи и другие украшения из золота, железа и бронзы конфисковали и переплавили.

ЯПОНСКИЙ МОНАХ И КОРЕЙСКИЙ ТОРГОВЕЦ

Эти события известны как по официальным хроникам, так и по личному свидетельству Эннина, буддийского паломника «в поисках закона», который в 838 году вместе с японским посольством прибыл к танскому двору. Прославленный как величайший учитель буддий-

В школе тэндай-сю, Эннин оставил увлекательный дневник своего почти десятилетнего пребывания в Китае. Эти заметки представляют живой портрет китайского буддистского сообщества в трудное для него время; кроме того, из них можно почерпнуть сведения о путях сообщения внутри Китая, морской торговой сети Северо-Восточной Азии и танском чиновничестве. К сожалению, Эннин мало пишет о кораблях, на которых путешествовал, лишь упоминает, что при назначении посла и свиты были выбраны также «чиновники по надзору за строительством судов», под чьим присмотром выстроили четыре корабля, на которые затем погрузились 650 человек. После двух фальстартов экспедиция преодолела 475 миль от залива Хаката на северо-западе Кюсю до китайского побережья к северу от Янцзы. Здесь два корабля сели на мель и были разбиты волнами, однако пассажиров, команду и посольские дары успели спасти и благополучно доставили на берег.

Эннин намеревался провести в Китае год, а провел девять. Некоторые промедления были связаны с трудностями сообщения в IX веке, но все эти трудности были ничто в сравнении с бюрократическими проволочками танского чиновничества. В Янчжоу власти не дали Эннину разрешения посетить буддийский монастырь в провинции Чжэцзян под тем предлогом, что путь слишком долг и займет больше времени, чем японское посольство проведет в столице. Эннину пришлось ждать, пока официальная делегация двинется назад из Чанъаня, но, вместо того чтобы вместе с нею отправиться в Японию, он присоединился к корейской купеческой общине на Шаньдунском полуострове и остался в Китае. Он даже сумел попасть в Чанъань, но побоялся уезжать оттуда без нужных документов и с 841 по 845 год вновь и вновь подавал просьбу о паспорте. Отпустили его, только когда в ходе кампании Тан Уцзуна против буддизма Китай депортировал всех незарегистрированных иностранных монахов.

Эннин смог задержаться в Китае, посетить буддийские монастыри в провинции Шаньси и прожить несколько лет в Чанъане благодаря помощи большой общины осевших в Китае корейцев. В это время купцы из Силлы играли главную роль в морской торговле Бохая, Желтого моря и Восточно-Китайского моря до Минчжоу (ныне Нинбо) на юге; именно они переправляли многие ввозимые в Китай экзотические товары в Японию и Корею. Знакомство и с Китаем, и с Японией позволяло им служить посредниками в коммерческих и дипломатических связях двух стран. Корейцы в Китае⁷⁹⁰ жили на побережье между Шаньдунским полуостровом и Чучжоу (ны-

не Хуайань), большим портом, куда заходили корабли из Японии и Кореи с грузом, который затем на суденышках поменьше везли во внутренние районы Китая по Великому каналу, Хуайхэ и другим рекам. В корейском квартале Чучжоу имелись староста-кореец и официальный переводчик. Подобные же должные лица были и на Шаньдунском полуострове, где Эннин некоторое время жил в монастыре на горе Чхи, над самым восточным рейдом Китая. Эти квази чиновники представляли не государство Силла, а интересы его купцов.

Самым выдающимся торговцем во времена Эннина был Чан Бого⁷⁹¹ (Кунбок), чья история известна по корейским, китайским и японским источникам. Он был незнатного происхождения, но сделал военную карьеру в китайской армии и в 828 году вернулся в Корею. В то время в Китайском море процветали морской разбой и захват невольников. Чан доложил об этом государю Силлы и попросил поставить его во главе гарнизона на острове Вандо, на юго-западном побережье. Воспользовавшись этой стабильностью, он создал процветающую торговую сеть, достигавшую берегов Японии и Китая. Его хорошо знали как основателя и покровителя монастыря на горе Чхи; Эннин приводит свое письмо Чану, в котором благодарит за гостеприимство и любезное предложение помощи. Примерно в то время, когда Эннин прибыл в Китай, в Силле шла борьба за престол. Чан поддержал Синму-вана, обещавшему, что женится на дочери Чана, если сделается царем. Он и впрямь стал царем, однако вскоре умер. Чан предложил свою дочь наследнику Синму, но царские советники сказали, что дочь человека с диких морских островов — не пара для государя. Оскорбленный Чан поднял мятеж, но его убили, и к возвращению Эннина на Шаньдунский полуостров в 845 году от торговой империи Чана осталось одно воспоминание.

Правительство также распустило гарнизон Чан Бого на острове Вандо, и к концу столетия из-за политической нестабильности в Китае и Корее морская торговля пришла в упадок. Крестьянские восстания 890-х годов быстро объединились вокруг двух вожаков, ставших основателями государств Позднее Когуре и Позднее Пэкче. Силла потеряла значительную часть своих территорий, и теперь за контроль над прибрежной и морской торговлей боролись Позднее Когуре и Позднее Пэкче. В этой войне выдвинулся как флотоводец некий Ван Гон⁷⁹². Он опирался на семейный морской опыт (его дед был видным купцом во времена Чан Бого). Приняв царское имя Тхэджо, Ван Гон провозгласил государство Коре (918–1392) со столицей в Кэсоне и принял капитуляцию Силлы (которая до 993 года

раняла независимость) и Позднего Пэкче, впервые объединив Корейский полуостров.

Отношения Коре и Северной Сун подверглись испытанию в XI в. В этот период главной угрозой для обоих государств были киданьская империя Ляо и кочевники-чжурчжэни из Маньчжурии. Когда кидани блокировали наземное сообщение, корейские и китайские морские торговцы поддерживали неофициальные контакты между двумя дворами. В Коре основным портом прибытия иностранных кораблей служил Есон, откуда по реке можно было попасть в Цзэсон. Как сообщает официальная «История Сун»: «В столице находятся несколько сотен китайцев⁷⁹³ по большей части из [Фуцзянь], приплывших на джонках для торговли». Купцы из более далеких стран также добирались до Коре морем. Согласно официальной корейской хронике, в 1037 году мусульмане, индусы и другие прибывали с юга через китайские порты⁷⁹⁴.

От Поздней Тан до Северной Сун

Не только буддисты подверглись гонениям при Тан Уцзуне. Собираемых налогов не хватало на военные нужды и поддержание системы каналов, так что правительство взялось за мусульман, манихеев, христиан-несторианцев и зороастрийцев. Как ни трудно приходилось религиозным меньшинствам в Чанъане и окрестностях, китайцы в традиционно процветающих областях между Желтой рекой и Янцзы испытывали еще большие тяготы. Несмотря на то что закрытие монастырей увеличило доходы казны, разбойники шайками⁷⁹⁵ по сто человек и больше при поддержке продажных чиновников хозяйничали в прежде безопасной долине Янцзы.

Десятилетие спустя недовольство армии и крестьян вылилось в восстание, охватившее нынешний Восточный Чжэцзян, включая порты Ханчжоу и Минчжоу. Беспорядки 850-х годов оказались лишь прелюдией к опустошительному мятежу, поднятому Хуан Чао двадцатью годами позже. Захватив почти всю провинцию Фуцзянь, Хуан Чао предложил двору назначить его наместником Аннама. Чиновники отказались на том основании, что «рынки и перевозки⁷⁹⁶ в Южном море составляют огромное богатство, и разбойники, приравняв их к рукам, станут еще могущественнее». Оскорбленный Хуан Чао двинулся на Гуанчжоу — порт, через который осуществлялась почти вся внешняя торговля Китая. По сообщению перса Абу Зайда, город

капитулировал после почти годовой осады, и воины Хуан Чао перебили 120 000 магометан, евреев, христиан и парсов⁷⁹⁷, бывших здесь по своим делам*. Затем Хуан Чао захватил Лоян и Чанъань. Император Тан Сицзун вынужден был бежать, как Сюаньцзун во время восстания Ань Лушаня ста двадцатью годами раньше. Однако подвоз провианта с юга был для мятежников не менее важен, чем для императоров. Поскольку столица не могла сама себя прокормить, правление Хуан Чао оказалось коротким и оставило по себе чудовищные воспоминания. Движение по каналам остановилось, в столице закончилась еда, началось людоедство, поскольку «сообщение с юго-востоком»⁷⁹⁸ было перерезано: не осталось никаких способов подвезти продовольствие», — горестно писал современник. Сицзун в конечном счете взял верх, но, несмотря на победу правительственных сил, династия так и не оправилась от ущерба, нанесенного ее финансам, престижу и административной системе.

Во внешней торговле дела обстояли хуже некуда. По сообщениям индоокеанских торговцев, китайские чиновники *«начали тиранить»*⁷⁹⁹ *прибывающих к ним купцов. Их притеснения сочетались с жестокостью к арабским капитанам и владельцам судов. Они... насильно отбирали [у купцов] товары, не считаясь с тем, что таможня уже взыскала пошлину. Тогда Аллах, да славится его имя, отнял у них свое благоволение. И море воспрепятствовало [пассажирам], и, по велению Всевышнего, да будет благословенно его имя, разорение постигло купцов и лоцманов [вплоть до] Сирафа и Омана».*

Фактически преступные чиновники создали ту самую ситуацию, которой правительство хотело избежать, когда отказало Хуан Чао в просьбе назначить его наместником Аннама. После восстания власть переходила от одного полководца к другому. В 907 году один из них вынудил последнего танского императора отречься от престола. В Китае наступило междуцарствие, во время которого империя разделилась на три части: шестнадцать округов, включавших окрестности современного Пекина до перевалов на границе с Маньчжурией; территория оттуда до Янцзы, где одна за другой сменились пять династий, и область южнее Янцзы, поделенная между десятью царствами.

В сравнении с последними десятилетиями Тан, полувековой период Пяти династий и Десяти царств⁸⁰⁰ был относительно спокойным.

* Абу Зайд утверждает, что число жертв известно благодаря китайской любви к точным записям.

Когда последний император Пяти династий неожиданно умер, оставив семилетнего наследника, его полководцы выбрали монарха из своей среды. Император Сун Тайцзу сумел собрать раздробленные государства под властью новой династии со столицей в Кайфыне. Кайфын, важнейший транспортный узел Китая, стоит на Желтой реке на пересечении четырех каналов, включая Великий, так что суда бросают якорь на озере внутри городских стен. Кроме того, он располагался ближе, чем Чанъань или Лоян, к главным источникам риса, пшеницы и других продуктов, необходимых для жизни крупного имперского центра. В городе уже при Тан был процветающий иностраннный квартал, кроме того, Кайфын служил столицей при всех Пяти династиях, кроме одной. В эпоху Сун его население быстро выросло почти до миллиона человек. Хотя в нем жило больше людей, чем в любом другом городе Китая, важный показатель значения урбанизации⁸⁰¹ в Сунском Китае, что шесть миллионов человек — примерно половина городского населения того времени — проживала в городах. Растущая урбанизация стала катализатором для нового отношения к развитию транспорта и торговли.

Сун купила мир⁸⁰² с киданьской империей Ляо и тангутскими племенами Си Ся на северо-западе. Угроза на сухопутных границах была устранена, однако трансконтинентальная торговля находилась в упадке. Чтобы платить киданям и тангутам, Северная Сун нуждалась в том числе и в морской торговле, которую поддерживала больше, чем какая-либо из предшествующих династий. Основы для этой новой открытости заложила уже эпоха Тан. Чанъань постоянно подвергался набегам степняков, и недостатки транспортной системы становились все очевиднее, так что в трудные времена двор перебирался в Лоян. Так, в 690-х годах из Чанъаня были насильственно переселены⁸⁰³ примерно 100 000 семей — возможно, полмиллиона человек. В VIII веке постоянные утраты западных территорий обнажили столицу для набегов со стороны тибетских и среднеазиатских армий, что, в свою очередь, уменьшило влияние северо-западных кланов, составлявших ядро китайской власти со времен династии Цинь. Вместе с переселением северян в относительно безопасные области вдоль рек Хуайхэ и Янцзы частые переносы столицы вынуждали китайцев смотреть на юг и в сторону моря. Эти перемены заметно сказались на развитии китайской морской торговли, начиная с увеличения числа кораблей и портов до прямого участия Китая в заморских экспедициях. Повлияли они и на торговых партнеров Китая в Юго-Восточной Азии от Вьетнама до Суматры, Явы и дальше.

КИТАЙ И ЮГО-ВОСТОЧНАЯ АЗИЯ

Одна из причин увеличения числа китайских портов в эпоху Северная Сун состояла в том, что народ Цзяочжи в Северном Вьетнаме после почти тысячи лет более или менее постоянной оккупации со стороны более могущественного соседа наконец обрел независимость и создал собственное государство Дайвьет. Китайцы допустили это в том числе и потому, что угрозы со стороны Маньчжурии и Средней Азии требовали всех правительственных ресурсов, и сохранять контроль над Цзяочжи стало обременительно. В эпохи Суй и начала Тан Цзяочжи управляли китайские наместники, хотя найти чиновников для службы там всегда было трудно. Показательный пример относится к правлению Тан Тайцзуна, который назначил некоего Лу Цзушана наместником в Цзяочжоу — район, охватывающий часть Северного Вьетнама и Южного Китая. «Цзяо [Цзяочжоу] — большая приграничная область⁸⁰⁴, — отметил император, — и для управления ею нужны хорошие чиновники. Пока ни один наместник не справился со своими обязанностями. Ты сумеешь замирить границу — поезжай туда и защищай ее для меня. И не отказывайся, ссылаясь на дальность места». Лу имел дерзость отклонить лестное предложение на том основании, что «на юге свирепствует малярия; если я туда поеду, то назад не вернусь». Без сомнения, он не просто тревожился о своем здоровье, но и как настоящий конфуцианец страшился, что его похоронят на чужбине, вдали от отеческого дома. Чтобы избавить Лу от столь горькой участи, великодушный Тайцзун велел его обезглавить. В ходе административных реформ в 679 году Цзяочжи и прилегающие провинции Северного Вьетнама перешли под протекторат Аннама, что было объявлено «замирением юга». Однако всего через пять лет куньлуньские купцы в Гуанчжоу убили алчного наместника, который «пытался обманом отобрать у них товары»⁸⁰⁵. Большое расстояние не позволило Тан нанести удар возмездия: столкнувшись с нехваткой воинов для отражения угрозы со стороны Средней Азии, Гаоцзун вынужден был перебросить все войска на границу со степью. Однако чиновники усвоили урок: в следующие шестьдесят лет жалоб на их злоупотребления в самом оживленном международном порту Китая почти не поступало. Санскритские надписи следующего века сообщает о двух набегах на южного соседа Аннама, тямское государство Хуаньван, как звалось теперь княжество Линьи. «Свирепые и безжалостные⁸⁰⁶ темнокожие чужеземцы, чья пища омерзительнее мертвечины, яростные и злобные.

были на кораблях... захватили [индуистский храмовый лингам] и сожгли храм» в окрестностях Пандуранги (Фанранг-Тхаптям), южнее залива Камрань. Неизвестно, откуда были родом эти захватчики, но они знали, что Пандуранга, Каутара (Нячанг) и Хойан (недалеко от современного Дананга) — центры богатой торговли. Хотя учителя Хуанваня были и свои экзотические товары на экспорт: слоновая кость, рога носорога, ароматические породы дерева, — их благосостояние зиждилось главным образом на участии в прибрежной и дальней торговле, а также на услугах, которые они оказывали чужеземным корабельщикам. После мятежа торговцев во время восстания Ань Лушаня в середине века иностранцы из Гуанчжоу переместились в Аннам, обычный перевалочный пункт по дороге из Юго-Восточной Азии в Китай и обратно. В 792 году правитель Гуанчжоу обратился к императору с просьбой запретить Аннаму принимать чужеземных купцов. Ему отказали на том основании, что беды Гуанчжоу, как век назад, происходят от продажности чиновников:

Купцы из далеких стран⁸⁰⁷ ищут только выгоды. Если с ними обходятся по справедливости, они приезжают, если их притесняют, уезжают. Раньше купеческие корабли приходили в [Гуанчжоу], теперь они стали приходить в Аннам. Если причина в злоупотреблениях, то тех, кто перебрался в другие места, следует возвращать уговорами; запретами ничего не добиться, надо, чтобы чиновники стали иначе себя вести.

В 780-х годах китайцы, считая аннамцев верными подданными империи, поставили над ними местного правителя по имени Фунг Хынг, и с этого времени северные вьетнамцы начали возвращать себе власть в собственной стране. Когда некоторое время спустя китайцы решили восстановить контроль над Аннамом, местная антитанская фракция призвала на помощь государство Наньчжао. Войска Наньчжао нанесли китайцам и их аннамским союзникам сокрушительное поражение. Китайцы отступили из Аннама в Гуандун и стали ждать подкрепления, которое должны были доставить на кораблях из Фуцзяня. Чиновники реквизировали множество купеческих судов; грузы были разграблены или уничтожены, чтобы освободить место для армейских припасов, и в довершение было объявлено, что расходы из-за потерь при крушении будут выплачивать судовладельцы. Эти жестокие меры, тем не менее, принесли плоды: в 865 году войско под командованием Гао Пяня вынудило армию

Наньчжао⁸⁰⁸ отступить. Гао Пянь восстановил номинальный контроль над Аннамом и вошел в историю Вьетнама как один из самых справедливых китайских чиновников.

Гао выстроил новую столицу вблизи Ханоя, древнего центра местной власти, и принял другие меры для восстановления благополучия Аннама. Он много сделал для улучшения судоходства между столицей и морем, а также в Тонкинском заливе, который считал очень опасным. «Отправляясь на судне [в те края], — писал он, — оставьте всякую надежду⁸⁰⁹ вернуться живыми». Согласно стеле, перечисляющей его заслуги, Гао стремился

*Прогнать нужду⁸¹⁰ подвозом еды;
Прцветание приходит на кораблях.
Я умирил беспорядки...
Направил море в фарватер,
Которым суда могут идти без опаски,
И море расстилается мирно,
Путь для припасов в наш город.*

Первые тридцать лет после конца династии Тан Аннам оставался автономной провинцией под номинальным контролем того или другого китайского государства периода междоусобицы, и лишь в 939 году вьетнамцы сбросили более чем тысячелетнее китайское господство. Объединение под властью одного монарха заняло несколько десятилетий, но к концу века Динь Бо Линь за счет полководческого искусства, дерзости и умелой дипломатии взял верх над соперниками.

(Когда враги угрожали казнить его ребенка, он сказал: «Разве может благородный муж⁸¹¹ отказаться от великого дела ради сына?») Чужеземные купцы высоко оценили стабильность, достигнутую в его царствование; в 976 году, согласно вьетнамской хронике, «купеческие корабли⁸¹² из разных заморских стран прибыли и привезли товары своих народов». Тем не менее в первое столетие независимости правители Дайвьета были заняты преимущественно укреплением своей власти в среднем и верхнем течении Хонги и не обращали особого внимания на дельту и побережье, области, которым китайцы даже не удосужились дать названия⁸¹³. Существовало речное сообщение между побережьем и верхним течением Хонги, но лишь с возрождением китайской морской торговли при династии Южная Сун (1127–1279) Ван Дон в ее дельте стал⁸¹⁴ важным портом для китайских, яванских, малайских, кхмерских и других купцов. Через Ван Дон шли товары в Наньчжао, Юньнань и Камбоджийский Ангкор, лежащий за Аннамскими горами (Чыонгшон), вниз по реке Меконг.

через Ван Дон проходило и все торговое сообщение вдоль побережья Вьетнама от Китая до Малаккского пролива. Хотя в системе управления и культуре Дайвьета остался отчетливый китайский отпечаток, Вьетнам больше не попадал под власть Китая, если не считать короткой оккупации в XIV веке.

МОРСКАЯ ТОРГОВЛЯ

Государства Дайвьет, Тямпа, Ява и Шривиджая были обязаны своим процветанием растущей морской торговле с Китаем, где на их товары был высокий спрос. Императоры Суй и Тан в первую очередь стремились объединить страну, и каждое завоеванное ими государство присылало посольство с дарами: экзотическими тканями, растениями, животными, невольниками, танцорами и музыкантами. Особенно же высших сановников Поднебесной привлекали редкости из дальних тропических краев, так что купцы со всех муссонных морей спешили утолить их страсть к новому и необычному. Привозная еда изменила довольную грубую китайскую кухню, которая прежде состояла преимущественно из «рыбы и овощей, по большей части сырых»⁸¹⁵, — как писал Ицзин, сравнивая ее с более изысканным кулинарным искусством Индии, где «все овощи готовят и добавляют к ним асафетиду, масло сливочное и растительное или любые пряности». Любовь Тан Сюаньцзуна к экзотическим заморским лакомствам вызвала осуждение советника-традиционалиста, который рекомендовал императору не принимать заморские дары: «Государь»⁸¹⁶ недавно возшел на престол и должен показывать народу пример умеренности и бережливости и не гнаться за никчемными заморскими диковинами». Однако благочестие не было характерной чертой Тан, и, вопреки убеждениям советника, Сюаньцзун принимал от южных послов самые разные дары — от музыкантов и слонов из Шривиджайи и Тямпы до редких птиц из Восточной Индонезии.

Впрочем, животных иноземные купцы привозили лишь изредка; самым объемным предметом китайского импорта⁸¹⁷ была экзотическая древесина, особенно сандал и алойное дерево. Сандал, растущий в Индии и Восточной Индонезии, доставляли как в виде изделий (резьба, шкатулки, мебель), так и в виде древесины, которая шла на резные статуи, вещи и буддийские ароматические палочки. Алойное дерево Тямпы и камфорное дерево Суматры высоко ценили за лекарственные свойства и жгли как благовония. Кроме того, камфорное

дерево, отпугивающее насекомых, использовали для изготовления сундуков.

Потребность в буддийских текстах и ритуальных предметах имела большое значение для возрождения китайской торговли с югом в эпоху Тан, однако в Китае куда в большей мере, чем на Западе, ароматическая древесина и масла использовались и в светских целях — как благовония и средства для увеличения потенции, — так что торговля экзотическим деревом продолжалась и после упадка буддизма в Китае. Богатые люди ценили заморское дерево просто за то, что его привезли издалека. Из индийского и яванского палисандра делали мебель, в том числе деревянные подушки-изголовья: считалось, что они помогают от головной боли. Китай не только импортировал товары; его экспорт был разнообразен и включал шелк, керамику, бронзовые колокольчики и бумагу. Велико было и политическое влияние Китая по всему побережью Азии от Кореи и Японии до Шриwijая.

Смягчение официального отношения⁸¹⁸ к частной собственности и коммерции в конце эпохи Тан и в период Пяти династий привело к постепенному ослаблению правительственного контроля за деятельностью купцов. Сельское хозяйство развивалось, крестьяне получили возможность выращивать более выгодные культуры, особенно в пограничных землях Чжэцзяна, или вообще бросить землю и стать ремесленниками либо купцами. Расширение торговли вынудило китайское правительство ввести бумажные деньги. В VIII веке чаоторговцы должны были везти из столицы, где продавали чай, огромное количество медных денег. В то же время местные чиновники отправляли в столицу денежные приношения. Вместо того чтобы возить медные деньги в Чанъань и обратно, купцы начали сдавать выручку во «дворы для поступления приношений»⁸¹⁹ своей провинции в столице. Взамен они получали векселя, называемые «летучими деньгами». По этим векселям они могли получить деньги в столице провинции, а выплаты правительству совершались из средств, помещенных во «двор для поступления приношений» в Чанъане. В 812 году центральное правительство ввело эту практику для облегчения уплаты местных налогов. Система сохранилась и при Северной Сун; в XI веке объем таких транзакций составлял до трех миллионов связок медных монет в год. Хотя формально это была государственная монополия, купцы использовали «летучие деньги» в частной торговле. Они начали печатать раннюю форму банкнот, так называемые «кредитные деньги», по сути — заемные письма, подкрепленные взносом наличных в обменную лавку. Правительство взяло пример с купцов и стало выпускать свои

большая сумма денег, однако недостаточное обеспечение привело к инфляции, и банкноты подешевели до четверти номинальной стоимости. Незадолго до 715 года Танский двор учредил первое управление морской торговли — *Шибосы*⁸²⁰ — для надзора за торговлей в Гуанчжоу и сбора пошлин на ввозимые товары. Буддийский монах Цзяньчэн, посетивший Гуанчжоу в середине века, увидел «большие корабли брахманов⁸²¹, персов и малайцев, без счета, нагруженные грудами благовоний, снадобий и драгоценных диких животных». Следом появились *Шибосы* в Ханчжоу и Минчжоу, неподалеку от устья Янцзы. В X веке заморская торговля заметно расширилась, поскольку прибрежные страны и династии междоусобия Тан-Сун старались завлечь в свои порты иноземных купцов, чтобы получить выгоду от их торговли и заручиться уважением иностранных правителей. Объединив Китай под своей властью, династия Сун заново учредила *Шибосы*. Чиновникам вменялось в обязанность⁸²² досматривать иностранные суда, чтобы государство первым могло выбрать, что приобрести из импортных товаров (которые можно было купить только в лавках, имеющих соответствующее разрешение правительства); собирать налоги и пошлины; приветствовать послов и заботиться о жертвах кораблекрушений и других пострадавших. Перед отплытием в чужие страны китайские купцы должны были зайти в порт, где имелся *Шибосы*, который, получив список команды, маршрут и опись товаров, выдавал пропуск для возвращения в страну. Экспортеров — иностранных и китайских — строго контролировали. Существовали ограничения на вывоз многих товаров, в том числе лошадей, железных изделий и особенно меди — со времен Тан ее утечка была источником постоянной тревоги для правительства.

Подобное административное регулирование было характерно не только для Китая. Развитие морской торговли Индонезийского архипелага, Корейского полуострова и Японии также сопровождалось учреждением различных надзорных органов. Правители обогащались на заморской торговле за счет налогов и пошлин, для взимания которых требовался все больший чиновничий аппарат. В разных местах эти чиновники работали по-разному и с неодинаковым успехом; даже об официальных портах сохранилось мало сведений, еще меньше мы знаем о бесчисленных бухточках, куда заходили местные торговцы, пираты и контрабандисты. Как нам известно из историй Чан Бобо, Ван Гона и других, в IX веке в дальних морских перевозках Северо-Восточной Азии лидировали корейские купцы. Они же осуществляли почти всю торговлю между Китаем и Японией. В помощь

им японцы назначили специальных переводчиков на остров Цусима, но с VII века вся внешняя торговля Японии проходила через Управление делами Кюсю (*дадзайфу*)⁸²³ в заливе Хаката, недалеко от современной Фукуоки. Поначалу это ведомство должно было только принимать иностранные посольства, но с 800-х годов у него появились новые обязанности: осматривать импорт (хотя пошлины с товаров не взимались), а также обеспечивать заезжих купцов бесплатным кровом и едой. Правительство Ямато поддерживало строгую монополию на торговлю: решало, кому из иностранцев разрешить въезд в страну и на какое время, регулировало экспорт и обладало приоритетом в закупках импорта. Отсутствие торговых миссий⁸²⁴ из Японии в Китай между 853 и 926 годом отчасти объясняется упадком корейской торговли в IX веке, однако японцы, вероятно, усугубили проблему тем, что из страха перед шпионами ограничили время пребывания корейских купцов в заливе Хаката.

В эпоху Тан товары из Гуанчжоу доставлялись в столицу и на другие северные рынки не морем, а по рекам и по сети каналов, начало которой положило строительство канала Линцю в III веке до н.э. Ситуация кардинально изменилась в эпоху Сун, когда начался стремительный рост портов в провинции Фуцзянь. Особенное значение приобрел Фучжоу в устье реки Миncyзян напротив Северного Тайваня; в IX веке арабский географ Ибн Хордадбех упомянул его как один из четырех главных портов, посещаемых мусульманскими мореходами, наряду с Цзяочжи в Аннаме, Гуанчжоу и Янчжоу. В более ранние времена Фуцзянь считался диким захолустьем, годным лишь для ссылки неугодных. Так, в 819 году ученого и чиновника Хань Юя выслали в южный Фуцзянь, место, где

*Вместо ветров тайфуны⁸²⁵, вместо рыб — крокодилы.
Горестям и бедствиям нет конца!
Ядовитые туманы и малярийные испарения
Сгущаются днем и вечером.*

Позже в том же столетии в Фуцзянь бежали северяне, спасаясь от беспорядков в южных областях, а когда бунтовщики под предводительством Хуан Чао разграбили Гуанчжоу, жившие там иностранцы рассеялись: некоторые перебрались на юг, но многие выбрали незначительный прежде порт Цюаньчжоу в Фуцзяне.

Под конец династии Тан портом Цюаньчжоу управлял Ван Енпинь, о котором говорили: «Торговые суда варваров⁸²⁶ здесь никогда не терпят убытков из-за крушений или плохой торговли. За это его про-

ли „правителем, привлекающим сокровища“. Неизвестно, действительно ли деятельность Вана была настолько успешной (и был ли самостоятелен в своих решениях). Настоящий расцвет Цюаньчжоу начался лишь со снятием ограничений на морскую торговлю в середине XI века в эпоху Сун. Смягчение законов произвело разительную перемену. Современник писал, что «порты запружены⁸²⁷ иноземными судами, их товары громоздятся горами». Своей привлекательностью Цюаньчжоу был отчасти обязан тем, что местные чиновники участвовали в контрабанде и брали лишь 10 процентов⁸²⁸ за право торговать — своего рода частный налог, на треть меньше официальной пошлины, взимаемой в Гуанчжоу. Со временем правительство признало роль Цюаньчжоу во внешней торговле; в 1087 году там учредили четвертое управление морской торговли (*Шибосы*)⁸²⁹ в дополнение к первым трем: в Гуанчжоу, Ханчжоу и Минчжоу. Старейший фуцзяньский порт Фучжоу пришел в упадок в начале эпохи Сун, когда начался отток коммерческого капитала на север в Линьань и на юг в Цюаньчжоу; в последующие времена слава Фучжоу так и не возродилась.

Все прибрежные государства, возникшие после распада Тан, стремились торговать с югом⁸³⁰, и правители династии Сун не стали препятствовать этой тенденции. Используя опыт мусульманских торговых общин в Янчжоу, выработанный торговлей через Гуанчжоу, Цюаньчжоу и другие порты, китайские мореходы к XI веку добирались с товарами уже и до острова Ява⁸³¹. Среди них заметную долю составляли хок-кьень⁸³², уроженцы Фуцзяня, ведущие род от арабских и персидских мусульман. Иностранцы в Гуанчжоу охотнее вели дела с посредниками хок-кьень, чем с гуанчжоускими китайцами. В результате либерализации заморской торговли в эпоху Сун хок-кьень предстояло стать ведущей силой в юго-восточноазиатской коммерции.

Суда Восточной Азии

Танские авторы мало рассказывают о конструкции кораблей и судостроении; самые ранние изображения судов значительно моложе династии Тан, археологические находки этой эпохи редки. И тем не менее в китайском образе жизни суда играли значительную роль. Как заметил один наблюдатель в начале VIII века, «большие корабли тысячами⁸³³ и десятками тысяч развозят товары туда-сюда. Их прохождение означает разорение для десяти тысяч купцов. Их гибель обрекает других на голодную смерть». Число кораблей, необходимое для

жизни империи, изумляет. Одной из первоочередных задач после умирения восстания Ань Лушаня было восстановление флота каналов, и для этой цели правительство учредило на берегах Янцзы по меньшей мере десять верфей⁸³⁴.

Перевозки по внутренним водам обычно находились в руках групп, объединенных родством. Их жизнь в прямом и переносном смысле была сосредоточена на судах, многие из которых служили плавучими домами и мастерскими. Историк VIII века написал: «Живущие на реках и озерах говорят⁸³⁵, что „вода не может нести десять тысяч“. Это означает, что крупные суда не могут иметь грузоподъемность больше 8000–9000 пикулей» (550–650 тонн, не считая людей с их пожитками)*. Однако у женщины, известной как Тетушка Ю, было «большое судно, на борту которого люди рождались, женились и умирали... Его команда насчитывала несколько сотен человек». Каждый год они совершали рейс по рекам Гань, Янцзы и Хуайхэ в современных провинциях Цзяньси и Аньхой, «получая огромную прибыль. Это было не что иное, как „нести десять тысяч“». Неизвестно, сколько людей жило на судах в эпоху Тан, но в X веке в Цюаньчжоу имелись «лодочные жители»⁸³⁶, промышлявшие торговлей и рыбной ловлей, а во внутренних областях страны до половины населения обитало на воде. Практика эта сохранилась до наших дней, пусть и в меньших масштабах; в середине XX века примерно сорок миллионов китайцев жили «в той или иной разновидности»⁸³⁷ плавучих домов.

Как и в древности, на реках и каналах использовались паруса, но основным двигателем оставались весла, или *юлоу*; против сильного течения или в узких каналах суда тянули бечевой. Монах Эннин так описал свое путешествие по каналу от побережья Янчжоу: «Два буйвола⁸³⁸ тащили более сорока барж, связанных между собой по две или по три и соединенные канатами в вереницу». Таким образом японское посольство делало примерно сорок километров в день. Движение по каналу было круглосуточным; Эннин с восхищенным изумлением рассказывал о ночном переходе: «Баржи соляного ведомства, нагруженные солью, связанные по две, по три, а то по четыре, по пять в ряд, шли она за другой без перерыва чередой в несколько десятков ли». Их путь озаряли горящие факелы. (Ли составляет примерно полкилометра.) На более спокойных отрезках канала или реки команда сама тащила свое судно, но для опасных участков, таких

* *Пикунь* — мера веса, равная грузу, который может нести человек, примерно шестьдесят килограммов.

Три Ущелья Янцзы и водопады Саньмэнь на Желтой реке, нанимали опытных местных бурлаков⁸³⁹.

Главным новшеством в китайском судостроении этого периода был железный крепеж⁸⁴⁰ (гвозди и скобы), который появился не позднее VIII века. В остальном устье реки Янцзы служило фактической границей между распространением плоскодонных, имеющих низкую осадку «песчаных судов» (*шачуаней*)⁸⁴¹ севера, предположительно появившихся в эпоху Тан, и *фучуаней* с их большим V-образным килем, служивших для плавания в открытом море и строившихся на побережье между Фуцзянем и Гуанчжоу. У кораблей обычно не было кают⁸⁴², пассажирам и товарам отводились места на палубе. Каждый корабль имел на борту лучников для защиты от пиратов и обычно буксировал за собой маленькое посыльное суденышко. Еще меньше известно про суда Кореи и Японии; принято считать, что они в основном следовали китайской традиции.

Чуть больше китайские источники рассказывают про юго-восточноазиатские суда, которые, согласно автору VIII века, назывались *куньлунь бо*: «Из волокнистой коры⁸⁴³ кокоса делают веревки, которым связаны части судна... Гвозди и скобы не используют из страха, что железо, раскалясь, вызовет пожар. [Корабли] строят, собирая [несколько] слоев досок, потому что доски тонкие и могут сломаться». Объяснение про железные гвозди заставляет вспомнить слова «Юктикалпатару», что индийские корабли не используют железо. Однако юго-восточноазиатские мореходы той эпохи часто посещали китайские порты — именно таким образом автор приведенной цитаты узнал про их суда, — и видели, что китайцы скрепляют свои корабли железом, не опасаясь пожара. В X веке китайские торговые корабли уже совершали далекие рейсы, так что юго-восточноазиатские корабли могли своими глазами убедиться в особенностях их конструкции. Тем не менее первые свидетельства о железном крепеже у судов Юго-Восточной Азии относятся к XVI веку. До тех пор суда скреплялись исключительно веревками и деревянными нагелями⁸⁴⁴, которые вставлялись в отверстия, просверленные в торце досок — метод, позволявший строить корабли куда больше тех, что увидели португальцы, когда в начале 1500-х годов впервые приплыли в Юго-Восточную Азию. Сшитые корабельные корпуса⁸⁴⁵ были обычны для всей Юго-Восточной Азии вплоть до острова Хайнань и провинции Гуандун в Южном Китае. Хотя земли Ста Юэ находились под владычеством северных соседей с начала нашей эры, местные жители сохраняли большее культурное родство с юго-восточноазиатскими народами

Северного Вьетнама, чем с ханьскими правителями. Северное влияние, возможно, прослеживается в многослойных корпусах *куньлунь бо* VIII века, но и четырьмя столетиями позже морские суда Южного Китая сшивались по технологии, общей для всей Юго-Восточной Азии.

К этому же периоду относится появление у китайских кораблей косых парусов. Все мореходные традиции начинались с прямых парусов, из которых со временем развились многочисленные варианты косого парусного вооружения. В Юго-Восточной Азии «косые паруса»⁸⁴⁶ неизвестной формы, ставившиеся на двух или более мачтах», известны с III века, и скошенные четырехугольные паруса Боробудурских кораблей явно развернуты вдоль корпуса. Учитывая взаимовлияние юго-восточноазиатской и восточноазиатской традиций, первые из упомянутых парусов, вероятно, были предтечами китайского рейкового паруса, четырехугольного паруса, который устанавливался на рейке и гике, отходящих от мачты. Древнейшее изображение такого китайского паруса можно видеть на фризе храмового комплекса Байон (XII века) в камбоджийском Ангкор-Тхоме.

ВОЙНА НА МОРЕ

Учитывая, сколько стран конкурировало за контроль над морской торговлей, потенциал для военных действия на море был велик, однако письменные упоминания редки, кратки и (за исключением описания битвы на реке Кымган между китайским и японскими флотами) повествуют лишь о комбинированных сухопутно-морских операциях. Большие расстояния не были преградой для враждующих сторон. Шривиджайцы прошли тысячу двести миль по Южно-Китайскому морю, чтобы напасть на Каутару, и даже китайские кампании на Корейском полуострове — по одной на каждое десятилетие с 644 по 663 год — включали не меньшее, чем трехсотмильные переходы через Желтое море. Источники практически не сообщают нам, насколько велики были корабли, участвовавшие в этих экспедициях, и как оснащены, но все данные заставляют предполагать, что в боях и даже в перевозках участвовали относительно небольшие суда.

Когда в X веке Хуаньван угрожал Аннам, китайский наместник построил флот⁸⁴⁷ из тридцати пяти быстрых судов, на каждом из которых было лишь по пятьдесят человек: двадцать три гребца, двадцать пять воинов и два арбалетчика. Вероятно, примерно такие же

суда Южной Хань атаковали Аннам в 930-х годах. Вместо того чтобы вступить в опасное сражение, аннамцы вбили в дно северного русла Красной реки колья с железными наконечниками так, чтобы вода прилив скрывала наконечники. Когда корабли Южной Хань вошли в эстуарий, вьетнамцы на маленьких суденышках начали ложную атаку и тут же пустились в бегство. Ханьцы устремились в погоню, но уже шел отлив, и ханьские корабли напоролись на колья. Примерно половина их войска была уничтожена, а для вьетнамцев победа стала поворотным пунктом истории.

Судя по отрывочным упоминаниям в китайских хрониках, суда, участвовавшие в корейской кампании, тоже были не слишком велики. Первая экспедиция включала девятьсот кораблей и сорок тысяч человек, по сорок четыре на корабль. Даже если учесть, что часть судов служила для перевозки зерна и прочих припасов, на самых крупных кораблях вряд ли размещалось больше двухсот человек, включая команду. На реке Кымган в 663 году японцы потеряли 400 кораблей в битве с китайским флотом, насчитывавшим лишь 170 судов. Невозможно сказать, связано ли это с разницей в размере кораблей, численностью отдельных подразделений или с тактическим преимуществом китайцев в замкнутых водах. Согласно японскому хронисту, «японские военные корабли⁸⁴⁸, прибывшие первыми, вступили в схватку с танским флотом, но, не имея преимущества, отступили. Великая Тан сохраняла строгий боевой порядок». Судя по описанию, командиры обоих флотов имели некоторый опыт морских сражений, но в каких битвах они получили этот опыт, нам неизвестно.

Поскольку вся Северо-Восточная Азия ориентировалась на культуру Китая, Желтое море упоминается в отчетах о торговле и войнах с древнейших времен. Японское море (по-корейски Тонхэ, или Восточное море) играло менее явную роль в отношениях между восточным побережьем Кореи, Западной Японией и землями чжурчжэней. Все главные порты Японии и Кореи, помимо расположенных на берегу Корейского пролива, были нацелены на торговлю с югом, а на восточном побережье Корейского полуострова и западном побережье Хонсю крупных портов не было вообще. Тем не менее даже чжурчжэни, жившие вблизи Северо-Восточной Кореи и современного Владивостока, обладали опытом мореплавания — в 1019 году пятьдесят чжурчжэнских кораблей⁸⁴⁹ совершили набег на восточное побережье Кореи, острова Исэ и Цусима, а также японский порт в заливе Хаката на Кюсю. Однако чжурчжэни никогда сполна не использовали свой морской опыт и в продвижении на север Китая предпочитали более прямые пути по суше.

Обращение Китая к морской торговле в эпоху Северная Сун было вызвано сочетанием возможностей и неурядиц. Поражения на западных границах заставили императора и многих подданных перебраться на восток, ближе к средоточию системы каналов и морским портам, от дохода которых сильно зависела казна. Несмотря на все бедствия, китайская экономика продолжала расти. Заморские товары, некогда почитавшиеся за редкую экзотику, стали обыденностью; массовое производство керамики и других товаров питало экспортный рынок, распространившийся на все муссонные моря. В то время как внешняя торговля Китая расширялась, внешняя торговля Кореи приходила в упадок, что позволило китайским купцам занять ведущую роль в коммерческом обмене Северо-Восточной Азии. Все это имело глубокие последствия для государств Юго-Восточной Азии – не только соседнего Вьетнама, освободившегося от китайского господства, но и более южных стран. От Тямпы до Шривиджайи и Явы новые, все более централизованные государства создавали собственные учреждения для получения выгод от морской торговли. В следующие века богатство этих стран привлечет внимание не только традиционных торговых партнеров из Индийского океана и Китая, но и обитателей далекого Средиземноморья на Западе.

ГЛАВА 12

ЕВРОПА И СРЕДИЗЕМНОМОРЬЕ В СРЕДНИЕ ВЕКА

Образование Фатимидского халифата в Египте в X веке внесло существенные изменения в средиземноморскую и европейскую торговлю. Красное море стало излюбленным конечным пунктом для торговцев из Индийского океана, что отразилось на всем Леванте. Тем не менее возникновение единственного крупного исламского государства, имеющего морские традиции, привело к упадку мусульманской торговли в Центральном Средиземноморье. Фатимиды обладали значительным опытом в мореплавании, но они основали новую столицу на Ниле, в Каире, а политическая реальность того времени требовала, чтобы они сосредоточили все силы на отражении угрозы из Юго-Западной Азии. Поэтому к началу Крестовых походов в XI веке они уже полностью утратили всякую инициативу в Средиземном море. Вследствие политической и религиозной раздробленности североафриканские эмираты не могли эффективно противостоять зарождающейся торговой и военной мощи Генуи, Пизы, Амальфи и Венеции. Нельзя сказать, что итальянские города-государства выступали единым фронтом, но в результате множества религиозных, политических, экономических и коммерческих изменений в католической Европе им удалось вытеснить мусульманских купцов с большей части торговых путей и территорий.

Богатство Византийской империи, халифатов и левантийских портов по-прежнему привлекало западных коммерсантов и правителей, однако дальнейшее расширение торговли между востоком Средиземноморья оказалось особенно выгодно купцам из западной и северо-западной части Европы, что в свою очередь способствовало становлению торговых городов в Балтийском и Северном морях.

Объем торговли между югом и севером рос, и это служило стимулом к освоению атлантических морских путей из Средиземного моря в Северо-Западную Европу. Объединение северо- и южноевропейского подходов к судостроению и навигации позволило разработать инструменты, рассеявшие тьму и открывшие европейским мореходам неведомые доселе миры.

СРЕДИЗЕМНОМОРЬЕ

Рост могущества итальянских портовых городов и получение торговым сословием власти и привилегий — отличительные признаки начала коммерческой революции в средневековой Европе. Никогда со времен Финикии и Карфагена торговцы не пользовались таким уважением и влиянием, как в великих торговых городах: Венеции, Генуе, Пизе и Амальфи. Хотя и не слишком многочисленные, генуэзцы и венецианцы распространили свое коммерческое и торговое влияние на все Средиземноморье вплоть до Черного моря и, что особенно важно, на Северную Европу. Первоначально они добирались до ярмарок Шампани и центров германской торговли через альпийские перевалы, но уже к XIII веку освоили морской путь через Гибралтарский пролив и далее к берегам Англии и Фландрии.

Венеция расположена на островах, окруженных обширной лагуной, которая простирается на пятьдесят километров с юга на север, от эстуария По до устья Пьяве. Лагуна отделена от Адриатики цепочкой островов, расположенных примерно в одиннадцати километрах от материка. Венеция всегда считалась родиной мореходов, в тех краях почти все церкви⁸⁵⁰ выходят фасадом на верфи или судоремонтные мастерские. Поскольку на островах невозможно выращивать пшеницу, венецианцам приходилось закупать ее в материковой Италии, и уже в VI веке венецианские баржи регулярно поднимались на триста километров вверх по реке По до Павии, которая в то время была столицей Итальянского королевства, и Милана. Речная торговля⁸⁵¹ дала венецианцам возможность отточить коммерческие, военные и дипломатические навыки, которые впоследствии помогли им распространить свое влияние на всю Адриатику и Восточное Средиземноморье. В X веке набеги Аглабидов сделали Адриатическое море опасным для торговых кораблей, но венецианцы не отступили. В тысячном году Пьетро II Орсеоло одержал серию побед над далматинскими пиратами, положив тем самым начало господству Венеции в Северной

Адриатике. В дипломатическом плане Орсеоло заручился поддержкой Византии и того, что впоследствии станет Священной Римской империей, устроив браки между знатными венецианцами и правящими династиями обеих империй. В последующие века период правления Орсеоло стал рассматриваться как начало становления Светлейшей республики Венеции, и день, когда он отправился в свою далматинскую кампанию, с тех пор стали отмечать как «Праздник обручения венецианского дожа с Адриатическим морем». В ходе «свадебной» церемонии, которая проходила ежегодно в праздник Вознесения, дож, его свита, духовенство и послы иностранных государств выходили в море на роскошной церемониальной галере Бучинторо. Со словами: «Мы женимся на тебе, Адриатика⁸⁵², в знак нашего подлинного и вечного владычества» дож бросал в море золотой перстень, благословленный патриархом Градо. Этот обряд был призван символизировать неразрывную связь между Венецией и морем и утверждал ее первенство относительно других возможных претендентов.

Морская мощь итальянских прибрежных городов развивалась совершенно не так, как в Византийской империи и халифатах. Поскольку Венеция не обладала большой территорией, весь ее флот был сконцентрирован в одном месте, и когда у города появились колонии, они располагались на давно освоенных венецианцами торговых путях, а следовательно, применение военной силы обуславливалось для них исключительно соображениями торговли. Точно так же военная организация отражала торговые принципы, лежащие в основе венецианского общества. Купцы, как правило, путешествовали на вооруженных судах (разница между «вооруженным» и «невооруженным» кораблем заключалась преимущественно в величине его экипажа), и законы, регулирующие тип и количество вооружений, которые позволено было иметь торговцам и команде, просто фиксировали сложившуюся практику. В длительные плавания корабли обычно ходили группами⁸⁵³ из соображений безопасности, но в 1308 году синьория потребовала, чтобы суда, направляющиеся на Кипр, в Киликийскую Армению или в порт Тана в Азовском море, следовали организованным конвоем.

Венецианские корабли строились преимущественно частными владельцами для своих нужд, хотя правительство регулировало их размеры и парусное оснащение, чтобы в случае войны иметь в своем распоряжении суда разных типов. Судостроители изначально селились в квартале Риальто, но к XII веку перебрались поближе к Арсеналу, который сочетал функции государственной судовой верфи, склада

корабельной утвари и оружейной мастерской. В военное время государство покупало корабли у частных владельцев или фраговало их, а если требовались дополнительные суда, их постройку можно было заказать на частных судоверфях или рекрутировать работающих там корабельных плотников для работы в Арсенале. К началу XIII века Венеция обладала достаточным промышленным потенциалом, чтобы предоставить для перевозки Четвертого крестового похода примерно триста судов⁸⁵⁴, включая специализированные транспорты для перевозки лошадей, круглые корабли и пятьдесят галер. Столетие спустя Данте позаимствовал образ правительственной верфи для описания восьмого круга ада, где:

И как в венецианском арсенале⁸⁵⁵
Кипит зимой тягучая смола,
Чтоб мазать струги, те, что обветшали,

И все справляют зимние дела:
Тот ладит весла, этот забивает
Щель в кузове, которая текла;

Кто чинит нос, а кто корму клепают;
Кто трудится, чтоб сделать новый струг;
Кто снасти вьет, кто паруса латает...

На случай войны государство требовало⁸⁵⁶, чтобы все годные к военной службе мужчины в возрасте от двадцати до шестидесяти лет регистрировались в своем домашнем приходе. Все годные для призыва прихожане делились на дюжины. Из каждой дюжины по жребию выбирался один — он отправлялся служить на корабль, а остальные должны были каждый месяц вносить в казну по одной лире на его содержание. (В исключительных случаях доля призванных на службу могла быть выше.) Государство выплачивало каждому моряку пять лир в месяц. Гражданин мог откупиться от службы, заплатив правительству шесть лир для того, кто согласится служить вместо него.

Примерно в то же время — когда Венеция устанавливала свое господство на Адриатике и за полвека до вторжения Вильгельма I Завоевателя в Англию — норманнские рыцари стали появляться в Италии, где они нанимались на службу к какому-нибудь знатному вельможе-христианину. Одной из самых зловещих фигур среди этих наемников был Роберт Отвиль по прозвищу Гвискар («хитрец»). В 1059 году папа римский провозгласил его герцогом Апулии, Калабрии и Сицилии, при условии, что он сумеет вытеснить оттуда Византию

и Мальбитов. Два года спустя он вместе со своим братом Рожером нанес поражение византийской армии, посланной для защиты притязаний Константинополя на эти две области. Когда в результате длительной осады пал последний оплот византийцев — город Реджо, открылся путь для вторжения братьев Отвиль на Сицилию. В 1060 году норманны высадились на острове, не встретив практически никакого сопротивления, и заключили союзный договор с одним из нескольких враждующих эмиров. В 1072 году им удалось захватить Палермо, и вскоре после этого вся Сицилия оказалась в их руках. Таким образом завершилось длившееся 250 лет мусульманское правление на острове. За год до падения Палермо Гвискару удалось захватить последний оплот византийцев в Италии — адриатический порт Бари. Десятилетие спустя он с эскадрой из 150 кораблей пересек Адриатическое море, захватил город Диррахий, намереваясь в дальнейшем отправиться в поход на Константинополь, но вынужден был отложить свои планы, так как папе римскому потребовалась его помощь в борьбе со Священной Римской империей. Византийцам удалось с помощью венецианцев восполнить свои потери. В 1085 году Гвискар предпринял вторую попытку⁸⁵⁷ нападения на Византию, но его внезапная смерть помешала этим планам осуществиться. После устранения норманнской угрозы для Византии император Алексей I смог обратить свое внимание на отражение набегов турок-сельджуков.

Хотя норманнский контроль над проливом Отранто представлял прямую угрозу для интересов Венеции, императору Алексею удалось заручиться поддержкой венецианцев лишь с помощью «посулов и подкупа»⁸⁵⁸. В 1082 году он издал Золотую буллу, в которой признавал венецианского дожа и его преемников повелителями Венеции, Далмации и Хорватии и гарантировал им дополнительные коммерческие привилегии во всех главных портах империи вплоть до ее самой восточной точки — Антиохии. Это были первые крупные уступки венецианцам как коммерческим перевозчикам и важная ступень в их развитии от региональных поставщиков соли, рыбы и зерна до одной из самых могущественных держав Средиземноморья. Алексея критиковали за распродажу империи, но долгие годы войны вынудили византийцев пойти на крайние меры: им нужно было срочно остановить стремительное падение экономики, и, судя по всему, это им удалось.

В дополнение к открытию перед венецианскими купцами византийских портов Золотая булла от 1082 года⁸⁵⁹ отдавала в их распоряжение целый квартал в Константинополе, «...находящийся между

старым Еврейским причалом⁸⁶⁰ и так называемой Виглой, отдал расположенные на этом пространстве причалы и подарил немало другой недвижимости в царственном городе, в Диррахии и многих иных местах, где бы только венецианцы ни попросили. Более того, он дал им право беспошлинной торговли, где им заблагорассудится, разрешил не вносить в казну ни обола в виде таможенной или какой-либо иной пошлины и вовсе не подчиняться ромейской власти».

Хотя эти условия давали венецианцам значительные преимущества на всем Восточном Средиземноморье, они были не в силах взять на себя всю торговлю Византии. Оставшееся место заняли генуэзцы и пизанцы, хотя им надо было выплачивать пошлину⁸⁶¹ в размере от четырех до десяти процентов.

Генуя расположена⁸⁶² в четырехстах километрах к западу от Венеции — там, где побережье Лигурийского моря поворачивает в сторону Франции и Пиренейского полуострова. Город стоит на узкой полоске суши между морем и предгорьями Апеннин. Здесь не слишком благоприятные условия для ведения сельского хозяйства, добычи полезных ископаемых или заготовки древесины, а доступ в глубь континента затруднен горами. На узкой полосе континентального шельфа перед Генуей рыба почти не водится. Своими успехами генуэзцы обязаны умению максимально использовать все возможности, которые предоставляет, вероятно, самая лучшая природная гавань на всем побережье от Барселоны до Специи. Тот факт, что это самая северная гавань во всем Западном Средиземноморье, благоприятствовал торговле с Центральной и Северной Европой через долину реки По и альпийские перевалы. (Павия находится к 115 километрах к северу от Генуи, и большая часть пути проходит через горы. Милан расположен в 35 километрах за Павией, на другой стороне реки По.) Отстоящая от Генуи на семьдесят пять миль вдоль побережья Пиза стоит в устье реки Арно и поэтому имела лучший доступ к рынкам и мануфактурам Флоренции, однако она легко оказывалась втянутой в перипетии политической жизни Тосканы и внутренней Италии.

Между генуэзцами и пизанцами существовала острая конкуренция за растущую торговлю в Западном Средиземноморье; большую часть XI века они воевали друг с другом, но иногда отставляли в сторону свои разногласия, например для того, чтобы отразить нападения мусульманского эмира Сардинии в 1015 году или для совместной атаки на Махдию. Когда в середине столетия Зириды провозгласили

Своими независимыми от Фатимидов, Ифрикия погрузилась в эпоху непрерывных войн, серьезно затруднявших торговлю, которую пизанские и генуэзские купцы, наряду с прочими, вели в Махдии. За африканское золото итальянцы предлагали⁸⁶³ европейских рабов, меха и олово, а также древесину и зерно, когда в этих товарах случалась нехватка. В свою очередь они использовали золото для закупки шелков, пряностей, медицинских снадобий и других предметов роскоши на рынках Византии и мусульманского Востока. Пользуясь слабостью Зиридов, Пиза и Генуя в 1087 году объединили силы для атаки на Махдию. Самый подробный отчет об этом предприятии мы находим в пизанской победной песне, которая перечисляет некоторые подробности сражения, а также содержит явственные религиозные намеки⁸⁶⁴, предвосхищающие Первый крестовый поход, который, как в ней поется, начнется из соображений благочестия. Точно так же, как венецианцы не смогли воспользоваться всеми преимуществами, дарованными им Золотой буллой 1082 года, генуэзцам не удалось развить успех Махдийской кампании. Ее последствия оказались неопределенными, поскольку ни Генуя, ни Пиза не имели достаточно сил, чтобы удержать завоеванную территорию.

КРЕСТОВЫЕ ПОХОДЫ

Спустя десятилетие после взятия Махдии Алексей призвал правителей западных христиан оказать ему военную помощь в борьбе против сельджуков. Ранее подобные призывы не приносили результатов, но в 1095 году он направил послов к папе Урбану II, который в ответ призвал к Первому крестовому походу. Крестовые походы — религиозные войны, которые провозглашались папой римским ради «спасения души»⁸⁶⁵, освобождения Иерусалима и Гроба Господня». Участникам похода было обещано «освобождение от всех епитимий, наложенных за грехи, в которых они искренне и полностью покаялись». Признавая, что у некоторых участников могут быть и другие побудительные мотивы, Урбан указывал, что отпущение грехов получают только те, кто едет сражаться, «побуждаемый одним лишь благочестием, а не стремлением к приобретению почестей или богатства». Для большинства крестоносцев перспективы приобретения каких-либо материальных выгод выглядели весьма туманно, вероятно, они отправлялись в поход исключительно из религиозных соображений или, по крайней мере, «во имя Господа»⁸⁶⁶ и ради прибыли».

Если Крестовые походы организовывались не ради материальных целей, то коммерческое судоходство, обеспечивавшее связи государств крестоносцев с Европой, приносило Венеции, Генуе и Пизе огромные доходы. В 1097 году армии Первого крестового похода добрались до Константинополя, а оттуда направились на юго-запад через Малую Азию. Там участники похода разделились на две армии, одна из которых перешла через верховья Евфрата и двинулась в сторону Эдессы (Шанлыурфа, Турция), в то время как оставшаяся часть отправилась в Иерусалим и, благодаря своевременному прибытию двенадцати генуэзских галер в порт Святой Симеон (древняя Селевкия Пиерия) в Антиохии, им удалось захватить город. Генуэзцы тоже нашли на одежде крест и формально вступили в ряды крестоносцев, но за свои услуги они получили коммерческие привилегии в порту, равно как и пизанцы, которые последовали за ними в 1099 году. Хотя венецианцы спохватились последними, к 1100 году они обладали флотом из двухсот кораблей, совершавших регулярные рейсы в Левант, и в долгосрочной перспективе заработали на государствах крестоносцев больше, чем кто-либо из их соперников.

Относительная легкость, с которой итальянцам удалось наладить снабжение крестоносцев всем необходимым, отчасти объясняется почти вековым упадком морского могущества мусульманских государств на Средиземном море. К XI веку численность флота Фатимидов⁸⁶⁷ теоретически доходила до семидесяти пяти — девяноста галер, и пять из них находились в Красном море. Более половины стояли в Каире и других портах дельты Нила, около двадцати пяти оставшихся были распределены между Ашкелоном, Акрой, Сидоном и Тиром. Начальником администрации флота считался эмир моря (по-арабски *эмир аль-бабр* — это слово вошло в европейские языки как «адмирал»), в его распоряжении было около пяти тысяч моряков и морских пехотинцев. Помимо того, что флот Фатимидов был сосредоточен на большом пространстве, его действия сильно затрудняла морская география Восточного Средиземноморья, где очень мало источников пресной воды, тем более что порты Леванта были захвачены крестоносцами и никто не знал, где и когда появятся христианские корабли. Захват Византией Крита и Кипра в 960-х годах вынудил морские силы Египта ограничиться исключительно оборонительной стратегией.

Возможности Фатимидов также ограничивал тот факт, что их флот был единственным военно-морским соединением в Восточном Средиземноморье. У государств крестоносцев не было ни судов, ни

отных моряков, зато бесконечный поток вооруженных кораблей в течение двух веков доставлял на Святую Землю купцов, пилигримов и воинов. Эти перевозки были никак не связаны между собой, так Фатимидам приходилось бороться не с единым флотом, который можно уничтожить за одну кампанию, а с калейдоскопом сменяющих друг друга кораблей не только итальянских городов-государств — Венеции, Генуи, Пизы, но также Византийской империи, Испании, Франции, Сицилии и даже Англии и Скандинавии. С учетом всех трудностей, с которыми сталкивался халифат, удивительно, что его флот оставался относительно эффективным в течение столь долгого времени.

Словно бы для того, чтобы подчеркнуть жизненную важность морских перевозок для государств крестоносцев, первой жертвой возродившегося ислама стало графство Эдесское, не имевшее выхода к морю. Его падение спровоцировало начало Второго крестового похода (1147–1149). На сей раз крестоносцы не ограничились походом в Святую Землю: военные действия велись на Пиренейском полуострове и против вендов — полабских славян, проживавших на землях современной Северной Германии. Крестовый поход на восток полностью провалился, и балтийская кампания продвигалась немногим лучше, однако последовавшее за этим столетие стало периодом экспансии крестоносцев. Аль-Андалус испытывал существенное давление. В период расцвета Омейядский халифат простирался на север вплоть до гор Астурии и Леона, и именно там во времена правления Альфонсо VI⁸⁶⁸, короля Леона и Кастилии и самопровозглашенного императора Испании, было положено начало Реконките. К началу XI века халифат утратил монополию на власть в Аль-Андалусе, и христиане умело использовали противоречия между тридцатью, или около того, мусульманскими эмиратами — *тайфами*, — образовавшимися на его месте. Началом Реконкисты обычно считается взятие Толедо войсками Альфонсо VI в 1085 году. Известие об этой победе подкрепляло порыв к освобождению Святой Земли от владычества мусульман, приведший к Первому крестовому походу. Это также заставило эмираты искать помощи у североафриканских Альморавидов⁸⁶⁹, которые разгромили Альфонсо в 1086 году и упрочили свою власть над Аль-Андалусом, включая все главные порты от Кадиса до Альмерии и Балеарских островов. Их сменила конкурирующая берберская династия Альмохадов, которые активно развивали атлантический марокканский порт Сале, а также «создали наиболее совершенный»⁸⁷⁰ и многочисленный флот из всех, что существовал до сих

пор». К середине столетия Альмохады продвинулись в Аль-Андалус, сделав своей столицей Севилью и сосредоточив в своих руках контроль над ранее принадлежавшей Альморавидам Северной Африкой, вытеснили норманнов из Махдии, Сфакса и Триполи (в Ливии), где те продержались меньше десяти лет.

Норманнские правители Сицилии⁸⁷¹ демонстративно воздержались от участия в Первом крестовом походе. Их отсутствие объяснялось нежеланием ссориться с сицилийскими мусульманами, хотя те и составляли значительную часть населения. Мусульмане продолжили совершать набеги на Сицилию в 1120-х годах, а норманнские короли Сицилии, в свою очередь, предприняли попытку расширить свое влияние на Северную Африку и вступили в столкновения с Альмохадами. Однако у норманнов был подчеркнут прагматичный подход к отношениям с заморскими странами: еще во времена набега на Махдию они провозгласили, что заняли порт от имени пизанцев и генуэзцев, поскольку не хотели нарушать достигнутой ранее договоренности с эмиром из династии Зиридов. В то же самое время самих генуэзцев и пизанцев на Сицилии с радостью принимали как торговцев и снабжали охранными грамотами. Отчасти благодаря такой политике сдержанности норманнская Сицилия была одним из самых многонациональных и процветающих королевств в Западной Евразии и обладала высокой культурой, сложившейся под влиянием представителей множества конфессий, живших в то время на острове: мусульман, православных, католиков и иудеев.

Сразу же после призыва папы римского к Крестовому походу на Пиренейский полуостров, генуэзцы договорились⁸⁷² с королем Кастилии о поддержке кампании против Альмерии, за что им пообещали одну треть города. Они получили значительные уступки от графа Каталонии в обмен на захват порта Тортоса на реке Эбро. Эта кампания была грандиозным предприятием для Генуи, которая выделила на ее цели более 225 галер и других кораблей, а также двенадцатитысячное войско в дополнение к экипажам судов. В октябре 1147 года генуэзский флот одержал победу над Альмерией⁸⁷³ и, прежде чем отправиться на захват Тортосы, остался на зимовку в Барселоне. Не в силах оплачивать расходы по оккупации столь отдаленной территории из городской казны, Генуя продала свою долю в Тортосе графу Барселоны и отдала владения в Альмерии в аренду богатому генуэзскому купцу еще до того, как Альмохады отвоевали город, который оставался в составе мусульманской Испании на протяжении еще трех веков.

Хотя результаты заморских кампаний Генуи были неубедительны, участие во Втором крестовом походе помогло укрепить ее политические позиции по отношению к Священной Римской империи. Когда в 1158 году Фридрих I Барбаросса вторгся в северную Италию и потребовал, чтобы города присягнули ему на верность и платили дань как императору, генуэзцам удалось добиться для себя послабления на том основании, что это они положили конец «атакам и разрушениям»⁸⁷⁴, чинимым варварами, которые ежедневно совершали набеги на все побережье от Рима до Барселоны», так что из-за них ни один христианин «не мог забыться спокойным сном под фиговым деревом у себя в саду или в увитой зеленью беседке». Если оставить высокопарный стиль, то можно сказать, что в своей политике генуэзцы руководствовались отнюдь не религиозными устремлениями. В период с 1152 по 1160 год они заключили несколько договоров с североафриканскими портами Бужи (Беджая, Алжир) и Сеута и начали торговлю с атлантическими портами Марокко, куда теперь шли караваны с золотом⁸⁷⁵ из Западной Африки, чтобы избежать столкновения с бедуинами, перекрывавшими пути между Черной Африкой и Средиземноморьем.

Второй крестовый поход на Пиренейском полуострове не ограничивался Испанией или Средиземноморьем. Спустя лишь неделю после падения Альмерии король Португалии Афонсу I и тринадцать тысяч крестоносцев из Фландрии, Нормандии, Шотландии, Англии и Рейнской области отплыли из Лондона на 165 кораблях⁸⁷⁶. Афонсу уговорил их участвовать в нападении на Лиссабон, который был в то время одним из самых больших по численности населения городов на полуострове и «вел обширную торговлю»⁸⁷⁷ со всей Африкой и доброй половиной Европы». В ходе переговоров относительно вознаграждения Афонсу согласился, что ни он, ни его люди не получают никакой доли награбленных богатств города и что он обязуется освободить своих союзников и их наследников от уплаты пошлин за их товары и корабли «отныне и присно и во веки веков во всех моих владениях». После четырехмесячной осады Лиссабон пал. С точки зрения современников, это был один из немногих успешных эпизодов Второго крестового похода. Теперь это событие принято считать поворотным моментом в истории Реконкисты.

Основной причиной неудач Второго крестового похода на восток было непродуманное решение напасть на Дамаск — государство, наименее враждебное королевствам крестоносцев, — для защиты которого сплотилось множество разобщенных при иных обстоятель-

ствах мусульманских правителей. Сирия объединилась под властью Нур ад-Дина, который, взяв в 1154 году Дамаск, призвал единоверцев к борьбе против крестоносцев. Его преемником стал наместник в Каире Саладин (Салах ад-дин Юсуф) — основатель династии Айюбидов и самый выдающийся противник крестоносцев. К тому времени египетский флот так ослаб, что восстановить его не представлялось возможным. Саладин придавал первоочередное значение восстановлению левантийских портов, но выполнить эту задачу удалось скорее на суше, чем на море, и вследствие значительного преимущества объединенных флотов крестоносцев порты пришлось снова сдать во время Третьего крестового похода. Оплакивая потерю десяти судов во время блокады Тира, биограф Саладина писал: «Это несчастье ясно показало⁸⁷⁸, что правители Египта не уделяли должного внимания нуждам флота, не отбирали тех, кто проявлял способности к морской службе, а призывали туда темных, невежественных, слабых и неопытных людей на случайной основе. И поэтому неудивительно, что при столкновении с опасностью их охватил страх и они не смогли выполнить полученных приказов». Саладин обратился к Пиренейским халифам Альмохадам с просьбой прислать ему на поддержку военные корабли, но точно не известно, ответили ли они согласием. И даже если, как пишет более поздний автор, они отправили ему 190 судов, этой помощи было явно недостаточно.

В тот же период Византийская империя погрузилась в хаос и беспорядки, вызванные поражением в войне с турками-сельджуками, конфликтом между восточной и западной церквями и кризисом престолонаследия. В 1182 году будущий император Андроник приказал перебить все католическое население Константинополя. Согласно современным оценкам, погибло около шестидесяти тысяч человек⁸⁷⁹, что говорит о большом количестве иностранных торговцев, проживавших в городе, и о масштабах насилия, развязанного Андроником. Возмездие последовало незамедлительно: латиняне, бежавшие из Константинополя, разграбили все византийские порты в Эгейском море, но это было лишь начало, а наиболее разрушительные последствия произошли лишь два десятилетия спустя.

В 1198 году Иннокентий III призвал к Четвертому крестовому походу. Вместо непосредственного вторжения на Святую Землю крестоносцы планировали высадиться в Александрии⁸⁸⁰, что объяснялось необходимостью освободить христиан, составлявших там значительную часть населения, или Каире, «поскольку взятие Вавилона [Каира] позволит нанести больший урон туркам⁸⁸¹ [Айюбидам].

Однако помимо провозглашавшихся высоких целей, существовал еще и материальный стимул для нападения на Египет, который был главной перевалочной базой на пути из Индийского океана и самой богатой страной в мусульманском Средиземноморье. Организаторы планировали набрать тридцать пять тысяч воинов, включая четыреста пятьдесят рыцарей с лошадьми, для перевозки которых требовалось триста кораблей, которые должна была предоставить Венеция. За свои услуги венецианцы потребовали восемьдесят пять тысяч марок⁸⁸², или около двадцати тонн серебра, что составляло двухгодичной доход королей таких государств, как Франция или Англия. Всю сумму надо было выплатить до весны 1202 года. К осени этого года до Венеции добралась лишь третья часть всех армий крестоносцев, и у них была собрана лишь треть необходимых денежных средств. Поскольку венецианцы требовали всю сумму целиком, крестоносцы были вынуждены добывать недостающие средства грабежом, и первой их жертвой стал город Задар (Хорватия). Иннокентий III отлучил всех участников атаки на католический Задар от церкви, но двести кораблей присоединились к дожу Энрико Дандоло для штурма порта, что создало условия для окончательного изменения первоначальных целей Четвертого крестового похода.

На следующий год крестоносцы отплыли в Константинополь, чтобы помочь восстановить на троне Алексея IV Ангела, сына свергнутого византийского императора Исаака II. Взойдя на престол, Алексей IV и Исаак II уговорили франков остаться в Константинополе, обещая выплатить им долг «в 200 000 марок серебром»⁸⁸³ и провизию для каждого участника похода, но впоследствии отказались от своего слова, и тогда франки* объявили войну. Исаак и Алексей были убиты своими же подданными, а франки разграбили город до такой степени⁸⁸⁴, что никто не мог оценить объем и стоимость их добычи. Они захватили «золото, серебро, драгоценные камни, золотые и серебряные сосуды, шелковые одежды, меха и все, что есть прекрасного в этом мире», включая четверку золотых коней, которые были установлены на базилике Святого Марка в Венеции. Размер захваченной крестоносцами добычи оценивался в невероятную сумму — четыреста тысяч марок.

Балдуин I Фландрский был провозглашен императором так называемой Латинской империи Константинополя (1204–1261), кото-

* Православные авторы обычно называли всех католиков, а мусульманские — всех христиан франками вне зависимости от их происхождения.

рая включала примерно четверть бывшей Византийской империи. Дож Венеции стал «повелителем четверти»⁸⁸⁵ и половины четверти (то есть примерно трех восьмых) Романии», включая порты Диррахий, Рагузу и Корфу на Адриатике, Корон и Медон на Пелопоннесе, Родос и Негропонте (Эвбея), Галлиполи, Радестус и Ираклию в Мраморном море, которые были важными звеньями в венецианской торговой цепочке. Венеция также предъявила права на три восьмых самого Константинополя, и, в отличие от остальных участников кампании, ей не нужно было присягать на верность Балдуину. Остатки Византии были разделены между Никейской империей, простиравшейся от Черного моря до Эгейского, правителем которой стал Феодор Ласкарис, владениями сельджуков и православной Трапезундской империей.

На самом деле Светлейшая республика Венеция полностью монополизировала византийскую торговлю и заняла господствующее положение на морском пути в Левант, но это не означает, что у венецианцев совсем не было соперников. Хотя Латинская империя полностью вытеснила генуэзских купцов из ранее принадлежавших им торговых кварталов Константинополя и наиболее прибыльной торговли в Эгейском море, Генуя переживала экономический бум. Генуэзские банкиры ссужали деньги государствам крестоносцев, римскому папе, отдельным крестоносцам; их торговля в Западном Средиземноморье постоянно расширялась, и в 1252 году генуэзские и флорентийские банкиры стали чеканить золотые монеты⁸⁸⁶. Если не считать Византийской империи, а также Сицилии и Пиренейского полуострова, унаследовавших эту традицию от своих мусульманских предшественников, то это были первые золотые монеты, отчеканенные в Европе с начала VIII века. Золотые монеты стали не только символом экономического возрождения католической Европы, но и залогом ее будущего процветания.

Одновременная экспансия соперничающих городов неизбежно вела к столкновению интересов, и в 1257 между Генуей и Венецией начались прямые военные действия. Первоначально боевые действия ограничивались морскими сражениями у Акры и Тира, но после заключения Нимфейского договора между Никейской империей и Генуэзской республикой расклад сил заметно изменился. За право беспопытного прохода в Черное море и другие уступки генуэзцы согласились предоставить Михаилу VIII Палеологу пятьдесят боевых кораблей для военной кампании против Латинской империи. С помощью флота Михаилу Палеологу удалось добиться преимущества.

В тот же год он захватил Константинополь. Несмотря на договор, венецианцы оставались основными перевозчиками в Эгейском море, и в силу этого обстоятельства они были излюбленным объектом для нападений пиратов⁸⁸⁷. Феодор Ласкарис поддерживал пиратов, чтобы затруднить венецианские и латинские перевозки, а после захвата Михаилом Константинополя ситуация еще ухудшилась. Договор между Венецией и Византией затрагивал проблему венецианских пиратов, действовавших против империи, и наоборот, а также злоупотребления византийских таможенных чиновников. На свою беду византийцы, не имея собственного флота, вынуждены были в борьбе с пиратством полагаться на иностранцев — то есть по сути просить их посторожить курятник. Эта слабость еще больше усиливалась в связи постоянной угрозой нападения со стороны изгнанных франков, чьи козни привели к Войне Сицилийской вечерни — самому долгому и лучше всего задокументированному морскому конфликту того периода, который, однако, практически не затронул Византию.

Норманнское королевство на Сицилии перестало существовать в конце XII века, когда контроль над островом перешел Карлу I Анжуйскому, который рассматривал Сицилию как трамплин для нападения на Константинополь. Византийский император Михаил призвал на помощь Педро III Арагонского, который изгнал французов с Сицилии. (Тем самым Педро заложил основу для испанской средиземноморской империи, включавшей Балеарские острова, Корсику, Сардинию и, на протяжении четырех столетий, Сицилию. Короны Арагона и Сицилии оставались объединенными вплоть до конца Войны за испанское наследство в 1712 году.) Главным архитектором морской победы арагонцев был уроженец Калабрии, адмирал Руджеро ди Лауриа, которого Боккаччо называл «человеком отменной храбрости»⁸⁸⁸. За период между 1283 и 1305 годом адмирал выиграл шесть крупных морских сражений, в которых он проявил совершенно уникальные для эпохи средневековых галер стратегические и тактические способности. Подход Лауриа к комплектованию флота коренным образом отличался от подходов его современников: под его командой служили воины, говорившие на разных языках, различных национальностей и вероисповеданий. Все обязанности на корабле были распределены между людьми из разных регионов: гребцы были преимущественно сицилийцы, арбалетчики — каталанцы (в этом искусстве с ними могли соперничать лишь генуэзцы), соединения альмогаваров («пехотинцев, искусно владевших⁸⁸⁹ копьями, дротиками, щитами, которые могли совершать длинные переходы,

двигаясь днем и ночью» совсем как современный спецназ); легкая и тяжелая конница состояли из арагонцев. Изначально Руджеро планировал укомплектовать свой флот за счет воинской повинности⁸⁹⁰, но по мере того, как размеры флота и продолжительность военных действий возрастали, подданные Королевства Арагон проявляли все меньше желания идти на военную службу. Тогда он решил предложить потенциальным воинам вознаграждение, сопоставимое с жалованьем, которое платят на торговых судах, а также долю в дележе воинских трофеев и списание долгов. Конфликт распространился в Западное Средиземноморье; в 1285 году Филипп III вместе с восемью тысячами рыцарей перешел через Пиренеи, и победа Арагона на море заставила франко-анжуйские силы остановить вторжение. Французы могли получить поддержку только с моря, и когда Лауриа разгромил французский флот в ночной битве у побережья Испании, а затем занял порт Розес, Филипп был вынужден отступить. Но окончательно война закончилась только после смерти Карла, Педро и Филиппа в 1285–1286 годах.

ВЫХОД ИЗ СРЕДИЗЕМНОГО МОРЯ

Десятью годами ранее генуэзцы открыли новую эпоху в истории Средиземноморья, Европы и, возможно, всего мира, установив регулярную морскую торговлю между Средиземным и Северным морями. В 1277 году генуэзец Николоццо Спинола совершил первый прямой рейс из Генуи до Фландрии. Вряд ли стоит удивляться тому, что именно генуэзцы первыми начали плавать по этому маршруту: они уже на протяжении целого века активно действовали на атлантическом побережье Северной Африки вплоть до Сале и Сафи, занимались на работу судостроителями⁸⁹¹ и моряками в Галисийских портах Бискайского залива, были непревзойденными знатоками сухопутной торговли с Северной Европой. Много говорится о встречных западных ветрах и течениях, с которыми сталкиваются корабли, выходящие из Средиземного моря в Атлантику через Гибралтарский пролив, но эти трудности сильно преувеличены. Корабли регулярно проходили через Гибралтар еще до того, как Гадир стал именоваться Кадисом. Хотя в целом в Средиземное море гораздо легче войти, чем выйти из него: восточные ветры преобладают пять месяцев в году — с мая по сентябрь и декабрь, а прибрежные течения направлены в сторону Атлантики.

Вскоре после того, как Фернандо III в 1248 году завоевал Кастилию, Севилью захлестнул поток судов со всего Средиземного моря из Северной Европы. Согласно «Истории Испании»: «каждый день корабли поднимались от моря⁸⁹² вверх по реке Гвадалquivир, в том числе нефы, галеры и многие другие морские суда. Они останавливались под городскими стенами и выгружали всевозможные товары со всех концов света: из Танжера, Сеуты, Туниса, Бужи, Александрии, Генуи, Португалии, Англии, Пизы, Ломбардии, Бордо, Байонны, Сицилии, Гаскони, Каталонии, Арагона и других портов Франции и многих других христианских и мусульманских стран».

Другими словами, средневековые мореходы не считали Гибралтарский пролив препятствием или границей. Главным препятствием для регулярной навигации между Средиземным морем и Северной Европой была недостаточная коммерческая привлекательность такого маршрута, а вовсе не несовершенные суда. Однако рост пиренейской и североевропейской экономик делал этот маршрут привлекательным по сравнению с доставкой грузов из Венеции и Генуи во Францию через альпийские перевалы. В то же время уменьшение объемов торговли с Левантом заставляло купцов искать другие возможности для приложения своей энергии и капитала.

Поиск новых возможностей для торговых предприятий получил дополнительный импульс в 1291 году, когда Мамлюкский султанат завершил мусульманскую реконкисту в Леванте, захватив Тир и Акру. В отместку генуэзцы начали планировать вторжение в Египет в союзе с монголами, которые после 1259 года контролировали континентальную торговлю шелком и все подходы к Черному морю. О том, что с помощью египетской кампании генуэзцы стремились получить выгодные условия для торговли, свидетельствуют еще две предпринятые ими аналогичные попытки. Первая — переговоры с государством Хулагуидов о строительстве флота, чтобы перенаправить торговые пути, ведущие из Индийского океана в Красное море, в Персидский залив. Этот план не удалось осуществить из-за гражданских волнений в Генуе. Вторая — более известная попытка братьев Вандино и Уголино Вивальди⁸⁹³ достичь побережья Индии, обогнув Африку. В случае успеха этого предприятия, Генуя могла бы вообще обойти Египет, подобно Евдоксу, который пытался обогнуть царство Птолемея за 1500 лет до этого. Братья Вивальди преуспели не больше Евдокса: они прошли Гибралтарский пролив, достигли побережья

Западной Африки, примерно напротив Канарских островов, где их видели в последний раз и откуда они отплыли в историю. Оставалось еще два века того дня, когда Васко да Гама обогнет мыс Доброй Надежды и попадет, таким образом, из Атлантического океана в Индийский.

Однако все надежды на оживление итальянской левантийской торговли исчезли после того, как мамлюки решили, что единственный способ обезопасить побережье от нападений с моря — уничтожить практически все порты⁸⁹⁴ от Синая до Александреттского залива. Вся морская инфраструктура была уничтожена в Леванте столь же основательно, как во времена вторжения «народов моря» в конце бронзового века. Хотя эти разрушения не сопровождались человеческими жертвами, их последствия оказались гораздо более долгосрочными. Бейрут и Тир в конце концов оправились, но большинство левантийских портов оставались заброшенными вплоть до двадцатого века, и наследники тысячелетних морских традиций просто проспали самые динамичные столетия океанской торговли.

Поскольку левантийские порты захирели, купцы из Индийского океана перестали заходить в Красное море, предпочитая продавать свои товары в Ормузе, у входа в Персидский залив, откуда грузы отправлялись по суше караванными путями⁸⁹⁵, одна ветвь которых отходила на запад, к средиземноморскому порту Аяс в Киликийской Армении, а другая — на север, в город Трапезунд на Черном море. После Четвертого крестового похода венецианцы получили доступ в Черное море, но генуэзцы их опередили: их торговые колонии опоясали все побережье от Константинополя до Крыма и дальше до Синопа. Крым был одним из самых многоязычных мест в мире, куда съезжались турки, монголы, каталонцы, венецианцы, генуэзцы, сирийцы, евреи, армяне, арабы и торговцы из Центральной Европы, чтобы торговать всевозможными товарами, начиная от зерна, шкур и рабов и кончая шелками и пряностями. Кафа (Феодосия) была столь же важной перевалочной базой, как античная Феодосия, и путешественник XIV века Ибн Баттута одобрительно отзывался о «чудесной гавани»⁸⁹⁶ с двумя сотнями судов, среди которых были как военные, так и торговые суда, большие и малые, поскольку это один из самых знаменитых портов мира». Но лучше всего был расположен порт Тана (Азов): лишь небольшой переход отделял его от Волги и Каспийского моря, по которому проходил Шелковый путь из Персии.

Черноморской торговле благоприятствовало не только закрытие антийских портов, но также благополучие и процветание Монгольской империи, сместившейся в 1200-х годах в Центральную Азию. Торговля в целом была выгодна для всех участников, однако были и скрытые опасности. В 1330-х годах в Китае началась эпидемия чумы, которая распространилась дальше на запад через степи Евразии. В 1347 году генуэзский корабль завез болезнь из Кафы в Европу. По чуме распространялась по суше, она продвигалась достаточно медленно, как только она попала на морские торговые пути Европы, «черная смерть» стала с ужасающей скоростью захватывать все новые и новые области. Византийский хроникер писал: «Чума свирепствовала⁸⁹⁷ на всем морском побережье, и жертвами ее пало множество людей. Она захватила не только Понт, Фракию и Македонию, но также и Грецию, Италию, все острова, Египет, Ливию, Иудею и Сирию». Немного утихнув с наступлением зимы, весной болезнь продолжила распространяться и проникла в крупнейшие центры европейской морской торговли: Геную, Пизу, Венецию, Бордо и Байонну, а затем с юга Франции перекинулась на Англию, Кале, Кельн, Копенгаген, Берген, Любек и Новгород. Далее из прибрежных городов чума двинулась по рекам внутрь европейского континента. Если бы к тому времени генуэзцы не установили торгового сообщения между Средиземноморьем и Фландрией, возможно, чума не оказала бы такого драматического воздействия на Европу. Морская торговля была не единственным путем распространения болезни, однако самым эффективным.

В некоторых районах на севере Китая от чумы погибло 90 процентов населения, а в одной только Европе эпидемия унесла двадцать пять миллионов жизней, что составляло от трети до половины всего населения. В некоторых местах потери были и того выше; так, например, численность населения Венеции упала на 60 процентов. Хотя душевные раны от потери родных и близких наложили отпечаток на всю последующую историю Евразии и Северной Африки, экономика Европы оправилась достаточно быстро. Нехватка рабочей силы привела к росту оплаты труда мастеровых, ряды которых пополнились за счет крестьян, отправившихся в города на заработки. Более высокие заработки привели к росту потребления и улучшению стандартов качества жизни, что, в свою очередь, стимулировало торговлю. Промышленность также получила толчок в своем развитии, так как нехватку рабочих рук старались компенсировать новыми техническими средствами. Венецианская и генуэзская торговля также оживилась, даже на Черном море.

ГАНЗЕЙСКИЙ СОЮЗ И ТОРГОВАЯ В СЕВЕРНОЙ ЕВРОПЕ

Даже и без генуэзских торговцев чума дошла бы в Европу с востока. Однако маршрут ее распространения по часовой стрелке из Средиземного моря в европейские атлантические порты, Северное море и дальше на Балтику свидетельствует о быстром расширении североευропейской торговли сразу после того, как итальянцы открыли морской путь из Средиземноморья во Фландрию. Здесь торговля была сосредоточена в руках немецких купцов, объединенных в Ганзейский союз. До возникновения этого союза европейская торговля ограничивалась, в сущности, региональным рынком. По сравнению с торговлей экзотическими товарами и взаимодействием зрелых, конкурирующих между собой культур в Средиземноморье и прилегающих к нему областях, экономический рост в Северной Европе основывался на довольно заурядных вещах. Ценные грузы составляли небольшую долю всех коммерческих перевозок в Средиземном море, но в Северном и Балтийском морях их значение было еще меньше. Тем не менее датские, германские, фламандские, английские и другие купцы, разбогатевшие на относительно недорогих товарах, постепенно сокращали разрыв между бедным севером и процветающим югом, и более непосредственное вовлечение в южную торговлю ускорило этот процесс.

Наиболее активно включались в средиземноморскую торговлю не Франция и Британские острова, ближе всех расположенные к Средиземному морю, а Фландрия и страны Балтийского моря. После завершения борьбы за британский трон в 1066 году Северное море стало относительно безопасным для дальних торговых рейсов. Теперь купеческие суда курсировали между Бергеном, Рибе, Гамбургом, Бременом, Утрехтом и Фландрией, поднимались по Рейну до Кельна, а также заходили во французские, английские и шотландские порты от Берика на севере до Бристоля в Ирландском море. В начале XII века наиболее активны были купцы из Скандинавии и Фландрии, но к ним все чаще стали присоединяться немецкие купцы из долины Рейна и в особенности из Кельна и Бремена. В то же время немецкие купцы все энергичнее вовлекались в балтийскую торговлю. Это направление было напрямую связано с расселением немецких колонистов за Эльбу, в Центральную и Восточную Европу. Продвижение на восток началось еще в X веке, а в XII, на фоне значитель-

по увеличению численности населения, различные сословия немецкого общества, привлеченные открывающимися экономическими возможностями, а также воодушевленные идеями Крестового похода начали массово переселяться в Мекленбург и Померанию (Западная Польша). В 1143 году Генрих III Лев, герцог Саксонии, основал полуострове, расположенном в междуречье рек Траве и Вакениц, город Любек⁸⁹⁸. Такое расположение — в двадцати километрах от Балтики и шестидесяти пяти километрах к востоку от Гамбурга на Эльбе — давало его купцам возможность быстрого доступа к Северному морю, долине Рейна и Центральной Германии.

Так же, как и в Средиземноморье, граница между коммерцией и Крестовым походом часто была практически неразличимой. Современник Генриха Льва писал, что «во время всех кампаний⁸⁹⁹ в землях славян, в которых он участвовал в молодости» — вероятно, имеется в виду провал Второго крестового похода на Балтике, — «о христианстве речи не было, всех интересовали только деньги». Более успешным в духовном и прочих аспектах оказался Ливонский крестовый поход, организованный в поддержку церкви, основанной на Западной Двине. В 1201 году кафедра епархии была перенесена в Ригу⁹⁰⁰, расположенную в устье Двины, что открывало возможности для восточных христиан торговать с Любеком и получать оттуда военную поддержку. В 1230-х годах началась германская колонизация прибрежных районов Пруссии, и, несмотря на различные задержки, полстолетия спустя она была полностью завершена. Взаимоотношения между торговлей и крестоносным движением нашли емкое отражение в письме ревельского купца, которое он в 1274 году писал своему торговому партнеру в Любек: «Наши два города⁹⁰¹ тесно связаны, как руки распятого Христа».

Что еще важнее, возвышение Любека указывало на новую ступень в развитии торговли в Северной Европе. На этой ступени опыт и знания купцов, торговавших на суше, объединился с опытом и знанием морских торговцев, что соответствовало их общим интересам. Морская торговля всегда в большей или меньшей степени зависит от комбинации континентальных и морских маршрутов, но жители Любека первыми распознали, какие преимущества сулит использование местных особенностей. На старейшей сохранившейся городской печати Любека изображен когг — основной тип судов, служивших для грузовых перевозок в то время, — в котором сидят два человека: один одет в обычный костюм путешественника, а другой

в куртку с капюшоном, как у моряка. Рисунок указывал, что Любек – место, где торговцы, доставившие свои товары морским путем, по Балтийскому морю, встречаются с купцами, которые свозят в город товары с материка, из долины Рейна. Моряки получали от сухопутных партнеров сведения о внутренних рынках, в свою очередь сообщая жителям Вестфалии, как обстоят дела с торговлей и перевозками в Балтийском и Северном морях. Поскольку они могли кооперироваться для закупок наиболее выгодных в данный момент товаров, это позволяло им увеличивать прибыль.

Как и многие передовые формы ведения бизнеса, такое партнерство оказалось исключительно выгодным. В 1241 году Гамбург и Любек заключили договор, гарантирующий обоюдные привилегии для купцов. Аналогичные договоры были заключены с другими городами, таким образом жителям Любека легко удалось убедить остальных немцев торговать исключительно с ними, и в результате Ганза – то есть союз купеческих гильдий – образовала сеть, охватившую всю Германию и, по мере расширения, Пруссию (Северо-Восточную Польшу), Литву, Ливонию (примерно, Латвию и Эстонию) и Новгород. В городах, не входивших в союз, ганзейские купцы открывали торговые представительства⁹⁰² («конторы»), а в некоторых даже строили фактории. Закрытые анклав ганзейских купцов возникли в Новгороде (основан около 1200 г.) и в Лондоне («Стальной двор», 1281 г.); менее обособленные представительства были открыты в Брюгге (1252 г.) и Бергене (1343 г.). К середине 1300-х годов из «сообщества немецких купцов»⁹⁰³, которые путешествовали вместе как в целях безопасности, так и для получения преимуществ и привилегий в торговле с иностранными государствами, Ганза превратилась в «союз ганзейских городов», в которых интересы отдельных торговцев были подчинены интересам их городов. В 1356 году в Любеке состоялся общий съезд представителей купечества, на котором обсуждались соглашения, заключенные конторой в Брюгге с графом Фландрии и королем Англии. Торговые привилегии всегда были предметом переговоров отдельных купцов на местах, но в 1374 году представители ганзейских городов выработали принцип, согласно которому все решения, принятые отдельными конторами, должны были быть дополнительно утверждены общим советом всех ганзейских городов.

В домонгольский период шла активная торговля между Балтийским и Черным морями, но после разрушения монгольскими завоевателями Киева в 1240 году наиболее безопасный маршрут сместился на запад и теперь проходил по Одеру или Висле до Кракова, или по

путу, притоку Дуная, или по Днестру. Далее на запад важнейшие торговые артерии⁹⁰⁴ в Германии шли через территории вендов на Балтику: по Траве до Любека, по Пене и Одера в Волин и Щецин, по Эльбе в Гданьск. Любек был главным центром торговли, и другие ганзейские города (всего примерно восемьдесят пять) обращались к нему за решением спорных вопросов, а нижненемецкий язык, на котором говорило большинство его жителей, стал лингва франка для всей торговли на Балтике. В то же время Ганзейский союз, пользуясь положением монополиста, всячески оттеснял своих конкурентов — голландцев, вендов, пруссаков, эстонцев и русских — от торговли наиболее прибыльными товарами.

Основным соперником ганзейских купцов были датчане, которые также пытались закрепиться в Восточной Балтике. Захватнические походы Генриха Льва на восток способствовали развитию пиратства на Балтике, поскольку, лишившись своих земель, славяне-венды стали совершать набеги на датское побережье вплоть до самой Ютландии на севере. Такая ситуация вынудила датского короля Вальдемара I Великого вступить в союз с Генрихом⁹⁰⁵ I Львом. В 1169 году датчане разрушили вендскую крепость на острове Рюген в устье Одера и, пользуясь тем, что Фридрих Барбаросса был занят войной с Италией и Крестовым походом, упрочили свою власть на востоке. Во второй половине XIII века Дания погрузилась в гражданскую войну, и большая часть ее торговли оказалась в руках у немцев. Однако основы успешной коммерции заложили именно датчане. В Дании было основано множество городов и, в частности, Копенгаген (слово «Копенгаген» на стародатском означает «гавань торговцев»), расположенный рядом с проливом Эресунн и богатым рыбопромысловым районом неподалеку от полуострова Сконе, тогда принадлежавшего Дании, а теперь входящего в состав Швеции. Ловля сельди в этих водах много веков подряд оставалась главным двигателем экономического роста на Балтике. «История Дании» XIII века так описывает продуктивность этих вод: «Восточная сторона Зеландии⁹⁰⁶ отделена от Скании проливом, который ежегодно приносит в рыболовецкие сети богатый улов. Воды в тех местах буквально кишат рыбой, так что суда временами останавливаются, поскольку гребцы не в силах пробиться через ее скопление, и ее уже нельзя ловить обычным неводом, но легко можно вытаскивать руками». Среди покупателей рыбы было много немцев, привозивших серебро из недавно открытых рудников в горах Гарц и соль — важную составляющую рыбной торговли — из Люнебурга, расположенного к югу от Гамбурга.

Хотя ганзейские купцы никогда не доминировали в Дании, как в Норвегии, где у них была «контора» в Бергене, основанная в 1343 году, многие немецкие торговцы селились в Дании. Все возрастающие трения между ганзейскими городами и Данией привели в 1360 году к открытым военным действиям⁹⁰⁷. По условиям Штральзундского мира⁹⁰⁸, заключенного в 1370 году, Ганза получила право контролировать Сконе, вернула свои привилегии, снизила таможенные пошлины и получила право вето при выборе короля Дании. В этот период Ганза достигла пика своего влияния и могущества на Балтике. Двадцатью годами позже Маргарита I Датская стала регентом Норвегии и задумала объединить три скандинавских королевства под верховенством Дании. С этой целью она поддержала восстание против короля Швеции Альбрехта, сына герцога Мекленбургского. В отместку его сторонники, включая граждан ганзейских городов Висмара и Ростока, начали поддерживать пиратов, наносивших ущерб Маргарите и ее союзникам. Эти пираты в дальнейшем получили прозвище «виталийские братья»: «виталийские» — поскольку они сами обеспечивали себя провиантом, а «братья» — в знак того, что все члены пиратской вольницы обладали равными правами. (Подобные названия часто использовались в названиях разбойничьих сообществ, действовавших на суше.) Судя по их девизу — «друзья Господа»⁹⁰⁹ и враги всех», отсылающему к высказыванию Цицерона с осуждением пиратства, — они прекрасно осознавали, что их деятельность незаконна. Виталийские братья действовали по всей Балтике, в 1392 году их приблизительная численность вдоль побережья Ливонии оценивалась в полторы тысячи человек, и два года спустя вокруг Датских островов курсировало почти три сотни разбойничьих судов. В 1396 году, когда пиратские войны были завершены, виталийские братья сохранили за собой базу на острове Готланд, с которого продолжали набеги на купеческие суда и занимались на военную службу к различным правителям от Кале до Финляндии и России. Витальеры наводили ужас на всю Балтику вплоть до 1401 года, когда тевтонские рыцари из Пруссии захватили главный город Готланда — Висбю — и казнили всех оставшихся в живых пиратов.

Четырьмя годами раньше племянник Маргариты Эрик Померанский, который был в то время королем Норвегии, стал также правителем Дании и Швеции. Кальмарская уния⁹¹⁰, на основании которой он правил всеми тремя странами, способствовала укреплению позиций датских купцов в Балтийском море наравне с торговцами из Ганзейского союза. Ослабление союза в середине столетия отражало

рост национального самосознания в каждом из трех государств, а также и уменьшение угрозы со стороны германских торговцев. Политическое могущество Ганзы также было подорвано⁹¹¹ усилением национальных государств по всей Европе, и в то же время голландские конкуренты стали угрожать их коммерческому господству. Датчане предпочитали иметь дело с голландцами, поскольку те, в отличие от немцев, не стремились навязать им свои правила. Более того, поскольку голландские суда курсировали между Балтийским и Северным морями, они тем самым снижали значимость оси Любек—Гамбург. Голландцы также стали источником поступлений в казну Датского королевства, когда в 1429 году правительство ввело пошлину за проход через пролив Эресунн.

При всей коммерческой, политической и культурной значимости Любека и Гамбурга приходится признать, что в период с XII по XIV век самым важным портом Северной Европы был Брюгге — государственный и политический центр провинции Фландрия, давший приют великому множеству иностранных общин. Брюгге стал портом благодаря страшному шторму 1134 года, когда в заиленном устье реки Звин⁹¹² образовался канал, открывший городу доступ в Северное море. Это позволило кораблям подходить к самому центру города, где имелись рынки, весовые пункты и стационарные краны для разгрузки. Тем не менее драги того времени не могли долго поддерживать канал в рабочем состоянии, и со временем пройти по нему могли только самые мелкие суда, что привело к созданию портов ниже по течению, в Дамме и Слейсе.

Отчасти привлекательность Брюгге объяснялась хорошей доступностью для купцов из Южной Европы, Балтики и Британских островов, но он и сам по себе был богатым промышленным центром. В XII веке Фландрия, Эно и Брабант производили лучшие роскошные ткани в Северной Европе, и поэтому купцы из Генуи и Венеции вынуждены были плавать за ними в Брюгге. Кроме того, Брюгге производил рыцарские доспехи, рукописные книги, украшенные миниатюрами и орнаментом, а потом и печатные книги. Благодаря его вовлеченности в мировую коммерцию, практически все, что продавалось в Европе, можно было найти в Брюгге⁹¹³. Список неизвестного автора перечисляет множество товаров, импортируемых напрямую из тридцати с лишним областей Северной и Южной Европы, Северной Африки, Леванта, Малой Азии и Черного моря. В списке упоминались такие продукты, как сельдь, зерно, сыр, бекон, мед, вино, пряности, финики, миндаль и сахар; ткани из шерсти, хлопка и шелка; продук-

ты животного происхождения от мехов, шкур и кожи до свечного сала, топленого жира и пчелиного воска; драгоценные, цветные и черные металлы, а также промышленные минеральные вещества (медь, железо, олово, свинец, уголь и квасцы) и охотничьи птицы. Брюгге оставался центром международной коммерции в Северной Европе до конца XV века, когда корабли полностью переросли мелкие воды реки Звин и средоточие торговли сместилось на восток к порту Антверпен на реке Шельда.

Ганзейские и фламандские купцы находились в выгодном положении на рынках Англии⁹¹⁴, которая не производила почти никаких экспортных товаров, кроме шерсти, олова, угля и свинца, закупая при этом на континенте железо, соль, шкиперское имущество и вино. Англо-норманнская аристократия почти не уделяла внимания развитию флота, сосредоточившись на консолидации политической власти. Перед английскими королями также стояла трудная проблема управления территориями, расположенными по другую сторону Ла-Манша, которая принадлежала им по праву наследования. Когда Генрих II Плантагенет в 1154 году стал королем Англии⁹¹⁵, он присоединил ее к своим обширным владениям во Франции, включавшим графства Анжу и Мэн (где он родился), а также герцогства Аквитанию и Гасконь. В худшее для себя время французские короли обладали лишь ограниченным доступом к Ла-Маншу, но между 1203 и 1259 годом они отвоевали Руан и Нормандию, а также Ла-Рошель и Бискайский залив, построили порт Эг-Морт на Средиземном море и вынудили английского короля Генриха III отказаться от притязаний на какие-либо владения на континенте, за исключением Аквитании. Обладавшая обширными виноградниками⁹¹⁶ вокруг Бордо и в долине Жиронды, Аквитания была особенно лакомым куском и настолько важной опорой для английской внешней торговли, что даже грузоподъемность судов стали измерять в танах⁹¹⁷ — единицах объема, равных большой бочке для вина, вмешавшей 252 галлона (1270 бутылок). (Хотя единицы измерения изменились, размеры судов до сих пор классифицируются в соответствии с их тоннажем.) Этот подход применяли как к гражданским, так и военным судам, и в начале 1200-х годов корабли грузоподъемностью больше восьмидесяти танов считались пригодными для военного флота, и поэтому их требовалось вносить в королевский реестр.

Такой подход к ведению военных действий на море оказался очень разумным, поскольку в Средневековье столкновения флотов в водах Северной Европы происходили очень редко. Гораздо чаще купеческие

да использовались в качестве вспомогательных и транспортных, особенно в английских кампаниях против Уэльса и Шотландии, а также во время Столетней войны⁹¹⁸ с Францией (1337–1453 годов). Учитывая опыт Анжуйского королевства в Войне Сицилийской вечной тропы, французы старались уделять больше внимания военному флоту. В 1293 году Филипп IV нанял генуэзских советников для работы на *Clos aux Galees*⁹¹⁹ в Руане — первой военной верфи в Северной Европе, а также арендовал в Генуе несколько судов с экипажами. С такими силами он был готов атаковать англичан. Сами французы не слишком рвались в бой. В частности, в Битве при Слейсе в 1340 году они потеряли 200 из 230 судов и семнадцать тысяч человек убитыми отчасти потому, что французские командиры не желали слушать генуэзских советников. Однако морские сражения случались редко — за всю историю Столетней войны их было всего четыре, — и даже когда урон был существенным, значение битвы сводилось к затруднению или облегчению перевозки людей и снаряжения.

В ответ на создание *Clos aux Galees* Эдуард I приказал двадцати шести английским городам выделить ему двадцать галер для защиты королевства. Эти суда составляли основу королевского флота: их дополняли корабли, предоставленные Пятью портами, а также взятые в аренду у иностранных владельцев. Союз Пяти портов⁹²⁰ — Дувра, Гастингса, Хита, Нью-Ромни и Сэндвича — был создан между XI и XIII веком и первоначально занимался проведением ежегодной селедочной ярмарки в Ярмуте, но поскольку эти города имели стратегическое расположение вдоль Па-де-Кале, король обязал их защищать страну от вторжений с континента. Королевская власть в то время была довольно слаба, и государство в значительной мере полагалось на судовладельцев. В монаршей грамоте союзу вменялось в обязанность ежегодно предоставлять определенное количество судов для ведения военных действий, а за это союз Пяти портов получал исключительные привилегии, включая права на имущество потерпевших крушение судов и свободу от налогов, которые они регулярно недоплачивали*. В 1297 году, во время экспедиции Эдварда I в Слейс, более 165 человек погибло в стычках между экипажами из Пяти портов и соперничавшего с ними Ярмута. Восьмью годами

* По традиции, суверен имел право на любое выброшенное на берег судно или грузы. После отмены прав суверена на обломки кораблекрушения стало возможно возвращать товары, спасенные с потерпевшего крушения судна, их первоначальным владельцам.

позже одно из отправленных Пятью портами на королевскую службу судов должно было патрулировать Ла-Манш в целях противодействия пиратам, а вместо этого его команда ограбила суда, принадлежавшие лондонским купцам, на 300 фунтов стерлингов. Подобным же образом государство постоянно задерживало выплату жалованья командам и никак не компенсировало судовладельцам их потери, пока парламент в 1380 году не принял закон, устанавливающий небольшое возмещение⁹²¹ за износ корабельного имущества.

КАПЕРСТВО И КАПЕРСКИЕ СВИДЕТЕЛЬСТВА

В 1420 году в английском городе Саутгемптоне впервые основали базу военно-морского флота и судоверфь, но то была лишь пробная попытка, и вскоре власти от этой мысли отказались. Вместо создания регулярного флота Генрих VI предпочел выдавать капитанам вооруженных торговых судов каперские свидетельства⁹²². Теоретически судовладелец, ограбленный подданным другого государства, мог подать на того в суд в стране грабителя и требовать возмещения убытков. Если такой возможности не было или беспристрастность приговора вызывала сомнения, жертва могла обратиться к собственному государю за каперским свидетельством, позволявшим грабить соотечественников первоначального грабителя до возмещения стоимости утраченного имущества; впрочем, на такие тонкости обычно не обращали внимания. Каперы, или приватиры, как стали называть тех, кто действовал на основании каперского свидетельства, были не просто системой альтернативного правосудия, действовавшей в мирное время; в военное время правители усиливали ими свой флот. Чтобы собрать средства на анжуйскую кампанию, Руджеро ди Лауриа выпустил⁹²³ каперские свидетельства на 20 процентов захваченных призов. В 1292 году доходы от рейдерских захватов составляли до половины бюджета его флота. В английском каперском свидетельстве, выданном в 1400 году, указано, что его обладателю можно делать и чего нельзя (или, по крайней мере, по отношению к кому он не может этого делать).

Поручается Вильяму Принсу⁹²⁴, владельцу барки «Кристофер» из Арунделла, набрать необходимое количество моряков и выйти в море по поручению короля, при условии, что ни он и никто другой из подданных короля в его команде не будет захватывать корабли, барки

и другие суда, товары либо имущество, принадлежащие королевствам Франции, Испании, Португалии или каким-либо другим, за исключением лишь королевства Шотландии.

Другими словами, король поручал Вильяму Принсу захватывать шотландские суда и грузы, не покушаясь ни на чьи еще. Неизвестно, соблюдал ли Принс эти ограничения или нет, но многие каперы превращали свои полномочия и грабили также союзников и даже соотечественников. Отсутствие дисциплины было главным недостатком системы каперских патентов. Имелся у нее и другой существенный изъян: даже если приватиры строго следовали взятым на себя обязательствам, они не подчинялись королю напрямую. Поэтому, хотя каперы и создавали серьезные препятствия для вражеской торговли и обеспечивали определенный доход торговцам, терпевшим убытки из-за действий неприятеля, в случае войны государство не могло рассчитывать на сколько-нибудь значимую помощь приватиоров.

КОРАБЛЬ

Обычные купцы охотно приобретали каперские свидетельства отчасти потому, что средневековая морская торговля научила их быть готовыми к любым неожиданностям, отчасти же потому, что их суда легко превращались в боевые. Даже по мере совершенствования корабельной конструкции, парусного вооружения и судостроительных технологий разница между военными и торговыми кораблями оставалась несущественной. Наиболее заметно конструкция судов изменилась на севере, где вытянутые ладьи викингов с их одинаковыми носом и кормой уступили место относительно неуклюжим бочкообразным судам, строившимся по технологии «от обшивки», и потом уже усиленных каркасом и поперечными балками, которые выступали по обе стороны корпуса. Когги имели относительно плоское днище, высокие борта и почти прямую, а не изогнутую подводную часть кормы (ахтерштевень). Ахтерштевень, вероятно, спрямили для того, чтобы крепить руль, расположенный в диаметральной плоскости⁹²⁵, появившийся в Европе около 1200 года. Несмотря на длинную родословную в Китае и упоминания в X веке в Индийском океане, руль, расположенный в диаметральной плоскости, появился в Северной Европе абсолютно независимо и подвешивался к ахтерштевню на системе креплений, подобных дверным петлям, а не на веревках.

Когги приводились в движение единственным прямым парусом на мачте, установленной посередине судна. Многие из них имели на носу и на корме деревянные надстройки — кастли, а также «воронье гнездо» на мачте. Первоначально передний и задний кастли были отдельными строениями, собранными на палубе, но со временем они стали полноценной частью корпуса. Кастли защищали от вражеских копий и стрел и давали преимущество по высоте при нападении на врага. Они встречались не только на коггах. Изучение печатей⁹²⁶ 1150–1300 годов с изображениями кораблей показывает, что почти половина из них были оснащены деревянными надстройками. В ходе раскопок недостроенного ганзейского когга⁹²⁷, найденного в окрестностях Бремена на реке Везер и датированного 1380 годом, на судне был обнаружен кастль на корме и элементы конструкции кастля в носовой части. Кормовой кастль не только прикрывал стрелков в сражении, но также служил убежищем для рулевого, стоявшего у румпеля на главной палубе. На бременском когге кастли использовались еще и для хранения брашпиля и кабестана* — корабельных механизмов, которые нужны для того, чтобы поднимать якорь, ставить мачту, поднимать на борт тяжелые грузы и бросать реи.

Хотя в конце XIII века коммерческое и технологическое преимущество в торговле между Средиземноморьем и Францией, Англией и Фландрией принадлежало итальянцам, когги впервые появились в Средиземном море уже во время Пятого крестового похода (1217–1221). В начале 1300-х годов судостроители Средиземноморья начали использовать когги как модели для своих собственных кораблей. Флорентийский хроникер Джованни Виллани приписывал перемены экономическим преимуществам, которые давало использование коггов:

Не так давно⁹²⁸ некие люди из Байонны, что в Гаскони, прошли через пролив Севиллы (Гибралтар) на своих кораблях, именуемых байоннские коки, на которых они пиратствовали в море и причинили много вреда. С тех пор генуэзцы, венецианцы и каталонцы начали использовать когги для мореплавания, отказавшись от судов больше-

* Брашпиль и кабестан — механические устройства лебедочного типа для передвижения тяжелых предметов. Различия между ними заключаются в том, что брашпиль имеет горизонтальный вал, на который наматывается цепь или канат, а кабестан — вертикальный.

размера, поскольку когги превосходили их старые суда (навы) по многим качествам и стоили дешевле. Это обстоятельство внесло существенные изменения в наши представления о мореплавании.

Навы, о которых пишет Виллани, были широкими кораблями с высокими бортами, на которых было много места для недорогих объемных грузов, таких как зерно или вино. Поскольку основными требованиями при строительстве таких судов были большая грузоподъемность и экономичность, они становились легкой добычей для галер, хотя их и строили с высокими кастлями. Относительное преимущество галер и нав, известных также под именем «круглых кораблей», можно увидеть в отчете о сражении между венецианскими и генуэзскими кораблями, имевшем место в 1264 году. Обычно венецианские конвои, следовавшие в Левант, сопровождались галерами, но в тот год конвой, состоявший из круглых кораблей, среди которых был «Роккафорте»⁹²⁹ — большой, принадлежавший государству, бусс, пригодный как для торговых перевозок, так и для военных действий — и нескольких таретт меньшего размера, шел в Сирию без сопровождения. «Роккафорте» был необычайным кораблем для своего времени: тридцать три метра в длину, четырнадцать в ширину, и более девяти метров от киля до верхней точки кормы. По всей вероятности, он имел три мачты и два кастля — на носу и на корме. Его грузоподъемность составляла около пятисот тонн, что более чем в два раза превышало грузоподъемность обычного купеческого судна, подобного сопровождавшим его тареттам. Генуэзский флот, состоявший из шести галер под командованием Симона Грилло, внезапно напал на «Роккафорте» и его спутников рядом с островом Сазани (Албания). Хотя галеры не могли причинить существенного вреда огромному буссу, они представляли существенную угрозу для таретт. Венецианцы перенесли наиболее ценные грузы с таретт на «Роккафорте», после чего затопили три из них, а прочие бросили дрейфовать вместе с грузом масла, меда и прочих товаров.

Разграбив таретты, Грилло предложил венецианцам, укрывшимся на «Роккафорте», сдаться, обещая при этом высадить их на землю живыми и невредимыми. Однако венецианское судно было неуязвимо для небольших галер, и его командир насмешливо ответил, что «если генуэзцы»⁹³⁰ храбрые ребята, пусть попробуют взять его штурмом, поскольку корабль нагружен золотом и прочими драгоценными товарами». Грилло предпочел удовольствоваться захваченными тареттами, а «Роккафорте» целым и невредимым вернулся в Рагузу.

На всем протяжении XIII века в Средиземном море было не более полудюжины кораблей такого размера, как «Роккафорте». В результате обычные торговые корабли оказывались полностью беззащитны перед галерами, которые могли быть даже длиннее, чем «Роккафорте». Самые ранние и наиболее полные сведения о размерах военных галер⁹³¹ сохранились в архиве канцелярии Карла I Анжуйского, короля Неаполя, потерпевшего поражение в Войне Сицилийской вечерни в 1282 году. Эти суда были сорок метров в длину и почти четыре метра в ширину по верхней палубе и несли 108 весел. В отличие от античности и раннего Средневековья, когда гребцы сидели в несколько рядов друг под другом или на одно весло приходилось сразу несколько человек, теперь гребцы сидели на скамьях, стоявших под углом к корме — такая рассадка получила название *alla sensile*⁹³² (от испанского *sencillo* — «просто»). На каждого гребца приходилось по одному веслу. Кроме гребцов на анжуйских галерах было два капитана, четыре рулевых, два юнги и тридцать шесть воинов — всего 152 человека.

К концу столетия венецианские судостроители создали «большие галеры»⁹³³, конструкция которых была в наибольшей степени приспособлена для направлений, на которых их предполагалось использовать, будь то Трапезунд, Александрия или Фландрия. Галера, предназначенная для перевозок во Фландрию, отражала потребность в большом, устойчивом торговом судне, способном выдерживать долгие океанические переходы в Англию и Фландрию, расстояние до которых составляло до 2500 миль. Более длинные, широкие и глубокие, чем обычные галеры, самые ранние большие галеры имели около сорока метров в длину и пяти метров ширину при грузоподъемности около 140 тонн, но уже к середине XV века стандартная длина составляла сорок шесть метров, а грузоподъемность — 250 тонн. На них было от двадцати пяти до тридцати гребных скамей с тремя гребцами и тремя веслами, уравновешенными свинцовыми грузами, на каждой. Тем не менее большие галеры были в сущности парусными судами, а гребцов использовали только для входа и выхода из портов, а также в случае опасности, и капитаны часто оставляли большую часть весел на берегу, в то время как гребцы оставались на судне для его защиты.

Хотя корабли из Северной и Южной Европы, воспитанные в различных традициях, теперь могли непосредственно ознакомиться с неизвестными ранее конструкциями и технологиями, заимствования чужого опыта практически не было. Судостроители Средизем-

Юморья начали применять руль, расположенный в диаметральной плоскости, и некоторые существенные элементы когга, а на северных судах стали появляться суда с характерными для Средиземноморья обводами. Однако северные суда по-прежнему строились⁹³⁴ «от обшивки» и оснащались одним прямым парусом, в то время как южные строились «от каркаса» и имели латинское парусное вооружение, застывающее на двух или трех мачтах. Еще одно различие заключалось в том, что средиземноморские галеры значительно превосходили по размерам своих северных конкурентов. Хотя бременский когг с грузоподъемностью около 50 тонн был небольшим судном, самые большие когги вмещали лишь в три раза больше груза, то есть в половину меньше грузоподъемности таретт. В 1439 году венецианская большая галера, ходившая в Саутгемптон, могла перевезти 2783 отреза⁹³⁵ ткани длиной 24 ярда и шириной два ярда и еще четырнадцать тонн олова, а средний северный когг — только 752 отреза.

Относительно небольшие изменения в северном и южном судостроении полностью преобразили региональную и международную торговлю. Увеличенная вместимость, меньшие экипажи и способность преодолевать большие расстояния, не останавливаясь для пополнения запасов воды и продовольствия, привели к значительному снижению стоимости перевозки, которые и так были гораздо ниже, чем стоимость перевозки по суше. По расчетам флорентийского купца Франческо-Бальдуччи Пеголотти, в 1336 году стоимость транспортировки⁹³⁶ морем мешка шерсти на расстояние семисот миль от Лондона до устья Жиронды составляла одну восьмую от стоимости перевозки этого же мешка на расстояние четырехсот миль от Жиронды до Эг-Морта. На этом примере мы видим, что перевозка по суше была в четырнадцать раз дороже, чем по морю. Стоимость перевозки в XIV веке упала на четверть и продолжила снижаться в XV. Согласно расчетам Пеголотти, стоимость перевозки составляла почти четверть в конечной цене квасцов (закрепителя краски) и около 30 процентов в цене синили (синей краски), но лишь столетие спустя стоимость перевозки тех же товаров составляла лишь 8 процентов от их конечной цены.

Что касается удобства морских путешествий, то тут никаких улучшений не наступило. Если в этом плане что-то и изменилось с увеличением размера судов и их грузоподъемности, то лишь в худшую сторону. Гребцы на галерах спали на своих скамьях, в то время как купцам и паломникам приходилось спать под палубой в совершенно незавидных условиях. Согласно правилам, существовавшим

в XIII веке в Марселе⁹³⁷, откуда пилигримы отправлялись на Святую землю, шкиперы должны были выделить каждому пассажиру на борту судна не менее одного квадратного метра площади, и это оставалось нормой на протяжении столетий. Брат Феликс Фабер писал в 1483 году: «Койки пилигримов⁹³⁸ тянутся вдоль обоих бортов судна, или, точнее сказать, трюма. Они устроены так, что между ними совершенно нет места. Пилигримы лежат рядом с другим головой к борту судна, ногами к центру. Поскольку трюм широкий, посередине, между койками, стоят сундуки и баулы паломников». На том судне, на котором путешествовал Фабер, свет попадал в трюм только через четыре люка на палубе, и они же служили источником свежего воздуха. Однако дышать все равно было трудно, поскольку «вся галера снаружи была вымазана черным дегтем вплоть до веревок и палубы, чтобы дерево не гнило от воды». И без того ужасные условия еще больше ухудшала вонь от трюмной воды, которая собиралась в колодце вокруг грот-мачты. По словам Фабера, «туда не мочатся и не испражняются, но вся вода, которая видимо и невидимо проникает в галеру, сливается в этот колодец, и от него исходит совершенно отвратительный запах, гораздо хуже, чем из любого отхожего места». Эти условия были не хуже тех, которые могли представить своим пассажирам круглые суда, но скорость и безопасность больших галер делали их предпочтительным средством перевозки для тех, кто мог себе это позволить. Учитывая ужасные условия, описанные Феликсом Фабером, нам, избалованным комфортом, удивительно, что почти никто на них не жаловался. Тем не менее сведения об организации жизни на борту судов встречаются крайне редко, даже в переписке купцов, которые по роду деятельности вынуждены были подолгу находиться в плавании.

ВЕДЕНИЕ ТОРГОВАЛИ

В XI веке профессия купца редко переходила от отца к сыну, а вот партнерство между людьми, не состоящими в родстве, было обычной практикой. Чтобы исключить обман при заключении сделок, использовались как формальные, так и неформальные методы. Хотя известны случаи сотрудничества между купцами⁹³⁹ различных конфессий, особенно в Средиземноморье, но чаще купцы предпочитали вести дела с единоверцами по правилам своей религии. Вне зависимости от вероисповедания купцы могли как сотрудничать, так и конкури-

равать между собой, сообразуясь с обстоятельствами. В исламском мире глава купеческого сообщества (*вакиль ат-туджар* по-арабски) среди прочего должен был представлять своих товарищей⁹⁴⁰ в судебных спорах. Кроме того, он исполнял обязанности банкира, передавал корреспонденцию и предоставлял складские помещения. Специальные постройки, *фондуки*, предназначенные для хранения товаров, найдены во многих городах Северной Африки и Ближнего Востока. Они служили тем же целям, что и кварталы, выделенные иностранным торговцам в Константинополе.

Со всех грузов, прибывавших в мусульманские порты, взималась пошлина⁹⁴¹, но ее размер варьировал в зависимости от статуса владельца: 1,5–2 процента от годового заработка для мусульман, 5 процентов для немусульман, живущих в пределах Дар аль-Ислама, и 10 процентов для немусульман, проживающих за пределами Дар аль-Ислама. Последние могли торговать в мусульманском порту, только если у них имелся специальный сертификат, по-арабски именуемый «аман», действовавший во всем мусульманском мире. Этот сертификат гарантировал свободу вероисповедания, право наследования, право на закупку провизии и ремонт судна, неподпадание под действия закона о береговом праве, экстратерриториальность, а также, среди прочего, право непосредственно обращаться к главе мусульманского сообщества. Все эти права были получены в результате договора между имамом и христианским государством. Имея «аман»⁹⁴², купцы могли торговать во время ведения войны между христианскими и мусульманскими государствами. Христианские торговые суда заходили в Александрию⁹⁴³ и Думьят даже в тот период, когда Саладин предпринимал активные действия против флотов крестоносцев между 1179 и 1187 годом.

Подобные гарантии были призваны обеспечить христианским торговцам доступ на мусульманские рынки, но в то же время христианские государства не предпринимали никаких мер, чтобы открыть свои рынки для мусульман. В католической Европе косо смотрели на иноверцев, а мусульманские правоведы не одобряли торговлю за пределами мусульманского мира⁹⁴⁴ на том основании, что заимствование у неверных законов и обычаев может привести к моральному упадку. Этот запрет не был абсолютным, и в Константинополе с конца X века существовало мусульманское сообщество; в договоре между Василием II и Фатимидским халифом Абу Мансуром Низаром аль-Азизом указывалось, что мечети Константинополя будут возносить молитвы о здравии и благополучии последнего. В 1189 году

Исаак II заключил договор, по которому предусматривалось строительство второй мечети. В византийскую столицу отправили посла, имама, муэдзинов и чтецов Корана. По словам биографа Саладина: «День, когда они вошли⁹⁴⁵ в Константинополь, стал великим днем для всех мусульман, их встречало великое множество купцов и путешественников». Западные европейцы были возмущены, но теплый прием, оказанный византийцами мусульманам, объяснялся их общей неприязнью к западным крестоносцам.

С ростом интереса к морской торговле корабли становились все больше, стоимость перевозимого ими груза увеличивалась, и это вынуждало инвесторов искать новые способы обезопасить свои вложения. Распределение ущерба между всеми членами гильдии или цеха давало защиту от изначально свойственных морской торговле рисков, но самым существенным достижением стала система коммерческого страхования, возникающая в поздний период Средневековья. Хотя некоторые примитивные формы страхования существовали и ранее — одной из таких своеобразных форм можно считать «морской заем», — однако лишь в конце XIV века итальянские торговцы стали заключать договоры страхования. С самого начала страховка предполагала выплату компенсации за ущерб, причиненный «Богом, морем⁹⁴⁶, военными действиями, падением за борт, задержанием правителями, властями городов или какими-либо иными лицами, санкциями, арестом или любыми другими бедами, несчастьями или препятствиями, за исключением загрузки и таможи», — как гласил флорентийский контракт от 1397 года. Кражи, совершенные офицерами и командой судов, страховкой не покрывались. Как и сейчас, размер страховых платежей зависел⁹⁴⁷ от времени года, длительности рейса, размеров судна, от того, проходил ли маршрут через районы, где действовали пираты, и от ряда других соображений. (Галеры часто платили за страховку меньше, чем круглые суда.) Премия по полису, выписанному в 1350 году для судна, совершавшего рейс из Палермо в Тунис и обратно, составляла 14 процентов, и согласно двум другим полисам, выписанным в Палермо в тот же год, страховые тарифы составляли от 15 до 20 процентов. С течением времени тарифы снижались: с 8 процентов за атлантический переход из Кадиса в Слейс в 1384 году до 6 процентов за рейс из Константинополя в Венецию в 1430 году; между 12 и 15 процентами за долгий переход между Лондоном и Пизой в 1442 году, но только 5 процентов за сопоставимый с ним по длительности рейс из Слейса в Пизу на четверть столетия позже, в 1450 году. Несмотря на такие высокие ставки —

сегодняшний обычный размер страховых премий составляет около одного процента, — страховщики могли потерять значительные суммы. Однако в целом торговые перевозки в конце Средних веков становились все более эффективными и прибыльными; торговцы активно искали все новые и новые рынки и возможности для увеличения прибыли, приближая, таким образом, наступление новой эпохи.

Между XII и XV веком в Европе произошли существенные изменения. Больше тысячи лет субконтинент отделял Северное и Балтийское моря от Средиземного, но к концу XIV века морские и речные маршруты связали между собой все берега Европы и сделали ее одной из наиболее динамично развивающихся, если не самых богатых, торговых сетей мира. Аналогично тому как в конце первого тысячелетия варяги освоили перевозки по рекам Восточной Европы, создав возможности для бесперебойной торговли между Средиземным и Черным морями, с одной стороны, и Балтийским, с другой, так в XIII веке генуэзские и венецианские купцы открыли западный морской путь из Средиземного в Северное море. Это облегчило обмен товарами, идеями и, что менее желательно, болезнями. К концу XV века торговые связи в Европе переплетались настолько тесно, что на ярмарке в Брюгге русские меха⁹⁴⁸ можно было купить как у ганзейских купцов, доставивших их через Балтику, так и у венецианцев, которые везли их из Таны на Черном море.

Хотя коммерция претерпевала значительные изменения, общий объем товаров, которые в XV веке венецианцы перевозили в течение года, вероятно, поместился бы в один-единственный грузовой корабль XXI века. Тем не менее на современных грузовых кораблях команда обычно состоит меньше чем из тридцати человек, а портовое обслуживание происходит далеко от центральных районов городов. В средневековой Европе морские перевозки обычно определяли лицо того или иного города, и в них были вовлечены большие объемы финансового и человеческого капитала. Однако главное, что принесла коммерческая революция Средних веков в Европу, — это ускорение межрегионального обмена и выделение людей и ресурсов для поиска новых рынков, будь то в пределах привычного мира Средиземноморья и Европы или в сказочных землях Востока.

ГЛАВА 13

ЗОЛОТОЙ ВЕК АЗИАТСКОГО МОРЕПЛАВАНИЯ

К концу XI века восточные и западные оконечности Евразии связывала уже полностью сформировавшаяся сеть морских и сухопутных торговых путей. Нет письменных свидетельств, что в то время какие-либо товары или люди перемещались от атлантического побережья Марокко или Испании до тихоокеанского побережья Китая или Японии и наоборот (как происходило, по имеющимся у нас доподлинным сведениям, в XIV веке), но вероятность этого весьма велика. Вслед за ростом могущества Фатимидского халифата в Египте увеличивался поток торговых кораблей в Красное море, а в Средиземноморье усиливалось влияние торговых и военных флотов христианских держав. Иудейские и мусульманские торговцы были вытеснены на периферию или переместились из Средиземного моря в Индийский океан, где им удалось использовать к своей выгоде сформировавшиеся за предыдущие века торговые маршруты. Таким образом они помогали венецианским, генуэзским и прочим христианским торговцам удовлетворять растущий спрос европейцев на специи и прочие предметы роскоши, традиционно доставляемые с Востока. К этому времени мореплавание в муссонных морях вступило в зрелую, устойчивую фазу, которую, однако, не стоит приравнять к стагнации. Расширение морской торговли способствовало росту количества и размеров судов, осуществлению все более дальних и длительных морских экспедиций, а также совершенствованию навигационных приборов и вспомогательных средств, включая печатные мореходные карты и магнитные компасы.

МОРСКИЕ АМБИЦИИ КИТАЙСКИХ ДИНАСТИЙ ЮЖНАЯ СУН И ЮАНЬ

К началу XII века в Северо-Восточной Азии сформировалось несколько влиятельных государств: киданьская империя Ляо, захватившая север Китая и Восточную Монголию, Тангутское царство Си Ся, расположившееся на северо-западе Китая, а также империя Северная Сун. После полутора веков сложившееся равновесие было резко нарушено чжурчжэнями, подданными Ляо. Провозгласив империю Цзинь, они захватили столицу киданей город Даду (современный Пекин) и в 1127 году столицу Северной Сун Кайфын*. Гао-цзун, брат захваченного в плен императора, основал новую столицу государства, известного впоследствии как династия Южная Сун, в Линьяне (Ханчжоу), который стал первой и единственной морской столицей объединенного Китая. При том, что морская торговля в Китае развивалась к тому времени уже несколько веков, усиленное внимание к ней правителей Южной Сун свидетельствовало, что они сознательно стремились возместить недостаток возможностей для развития коммерции на севере и западе. Интерес к морским коммуникациям был предопределен постепенным смещением центра политической жизни Китая на юго-восток, но после установления чжурчжэньской династии Цзинь у Китая просто не оставалось другого выбора. Четыреста тысяч китайцев бежали на юг, в частности в гористые прибрежные провинции Цзянсу и Фуцзянь, где ведение сельского хозяйства было затруднено, и поэтому экономическое развитие регионов шло медленно. Перераспределение населения способствовало урбанизации этих районов, сопровождавшейся ростом промышленного производства, в частности керамики, и торговли.

Решение перенести столицу в Линьян отражало признание правящей элитой важности морской торговли как для простых граждан, так и для правительства, испытывавшего определенные затруднения, поскольку до падения Кайфына две трети посланников с данью прибывало в Китай по морю. Это уже было значительно больше, чем в предыдущие столетия, но с переездом столицы в Линьян вся дань стала поступать морским путем, и в первые годы становления династии Южная Сун доходы от морской торговли составляли до 20 процентов по-

* Получившее распространение в европейских языках слово Catai (Китай) происходит от слова «кидани».

ступлений в государственную казну. Эти изменения не могли произойти без официального разрешения на самом высоком уровне и резкого отхода от традиционного взгляда на международную торговлю. Гао-цзун заметил по этому поводу: «Прибыли от торговли с заморскими странами⁹⁴⁹ самые высокие. При правильном подходе к делу доход может исчисляться миллионами (медью). Разве это не предпочтительней, чем обкладывать налогами народ? Поэтому мы уделяем заморской торговле такое внимание. Таким образом мы можем быть более снисходительны к народу и позволить ему немного улучшить свое благосостояние».

Такая перемена была особенно благоприятна для купцов Южного Фуцзяня, среди которых было много хок-кьень, вынужденных заняться морской торговлей в период междоусобия в X веке. После восстановления династии Сун они стали привлекать в Цюаньчжоу, превратившийся к тому времени в ведущий китайский международный, порт все больше мусульманских и тамильских торговцев. В скором времени весь импорт стал доставляться цюаньчжанскими купцами напрямую из Юго-Восточной Азии. Первоначально они трудились под командованием более опытных и обладающих необходимыми связями иностранцев⁹⁵⁰, но со временем, усовершенствовав навигационные навыки и знание рынков, начали действовать самостоятельно: впервые в истории значительное количество частных китайских торговцев совершало дальние путешествия за моря на собственных кораблях. Хотя они доходили даже до Южной Индии, обычно их путь лежал не дальше базаров Явы, Суматры и Малаккского полуострова, где можно было встретить западные товары, завезенные купцами Индийского океана. Сосредоточившись на относительно близких рынках (от Цюаньчжоу до Малаккского пролива чуть меньше двух тысяч миль), китайцы подчинили себе морские пути между Юго-Восточной Азией и Китаем; порядки, установленные ими на заморских территориях, в некоторых случаях сохранились до наших дней.

Однако западным мореплавателям⁹⁵¹ по-прежнему принадлежала заметная доля китайской внешней торговли, и в Цюаньчжоу проживало значительное количество иностранцев. Китайский автор начала XIII века пишет о двух типах живущих в Цюаньчжоу иностранцев⁹⁵²: «одни со светлой кожей, а другие с темной». По всей видимости, тут подразумевались арабы и персы из Юго-Западной Азии, с одной стороны, и индийцы и малайцы из Южной и Юго-Восточной Азии — с другой. В городе до наших дней сохранились остатки мусульманских мечетей и индуистских храмов, а также множество тамильских и арабских надписей. Двоязычные тамильские и китайские надписи свиде-

существованию южноиндийского сообщества, происшедшего из Нагапаттинама, главного порта тамильского государства. Китайский ученый XIII века Чжао Жугуа в своем трактате «По поводу торговли с арабами» подтверждает существование прямого торгового⁹⁵³ пути между Цюаньчжоу, Малабаром и Гуджаратом.

К тому времени, когда китайские купцы начали перевозить большую часть товаров, предназначавшихся для растущего потребительского рынка Китая, старая данническая система почти полностью утратила свое значение. Правителям Юго-Восточной Азии больше не было нужно продвигать свои товары на растущий потребительский рынок Китая, а китайское правительство, получавшее значительные доходы от налогов и право покупать и перепродавать товары по выгодным ценам, не считало необходимым тратить деньги и усилия на посещения высоких должностных лиц. Однако свободная торговля имела для Китая также и негативные последствия — в частности, существенный отток из страны драгоценных металлов и медных монет. В результате в период между 1160 и 1265 годом императоры были вынуждены запретить их экспорт, приказав ответственным чиновникам⁹⁵⁴ «разрешать к вывозу лишь шелк, простые шелковые ткани, парчу, узорчатый шелк, фарфор и лаковые изделия», а также ввели законы, призванные ограничить импорт предметов роскоши, таких как жемчуг или перья экзотических птиц. Фарфор оставался основой китайской экспортной торговли, его производство концентрировалось вокруг портов Минчжоу, Вэньчжоу, Цюаньчжоу и Гуанчжоу. Неизвестно, какова была доля фарфора в китайском экспорте и превышала ли она долю шелка и других плохо сохраняющихся товаров, но археологи находят его в больших количествах как в наземных, так и подводных раскопках на всем пространстве от Кореи и Японии до Восточной Африки и Леванта. Широкое распространение фарфора подтверждается также письменными свидетельствами. Купец Сулейман в IX веке хвалил китайский глазурованный фарфор, но вплоть до XI века не встречается упоминаний о нем как о существенной статье экспорта, а спустя двести лет Чжао Жугуа мог точно указать, в какие страны от Филиппин до Занзибара вывозятся те или иные сорта фарфора⁹⁵⁵.

ВОЗВЫШЕНИЕ ДИНАСТИИ ЮАНЬ

Одним из главных устремлений китайцев, помимо установления прочных торговых связей с заморскими странами, было возвращение земель, захваченных чжурчжэньской династией Цзинь и тангутским

царством Си Ся. В 1196 году, стремясь заручиться поддержкой⁹⁵⁶ потенциальных союзников, двор присвоил монгольскому степному вождю по имени Тэмуджин титул «джаутхури» (военного комиссара). Спустя десять лет Тэмуджин сделался императором Монголии и стал именоваться Чингисханом. Сплотив под своей властью все обитавшие на Монгольском плато племена, он объявил войну чжурчжэньской империи Цзинь — традиционному врагу монголов. К 1217 году ему удалось захватить все принадлежавшие чжурчжэням земли к северу от реки Хуанхэ, но в провинции Хэнань позиции их войск были практически неуязвимы. Сын и преемник Чингисхана Угэдэй попросил у династии Сун разрешения проследовать через ее территорию, чтобы напасть на империю Цзинь с юга. Сун вынуждена была дать согласие, но когда империя Цзинь была полностью повержена, китайцы оккупировали земли, захваченные монголами, тем самым дав Угэдэю предлог напасть на области к югу от Янцзы. Монгольская армия была, вероятно, самой сильной в мире, однако Сун успешно противостояла им в течение полувека благодаря численному превосходству, а также тому, что обороняемая территория была испещрена сетью рек и каналов. Это было серьезным препятствием для конницы, составлявшей главную ударную силу монгольского войска.

Преимущество усиливалось наличием у династии Сун речного флота, с самыми передовыми для того времени кораблями и вооружением. Основным типом военного судна были колесные корабли, приводимые в движение мускульной силой. Самые крупные корабли могли нести до двадцати гребных колес и комплектовались командой от двухсот до трехсот человек. Однако со временем максимальное количество колес свелось к семи, при том что одно непарное колесо устанавливали на средней линии корпуса на носу или на корме. К середине XIII века китайцы научились делать взрывчатое вещество, которое использовали для изготовления «громоподобных бомб»⁹⁵⁷. Чтобы противостоять Сун на равных, монголы построили собственный флот колесных кораблей, с помощью которого прошли по реке Ханьшуй и далее по Янцзы до Линьяня, который силы Хубилая захватили в марте 1276 года. Хотя сам император попал в плен, верные ему люди сумели скрытно вывезти двух его малолетних сыновей сначала в Фучжоу, а потом в Гуанчжоу. Прибытие флота династии Юань по Жемчужной реке в 1279 году заставило последних приверженцев династии Сун снова выйти в море. Согласно преданию, чтобы избежать пленения наследника, опекун взял его на руки и бросился вместе с ним в морские волны.

Ожесточенное преследование последних остатков династии Сун объяснялось растущими морскими амбициями Хубилая. Хотя он правил в Центральной Азии и сделал своей столицей город Даду, чтобы быть ближе к Центральной Монголии, ни один другой китайский правитель не уделял столько внимания развитию мореплавателей — строительству каналов, прибрежной торговле и четырем заморским экспедициям, — как внук Чингисхана и основатель Юаньской династии. Если для Южной Сун обращение к морю было необходимо, то Хубилай, по-видимому, рассматривал океан как продолжение степи. Инициатива проведения масштабных экспедиций принадлежала монголам, но они стали возможны только благодаря накопленному династией Сун опыту судостроения, навигации и коммерческой деятельности. В распоряжении Юань оказалось огромное количество судов. В 1257 году только в префектурах Минчжоу, Вэньчжоу и Цюаньчжоу было зарегистрировано девятнадцать тысяч судов⁹⁵⁸, причем пятую часть из них составляли суда шириною более трех метров. Когда Юань захватила Фуцзянь, вдоль побережья, согласно оценкам, курсировало около семи тысяч судов, и еще в два раза больше — по рекам. С поражением династии Сун высвобождалось большое количество кораблей, которые можно было использовать для различных целей, но династия Юань начала свою собственную программу строительства флота и в 1273 году заказала судостроительным верфям по всей стране две тысячи кораблей. Десятилетие спустя повышенный спрос на древесину заставил буддистского монаха Дуань Хуна в отчаянии воскликнуть: «Десятки тысяч деревьев⁹⁵⁹ вырублено [на нужды кораблестроения], печаль исчертила зеленые горы». Хотя проблема исчезновения лесов возникла еще до династии Юань, в последующие восемь веков она только углублялась. К концу XIV века в Китае уже не хватало своей древесины для отечественного кораблестроения, и уже во времена династий Мин и Цин многие китайские купцы заключали договоры на постройку судов в Сиаме (Таиланде) или на Борнео, где строительство одного корабля могло обойтись на семьдесят процентов дешевле⁹⁶⁰.

Чиновники династии Юань продолжили усилия Сун по дальнейшему развитию водного транспорта: строительство каналов, складов, доков и якорных стоянок, сооружение маяков, установку бакенов и разработку безопасных водных маршрутов. Разделение Китая между чжурчжэньской династией Цзинь и Южной Сун сопровождалось ростом контрабанды зерна вдоль побережья, между дельтой Янцзы и Шаньдунским полуостровом. С приходом новой династии контра-

бандисты, многие из которых с самого начала поддерживали династию Юань, начали работать на государство, перевозя зерно⁹⁶¹ вокруг Шаньдунского полуострова, через Бохайский пролив к порту Тяньцзинь, откуда его доставляли в Даду. Освященная веками привычка держаться близко к коварным берегам, изобилующим песчаными отмелями, приводила к потерям кораблей, времени, жизней и денег. Так продолжалось вплоть до 1293 года, когда бывшие пираты Чжу Цзин и Чжан Сюань первыми проложили глубоководный маршрут, пройдя на достаточно большом расстоянии от полуострова. Они также отправились в свое путешествие немного раньше традиционного начала сезона. В результате их открытия путешествие, на которое раньше требовалось больше месяца и которое сопровождалось чудовищными потерями, теперь занимало около десяти дней, а общие потери сократились до вполне терпимого одного процента. В период расцвета, в начале XIV века, морским путем перевозилось больше двух миллионов пикулей риса в год. В 1329 году, последнем, за который сохранились данные, было перевезено рекордное количество грузов — три с половиной миллиона пикулей.

Необходимость развития этого маршрута обуславливалась тем, что Хубилай сделал своей столицей город Даду, до которого в то время нельзя было добраться по Великому каналу. В 1194 году Хуанхэ, изменив течение к западу от Кайфына, блокировала устье реки Хуайхэ, вынудив ее вместо моря течь к Янцзы. Вследствие этого основное русло Хуанхэ не имело выхода к морю севернее Шаньдунского полуострова на протяжении еще шести с половиной веков, до 1855 года. Изменение направления течения рек задержало завершение строительства северного конца⁹⁶² Великого канала. Последний участок открылся в 1320-х годах, но морской путь оставался предпочтительным для перевозки зерна вплоть до 1417 года, когда канал был расширен, что позволило доставлять все зерно, предназначавшееся для северной столицы, по внутреннему маршруту.

Быстрое развитие международной торговли способствовало совершенствованию навигационного искусства⁹⁶³, включая появление примитивной формы компаса. Свойства намагниченной иглы были известны китайцам задолго до этого, но использование «указателя юга» веками ограничивалось геомантией и фэн-шуйем. Первые сведения об использовании компаса на судах встречается в работе Чжу Юя, написанной в 1117 году. Чжу Юй был сыном портового чиновника и губернатором Гуанчжоу и вследствие этих обстоятельств был знаком с морским делом. Описывая заморское путешествие, Чжу

кратко касается навигационных методов: «Лоцманы на судне⁹⁶⁴ хорошо знали эти берега, по ночам они ориентировались по звездам, а в дневное время — по солнцу». Подобно морякам, плававшим в мелких водах Северо-Западной Европы, китайцы использовали ручной лот, который бросали аналогичным образом: «Они также применяли линь с крюком на конце, с помощью которого брали пробы грунта с морского дна, и по их виду и запаху определяли свое положение». Кроме того, Чжу отмечает, что «в пасмурную погоду они смотрели на иглу, указывающую на юг».

Китайский компас представлял собой железную иглу, воткнутую в стебель тростника. Иглу опускали в сосуд с водой так, чтобы она плавала на поверхности. «Сухой компас» был изобретен в Европе и Средиземноморье в XIII веке, а в Азии он появился при посредничестве европейских мореплавателей в начале XVI века. В таком компасе игла устанавливается на стержень, прикрепленный к легкому вращающемуся кругу — катушке с нанесенными на нее делениями. Самое раннее упоминание о компасе в Индийском океане относится к 1232 году, но все компасы к востоку от Суэца были китайского «мокрого» типа. Общим как для восточной, так и для западной традиций был тот факт, что компас применялся⁹⁶⁵ в качестве альтернативы ориентированию по звездам в пасмурную погоду, что позволяло продлить судоходный сезон. «Если ночью⁹⁶⁶ нет возможности остановиться [из-за ветра или течения], кормчий вынужден определять направление движения по звездам и Большой Медведице. Если небо закрыто тучами, он использует иглу, указывающую на юг, чтобы сориентироваться по странам света». Так писал автор «Иллюстрированного отчета о посольстве в Корею» в 1124 году. В этой книге, опубликованной спустя двадцать лет, была приведена иллюстрация, которая считается первой в мире печатной картой⁹⁶⁷. К XIV веку китайцы выпускали «морские компасные таблицы»⁹⁶⁸, в которых приводились компасные курсы и расстояния. Вопрос о том, был ли компас изобретен в Китае и оттуда распространился в Европу и Средиземноморье, вызывает большие споры, но определенности в нем до сих пор нет. Возможно, какие-то примитивные аналоги компаса существовали в разных регионах, но усовершенствования, приведшие к появлению сухого компаса, были осуществлены на Западе совершенно независимо от всего остального мира.

Династия Юань внесла некоторые изменения в систему сбора налогов с морской торговли, установленную ее предшественниками. Они увеличили количество портов, где имелось управление морской

торговли (*Шибосы*) до семи, и теперь государственные чиновники становились участниками бизнеса: они сдавали иностранным торговцам суда в аренду и предоставляли денежные займы. Прибыль делилась в соотношении семьдесят к тридцати, правительство брало себе большую долю. Такая практика была введена в короткий период запрета на частную международную торговлю, существовавший в 1280-х годах (еще один подобный период был в 1310-х), но продолжилась даже после того, как запрет отменили. В 1290-х годах император издал двадцать один указ, регулирующий проведение международной торговли. Большая их часть устанавливала величину пошлин на импортные товары (одна пятнадцатая на сырье и десять процентов на качественные товары), а также штрафы за уклонение от налогов и контрабанду. Последнее относилось, в частности, к представителям буддистского, даосского, несторианского и исламского духовенства, которые «во многих случаях⁹⁶⁹ нелегально вывозили обычных граждан, которые отправлялись торговать за границу и стремились избежать уплаты пошлин». Также имелись правила относительно разрешенного для торговцев оружия, специальных документов для судов и команды, которые должны были быть у капитана, и заграничных портов, куда им было позволено заходить. Указы также запрещали вывозить определенные грузы и товары, отчасти из экономических и отчасти из стратегических соображений: «Запрещается торговать с иноземными странами золотом, серебром, медью⁹⁷⁰, железом, равно как мужчинами и женщинами».

Ни одно из этих ограничений не имело пагубного влияния на доходы императорской казны от морской торговли. Венецианский купец и путешественник Марко Поло, посетивший Цюаньчжоу в 1270-х годах, замечал в своей книге: «Великолепный город Зайтон⁹⁷¹ [Цюаньчжоу] служит портом для всех кораблей, что приходят из Индии с грузом дорогих товаров, а также крупного отборного жемчуга и наилучших драгоценных камней». Сравнив Цюаньчжоу с самыми крупными портами из тех, что были известны его читателям, он продолжал: «И можете мне поверить, что на один корабль со специями, заходящий в Александрию или какой-либо другой порт, чтобы погрузить на борт перец, предназначенный для вывоза в христианские страны, приходится сотня кораблей, заходящих в Зайтон. Поскольку вам должно быть известно, что это один из двух портов в мире с самым большим оборотом грузов». Стоимость фрахта и пошлин доходит до половины стоимости ввозимых купцами товаров, но

даже и с половиной выручки, которая остается в их руках, они получают такую прибыль, что хотят лишь снова вернуться сюда со следующим грузом. Так что можете не сомневаться, что Цюаньчжоу вносит немалый вклад в казну Хубилая». С учетом того, какие прибыли приносила заморская торговля, не стоит удивляться, что Великий хан всячески способствовал ее развитию.

ВОЕННЫЕ ЭКСПЕДИЦИИ ДИНАСТИИ ЮАНЬ В ЯПОНИЮ И НА ЯВУ

Как правило, китайская морская торговля была ориентирована преимущественно на юг, но династия Юань возобновила попытки установить торговые связи с Японией. Отказ Кореи от мореплавания⁹⁷² в начале XI века привел к снижению товарообмена между Южной Кореей и Японией, и торговцам династии Сун пришлось возрождать международную торговлю с Японией. В конце XII века коренные преобразования в Японии привели к власти сословие воинов, которое доминировало в японском обществе вплоть до реставрации Мэйдзи в 1860-х годах. В течение всего века на территории страны периодически вспыхивали междоусобные конфликты, но решающие военные столкновения произошли в ходе войны Гэмпэй (1180–1185 гг.) — борьбы за престолонаследие, которую развязал клан Тайра («Хэйкэ»), владевший Центральным Хонсю, против клана Минамото («Гэндзи»), чья столица располагалась к востоку от города Камакура, рядом с современным Токио.

Конфликт завершился морским сражением в заливе Данноура, вблизи современного города Симоносеки, между Кюсю и Хонсю в западной части Внутреннего Японского моря. Согласно «Повести о доме Тайра» — сборнику сказаний о войне, созданном в начале XIII века, — у клана Гэндзи было больше⁹⁷³ трех тысяч судов, а у Хэйкэ лишь немногим больше тысячи, включая несколько больших кораблей китайского типа. Остальные — мелкие лодки, и утверждается, что местный представитель власти несколько раз переходил от одной стороны к другой; «он со всеми своими подчиненными — числом более двух тысяч — погрузился в две сотни лодок». Сражение закончилось тем, что воины Гэндзи «захватили суда Хэйкэ, перестреляли моряков и кормчих из луков или зарубили их мечами». По рассказам очевидцев, восьмилетнего императора утопила его бабушка. Она взяла мальчика на руки⁹⁷⁴ и, утешая его, сказала: «Там, под волнами,

есть другая столица!» И с этими словами она бросилась в морскую пучину вместе с ребенком. Поражение клана Тайра было абсолютным, но есть предположение, что некоторым воинам, включая императора, удалось спастись⁹⁷⁵ и добраться до островов Рюкю⁹⁷⁶. Эта теория подкрепляется наличием на островах большого количества фамилий клана Тайра, обилием идиом хэйанского двора в рюкюском языке и внезапным ростом морской торговли. Двумя главными экспортными товарами были лошади и сера для производства пороха.

После сражения в заливе Данноура власть перешла к клану Минамото. Хотя сёгуны Минамото постепенно узурпировали большую часть императорских прерогатив и стали полноправными властителями страны, император и сёгун оставались раздельными источниками влияния. Первый обитал в столице — Киото, второй — в Камакуре. Наличие нескольких центров власти способствовало развитию торговли как внутри самой Японии, так и между Японией, Кореей и Китаем. Объемы ее были так велики, что в местной китайской хронике 1259 года явно преувеличенно утверждалось, будто, «выстроившись друг за другом, нос к корме⁹⁷⁷, японцы пересекли бурное море и привезли свои товары, чтобы продать их в Минчжоу». Отчасти это оживление торговли⁹⁷⁸ было вызвано возникновением денежной экономики, основанной на медных монетах, импортируемых из Китая. Японцы не чеканили своей монеты вплоть до 1500-х годов. Развитие финансовых инструментов способствовало движению средств среди торговцев, в то время как гильдии ремесленников — производители sake, ткачи, заимодавцы и прочие — признали за купцами и торговцами положение в обществе, в котором им раньше отказывали. Согласно различным оценкам, к концу XV века объем торговли во Внутреннем Японском море был приблизительно равен объему торговли на Балтике того же времени, хотя Балтийское море в сорок раз больше.

Монголы стремились получить у Японии признание своей гегемонии еще до полного подавления сопротивления династии Сун, но без особого успеха. В 1266 году Хубилай послал в Японию послов, чтобы добиться признания своей верховной власти, но получил категорический отказ. Очевидным плацдармом для карательной экспедиции был Корейский полуостров, который монголы покорили в результате шести военных кампаний между 1231 и 1270 годом. Не прислушавшись к советам корейцев⁹⁷⁹, которые не были заинтересованы в войне с Японией, Хубилай повелел приступить к строитель-

суду флота. Корейцы, недовольные властью монголов, обратились за поддержкой к японцам, которые пребывали в смятении, и армия вторжения отплыла от берегов Кореи в ноябре 1274 года. Принято считать, что монгольская армия насчитывала⁹⁸⁰ от тридцати до сорока тысяч солдат и матросов; впрочем, согласно более осторожным оценкам, монгольское войско состояло всего лишь из двух или трех тысяч солдат, и его встретили вполне сопоставимые по численности японские отряды. Монголы высадились около города Хаката на острове Кюсю, но после нескольких сражений сочли за лучшее вернуться домой. Их отступление совпало по времени со штормом, однако китайские и монгольские источники по-разному оценивают его значение. Монголы подчеркивали силу тайфуна, переноса таким образом вину за поражение на вмешательство высших сил, но японские авторы упоминают шторм только мимоходом и без всякой связи с божественным вмешательством.

Монгольское вторжение, каким бы настораживающим оно ни было, не слишком испугало японцев, которые одновременно начали планировать экспедицию возмездия в Корею и сооружение береговой стены⁹⁸¹, чтобы предотвратить подобные высадки в будущем. Они отказались от идеи вторжения в Корею, но стена оказалась очень полезна, когда монголы высадились во второй раз в 1281 году. И вновь предание повествует о стотысячной армаде, хотя, по всей видимости, ее численность не превышала десяти тысяч человек. Прибывшее из Кореи войско империи Юань быстро захватило острова Цусиму и Ики, но не могло найти подходящего для высадки места рядом с Хакатой из-за сооруженной японцами стены. Спустя примерно два месяца после прибытия передовых отрядов подошли основные силы из Китая, но захватчики были ограничены в своих передвижениях, и японцы постоянно наносили им чувствительные удары, атакуя их суда и расположенные на островах войска. Согласно как японским, так и монгольским источникам, монгольский флот понес значительные потери от тайфуна, который разыгрался в тот момент, когда завоеватели готовились к отплытию. Однако термин «камикадзе», то есть «божественный ветер», встречается лишь в отчетах японских придворных и не упоминается в текстах непосредственных участников событий.

Японские суда, вероятно, были меньше китайских и сыграли соизмеримо малую роль в отражении флота империи Юань. Принято считать, что в сражении в заливе Данноура во время войны Гэмпэй у Хэйкэ было несколько «больших кораблей китайского типа»⁹⁸², но

никаких пояснений этому термину не дается, а большинство их кораблей, по-видимому, было всего лишь маленькими лодками с экипажем не более десяти человек. На иллюстрациях к «Сказанию о монгольском нашествии» — документальном отчете о событиях⁹⁸³, заказанном их непосредственным участником, японским самураем Такэдзаки Суэнага, — можно увидеть существенные различия между китайскими и японскими судами, а также между корейскими гребцами и монгольскими воинами. Иностранные суда имеют палубу, под которой располагались отверстия для весел. Японские лодки были открытыми, и гребцы гребли стоя. Ни на японских, ни на китайских кораблях не видно мачт или парусов, нос и корма тупые, и все оснащены расположенными в диаметральной плоскости рулями. По изображениям на свитке Такэдзаки нельзя судить о размерах судов⁹⁸⁴, но представляется маловероятным, что японские суда обладали водоизмещением более тридцати тонн (около пятнадцати метров в длину) до середины XIV века. Согласно записям порта Хего, на шестнадцать сотен судов, заходивших туда спустя век, приходилось лишь шесть водоизмещением больше ста тысяч тонн, что, по-видимому, в три раза меньше вместимости китайских торговых судов XIII века.

Хубилай не оставил попыток покорить Японию, но вскоре его внимание было отвлечено Юго-Восточной Азией, местом самого дерзкого морского предприятия империи Юань: вторжения на остров Яву, расположенный в двадцати пяти сотнях миль от Китая. Как и в случае с Японией, Дайвьетом и другими континентальными соседями, основной целью Хубилая было признание его владычества. Желание подчинить своей власти остров Яву обуславливалось тем, что она стала основным местом торговли специями на востоке Индонезийского архипелага и при желании могла угрожать судоходству в Малаккском проливе. В 1222 году местный раджа Кен Ангрок узурпировал трон Яванского царства Кедири и основал в Восточной Яве царство Сингасари. Его честолюбивые последователи смогли воспользоваться консолидацией власти и начали проводить агрессивную политику зарубежной экспансии, которая достигла своего апогея в эпоху царства Маджапахит (1293–1528).

Из всех островов Юго-Восточной Азии Ява обладала идеальным расположением для доминирования в международной торговле. Большие излишки риса давали ей ценный ресурс для торговли с островами Пряностей, которые оказались изолированы от международной торговли вследствие блокады яванского флота, торговой политики

муссонного климата. Ява не осуществляла эффективный контроль над Малаккским проливом, предоставив, таким образом, полную свободу действий пиратам⁹⁸⁵ всего региона между Паганским царством и Кхмерской империей. Тем не менее правящая верхушка династии Юань полагала, что честолюбивый махараджа Кертанагара, правитель государства Сингасари, представляет главную угрозу для транзита через пролив. Уверенность китайцев, что Ява сосредоточилась в своих руках управление всей торговлей в Юго-Восточной Азии, родилась из описания Марко Поло, основанного скорее на слухах, чем на собственных наблюдениях. «Богатства здесь столько⁹⁸⁶, что никому на свете ни счесть, ни описать его. Большие богатства вывезли отсюда купцы Зайтона [Цюаньчжоу] и Манги [Южный Китай] и все еще вывозят до сих пор; здесь источник большинства специй, которые расходятся отсюда по рынкам всего мира». Кертанагара, по-видимому, не стремился подчинить себе соседнюю Суматру, но, скорее всего, он, как и китайцы, старался любыми средствами предотвратить появление конкурентов.

В 1289 году послы, которых империя Юань послала на Яву с предложением признать их владычество, вернулись обратно с изуродованными лицами, покрытыми татуировками⁹⁸⁷. В отместку Хубилай выслал на остров карательную экспедицию численностью двадцать тысяч человек. Предвидя такие последствия, Кертанагара выслал свой флот навстречу монголам, но перехватить их корабли по дороге не удалось. Лишившись значительной части своей армии, Кертанагара был убит главой не покорившегося ему государства Кедири. Зять и преемник Раден Виджая пообещал монголам стать вассалом Хубилая, если они помогут ему отомстить за смерть Кертанагары. После того как объединенные силы монголов и яванцев разгромили Кедири, Виджая обратил свои войска против недавних союзников и вынудил их покинуть остров. Виджая основал империю Маджапахит со столицей в городе Тровулан на реке Брантас примерно в пятидесяти пяти километрах на юго-восток от современной Сурабаи. В последующие два с половиной столетия Маджапахит оставалась ведущей морской торговой державой в индонезийских водах и осуществляла контроль практически над всем архипелагом. Согласно «Хронике султанов Пасая», написанной в Северной Суматре, «люди в огромных количествах⁹⁸⁸ съезжались в Маджапахит... Народ постоянно перемещался между территориями, которые подчинялись султану. С востока они приезжали с островов Банда и Серама, привозя на продажу воск, древесину сандалового дерева, масло дерева массой, корицу,

гвоздику и мускатный орех в больших количествах»*. Поскольку империя Маджапахит обладала практически эксклюзивным доступом к островам Пряностей, растущий спрос на специи в Юго-Восточной Азии, на Ближнем Востоке и в Европе обеспечивал ей устойчивое процветание.

Хотя империя Юань и проиграла войну, но в результате двадцать тысяч китайцев — значительное число которых осталось в Юго-Восточной Азии как пленники или дезертиры — ввели в яванскую экономику медные монеты. Яванцы чеканили золотые и серебряные монеты с VIII века, однако в годы, последовавшие за неудачной юаньской военной кампанией, мелкие медные монеты⁹⁸⁹ распространились по всему архипелагу вплоть до Филиппин. Китай оказывал значительное влияние на политическую ситуацию и коммерческую деятельность в остальной части Юго-Восточной Азии. Вторжение войск империи Юань в северные области Мьянмы и Вьетнама ослабило Паганское царство, Ангкор и Дайвьет, что облегчило рост тайских государств. Они, в свою очередь, привлекли внимание китайских торговцев, ставших инструментом образования государства Аюттхая⁹⁹⁰ (1351–1767) в долине реки Чаупхрая, севернее современного Бангкока. Процветание Аюттхай основывалось на нескольких факторах: тайской военной мощи, освоении бюрократических методов управления Ангкорской империи, контроле над обширными сельскохозяйственными ресурсами северных областей и коммерческом преимуществе, которое обеспечивалось легким доступом к морской торговле.

Военные походы Юань осуществлялись с большим размахом: если отдельно затрагивать морские экспедиции, то стоит отметить прекрасную организацию снаряжения и отправки такого большого количества людей и кораблей на огромные расстояния, хотя результаты кампаний могли оказаться плачевными. Однако эти масштабные операции — не единственное свидетельство морских амбиций Юань. Самым известным во многих отношениях было решение Хубилая послать в 1292 году монгольскую царевну, предназначенную в жены ильхану Персии, к жениху морским путем. В качестве эскорта ее сопровождало четырнадцать кораблей, включая корабль венецианца Марко Поло, возвращавшегося домой вместе с отцом и дядей после

* *Серам* — большой остров на севере моря Банда. *Массойя* — пряность, получаемая из коры дерева массойя (*Cryptocarya massoia*), родина растения — Новая Гвинея.

почти четверти века в Китае. Тот факт, что Хубилай доверил судьбу важного матримониального союза своему флоту, прекрасно иллюстрирует благополучие и процветание муссонных морей в конце XIII века. Это также находит подтверждение в рассказе Марко Поло о возвращении⁹⁹¹ домой, которое заняло двадцать один месяц. Главы, посвященные пути на родину, составляют примерно четверть его «Путешествий». Это была одна из самых популярных книг в Европе в XIV и XV веках, а поскольку в ней детально описаны порты Индийского океана и китайских морей, она могла послужить наиболее подробным руководством для первопроходцев эпохи великих географических открытий.

ОТЧЕТЫ О МОРСКИХ ПУТЕШЕСТВИЯХ

Книга Марко Поло стала первым в Европе рассказом об Азии и Индийском океане за восемьсот лет с посещения Шри-Ланки Козьмой Индикопловом. Неудивительно, что она разожгла необыкновенный интерес к Востоку. Европейцы, в отличие от своих соседей по евразийскому матерiku, практически ничего не знали о землях, лежащих к югу и востоку от Черного и Средиземного морей. Однако интерес к незнакомым землям был очень характерен для эпохи Марко Поло. Примерно одновременно с его «Путешествиями» появилось множество книг, авторы которых описывали столь отдаленные друг от друга уголки земного шара, как христианская Европа, мавританская Испания, Марокко, Персия и Китай.

В эпохи Сун и Юань китайские познания о морских путях в Азии росли быстрее, чем когда-либо до или после. В Китае существовала давняя традиция описания Южно-Китайского моря, но рост морской торговли с югом во времена династии Сун послужил толчком началу планомерного сбора данных и систематизации географических и экономических сведений⁹⁹², чему мы находим пример в таких работах, как трактат Чжао Жугуа⁹⁹³ «Описание всего иноземного», написанный в 1225 году. Чжао Жугуа, возглавлявший управление морской торговли (*Шибосы*), имел доступ к более ранним географическим текстам и династическим хроникам, а главное — благодаря официальному положению в одном из самых оживленных портов мира, обладал уникальной возможностью составить достоверный отчет о китайском импорте и экспорте, а также об источниках поступления товаров. Он первым из китайских авторов описал различные части

Африки, Юго-Восточной Азии и Средиземноморья. Работа Чжао заключалась в составлении географического справочника мест и перечня товаров. Последний включал сорок три позиции, большую часть которых составляло сырье: начиная от камфары и ладана, кончая ценными сортами древесины, пряностями и такими продуктами животного происхождения, как слоновая кость, рог носорога и пчелиный воск. Остальное приходилось на промышленные изделия, такие как стекло из Индии и стран арабского мира⁹⁹⁴, ротанговые циновки с Филиппин, а также хлопок-сырец и хлопковые ткани. Изначально хлопок культивировался только в Индии, но со временем его стали выращивать на Хайнане, в Индокитае, на Филиппинах и в Индонезии. Географический справочник описывает сорок шесть мест, включая те, с которыми Китай торговал либо напрямую, либо через посредников, и те, которые были известны Чжао Жугуа из других источников. В справочнике перечислены «страны в море», такие как Япония, Филиппины и Борнео, а также более отдаленные страны Юго-Восточной Азии, Индийский океан с прибрежными морями от Багдада до побережья Сомали и некоторые средиземноморские порты и регионы, такие как Александрия, Сицилия и Андалусия.

Хотя христианским эмиссарам или итальянским купцам изредка удавалось довести закупленные в Китае товары по Великому шелковому пути через Азию, находящуюся под властью монголов, для большинства европейцев трудности путешествия на восток были непреодолимы. Значительная их часть состояла в необходимости преодолеть *Дар-аль-Ислам*, раскинувшийся от Атлантического океана до Индии; даже и за ней на всех известных морских и сухопутных маршрутах также проживали мусульмане. Удивительна история бесстрашного марокканского купца по имени Ибн Баттута, который между 1325 и 1354 годом предпринял путешествие из Танжера в Китай. По дороге он периодически отклонялся от конечной цели: свернул от Красного моря в Момбасу, посетил наиболее важные порты Западной Индии, занимал должность кади (судьи) на Мальдивах, население которых незадолго до этого перешло из буддизма в ислам. Оттуда он продолжил двигаться на восток, в Китай, посетив по дороге Шри-Ланку и Малаккский пролив. В Фучжоу с ним случился удивительный эпизод, демонстрирующий, как «тесен мир»: хозяин дома, в котором он жил, пригласил его познакомиться с собратом-купцом, *«и когда, после обычных формальностей, мы начали беседу»*⁹⁹⁵, *мне показалось, что я его уже где-то встречал. Я долго вглядывался в него. Он сказал: «Я вижу, вы смотрите на меня, как будто пытаетесь*

вспомнить мое лицо». Я сказал: «Откуда вы родом?» Он ответил: «Из Скуты». Я сказал: «Я из Танжера». Он снова приветствовал меня и прослезился. Я тоже прослезился. Я спросил: «Были ли вы в Индии?» Он сказал: «Да, я побывал в столице — Дели». Когда он это сказал, я его вспомнил и сказал: «Вы аль-Бушри?» Он ответил: «Да».

Случайная встреча двух земляков с атлантического побережья Марокко в портовом городе на тихоокеанском побережье Китая, в девяти тысячах морских миль от родных мест, демонстрирует глобальный охват морских перевозок, связывающих моря Африки и Евразии за несколько веков до эпохи европейской экспансии.

Ибн Баттута, Марко Поло и другие путешественники и географы подходили к наблюдению и описанию мира не менее ответственно, чем аль-Масуди, Бузург ибн Шахрияр и Геродот. Они оказались очень восприимчивы к различным культурам и культурным различиям, но в их трудах нельзя почерпнуть практически никаких сведений о повседневной жизни на морских торговых судах, которые поддерживали связи между различными концами Евразии в XIII и XIV веках. Ближе всего подойти к пониманию образа мыслей и ведения дел средневекового морского торговца в Индийском океане и Средиземноморье нам позволяют бумаги Каирской генизы⁹⁹⁶.

Поскольку в еврейской традиции запрещено выбрасывать бумаги, на которых начертано имя Бога, множество документов и писем, написанных в XI и XII веке членами иудейского коммерческого сообщества с центром в городе Каире, были замурованы в генизе (секретном хранилище) в синагоге. В этой переписке периодически упоминаются сильные бури и трудности с обеспечением запаса продуктов для морских переходов (вплоть до конца XIX века путешественники должны были сами обеспечивать себя едой, хозяйственной утварью и постельными принадлежностями), но более ничего. Если эти записи чем-то помогают нам сложить фрагментированную картину мира, в котором жили купцы раннего Средневековья, так это вниманием к типичным проблемам, с которыми сталкиваются все, кому приходится путешествовать ради средств к существованию: выполнение намеченных планов, внезапные изменения маршрута, неожиданные шторма и упущенные возможности. Многие письма полны вневременных, общих для всех людей тревог о благополучии семьи и друзей, волнений по поводу отсутствия долгожданных писем, а периодически встречаются и новости о драматических событиях, таких как кораблекрушения, нападения пиратов и войны. Но авторы

писали в основном о делах: о количестве проданных товаров, ценах, покупателях, сетях для продажи на комиссионных условиях и о надежности партнеров, от которых зависели все купцы. Письма полны подробностей, описывающих ведение торговли через посредников и взаимоотношения с иностранными правителями.

Большая часть документов касается торговой жизни Средиземноморья, но есть и письма купцов, которые путешествовали между Египтом и Индией. Евреи и прежде торговали в Индийском океане, но на рубеже тысячелетий положение резко изменилось: растущее богатство Фатимидского халифата оттягивало торговлю от сокращающихся рынков Персидского залива в сторону Красного моря, а ведущие позиции в средиземноморской торговле все больше переходили к христианам. Под влиянием этих двух факторов мусульманские и иудейские торговцы предпочли сосредоточить внимание на богатствах Индийского океана. Именно редкие письма путешественников в Индию проливают свет на торговые перевозки в Аравийском море. Они же свидетельствуют, что за двести лет до Ибн Баттуты встречи, подобные той, что произошла с ним в Фучжоу, были не такой уж удивительной редкостью. Пять торговых семей, наиболее полно представленных в документах генизы, упоминают, что они имели своих представителей или вели активную деятельность в Марокко, Тунисе, Каире, Йемене и на Малабарском берегу Индии. Жизненный путь Авраама бен Ишу⁹⁹⁷ представляется вполне типичным. Родившись в городе Махдия, в Тунисе, он основал свое дело в Адене, а потом перебрался в индийский Мангалур, где занимался торговлей и был владельцем бронзоплавильни. Вскоре после прибытия в Индию он купил и освободил индийскую рабыню, которая впоследствии стала его женой. Его восемнадцатилетнее пребывание в Индии, за время которого он успел пожить в нескольких малабарских торговых портах и посетить Аден, закончилось в 1149 году, и в конце концов он обосновался в Каире.

Одним из корреспондентов Авраама был судовладелец Мадмун бен Хасан-Япет⁹⁹⁸, чья семья несколькими поколениями раньше перебралась в Аден из Персии. Как и его отец до него, Мадмун был главой еврейской общины Йемена, начальником аденского порта и представителем местного купечества — положение, которое его потомки удерживали до 1200 года. В письме к Аврааму, типичном для найденных в генизе, Мадмун сообщает, что посылает в Индию груз ротанговых циновок, доставленный в Аден с Африканского Рога, вкуне с подарками определенному лицу, включающими «два [набора] больших, тонких листов⁹⁹⁹ бумаги, ценной бумаги, какой нет

больше ни у кого», а также сахар и изюм. Затем он сообщает о благополучном прибытии груза железа и кардамона и просит Авраама связаться с тремя другими купцами — двумя индийцами и третьим, который может быть как иудеем, так и мусульманином. «Если у них есть такая возможность, то пусть пошлют из Мангалура корабль, нагрузив его по возможности перцем, железом, перцем кубеба и имбирем. Он должен отправиться в Эль-Дииб [Мальдивы] в начале сезона, взяв кокосовые волокна, древесину алоэ, манго и кокосы, потому что все это хорошо продается». Мадмун сообщает, какую цену за все это можно выручить, и предлагает вложить деньги в совместное предприятие. «Если они снарядят корабль в Адене и захотят, чтобы я принял участие, я согласен войти в долю. Если какой-либо корабль выходит из Мангалура в этом году, я пришлю им золото, сахар, изюм и [другие] товары».

ТОРГОВЫЙ МИР АРАВИЙСКОГО МОРЯ

В записях из генизы мы находим многочисленные свидетельства торгового сотрудничества между представителями различных конфессий, включая партнерства на основе исламского закона¹⁰⁰⁰ — *кирады*, или товарищества на вере. Заимствования у представителей других конфессий не были запрещены ни для евреев, ни для мусульман: в муссонных морях религиозные и другие институциональные границы между людьми различных конфессий были гораздо менее строгими, чем в Средиземноморье. Другой пример такого сотрудничества — *карим*, то есть конвой или группа из нескольких судовладельцев¹⁰⁰¹. К конвоям прибегали еврейские купцы, поскольку государство не обеспечивало им защиту от пиратства в Красном море. Слово предположительно происходит от тамильского *карьям*, что означает «предприятие». Первоначально *карим* состоял из судов нескольких знакомых между собой купцов, но к началу XIII века эта стратегия получила широкое распространение в торговле между Египтом, Аденом и Индией. Подобные союзы можно сравнить с Ганзой в Северной Европе, существовавшей приблизительно в то же время, хотя объединенные в *каримы* торговцы никогда не пользовались таким же влиянием и не располагали такой же автономией, как ганзейские купцы.

На Красном море главную опасность для купцов и паломников, направлявшихся в Джидду, Айзаб, Эль-Кусейр и другие египетские

порты, представляли пираты. Вместо того чтобы расходовать государственные средства на защиту торговых перевозок по всему морю, Фатимиды наделили местных купцов полномочиями самим заботиться о своей безопасности. Мадмуну бен Хасан-Япету было позволено заключать соглашения с «повелителями морей и пустынь»¹⁰⁰², дабы те гарантировали защиту для морских конвоев и пустынных караванов, и координировать деятельность *карима*. Такой на первый взгляд беспечный подход не вполне отражает интерес султана к Красному морю. Доходы от торговли были жизненно важны для казны, а кроме того, египетские правители обязаны были регулировать доступ к Красному морю, чтобы обезопасить маршруты паломничества в Мекку и Медину от нападений неверных, что и делали вполне успешно. Хотя враги и соперники со всего Средиземноморья представляли для Египта постоянную и значительную угрозу, особенно после начала Крестовых походов, до Красного моря они добрались только однажды. В 1183 году дерзкий и безжалостный крестоносец Рено де Шатильон¹⁰⁰³ привез свои корабли в разобранном виде к заливу Акабы и, собрав их на берегу Красного моря, спустил на воду. Возможно, на это его вдохновил пример библейского царя Иосафата. Рено успел ограбить и потопить около двадцати кораблей, пока его отряд не разгромило войско аль-Адила, с которым он случайно столкнулся.

Флот Фатимидов сосредоточил свои усилия преимущественно в северной части Красного моря. В Аденском заливе и Аравийском море йеменские и прочие купцы были предоставлены сами себе. По той же причине им не приходилось опасаться нападений со стороны государства, хотя в сохранившихся в генизе документах упоминается атака на Аден под предводительством эмира Киша, которая была отражена судами, принадлежащими знаменитому купцу по имени Рамишт. Аден не получал развития¹⁰⁰⁴ как порт, пока им не заинтересовались эмиры династии Зурайидов, правившей в Йемене в 1083–1173 годах, и довольно быстро доходы от импорта стали важным источником пополнения их казны. Процветание Адена под властью Зурайидов во многом связано со значительными переменами, происшедшими в странах, прилегающих к Аравийскому морю. Поскольку Багдад под властью сельджуков постепенно приходил в упадок, торговля в Персидском заливе потихоньку замирала. Сираф и другие порты уступили свое бывшее влияние эмирату Киш, расположенному на острове в Ормузском проливе. Вениамин Тудельский писал, что Киш притягивал купцов из Индии, Месопотамии, Йемена

и Персии, которые привозили туда «всевозможные шелка¹⁰⁰⁵, пурпур, лен, хлопок, пеньку, обработанную шерсть, пшеницу, ячмень, просо, рис, чечевицу разных сортов и прочие съестные припасы. Они торговали друг с другом, в то время как купцы из Индии привозили туда множество пряностей. Островитяне действовали как посредники, таким образом зарабатывая себе средства к существованию».

Несмотря на мощные оборонительные сооружения и относительную удаленность от Персидского залива, Аден из-за своего богатства и отсутствия военно-морского флота стал привлекательной целью для эмира Киша, который в 1135 году потребовал себе долю от доходов порта. Когда ему отказали, он отправил экспедицию из пятнадцати судов и семисот человек. Для захвата порта этого оказалось мало, но в течение двух месяцев они перехватывали и грабили суда, которые пытались войти в Аден. «В этом противостоянии¹⁰⁰⁶ никто не мог взять верх, — говорится в одном из документов генизы. — Они не решались высадиться на сушу, а у жителей города не было кораблей, чтобы напасть на их суда». Тупиковая ситуация разрешилась, когда в Аден прибыли два корабля, принадлежащие Рамишту. «Как только корабли прибыли в порт и их укомплектовали большим количеством регулярных войск, суда противника отогнали от порта и рассеяли по морю».

Рамишт был отнюдь не заурядным торговцем, среди его щедрых пожертвований святыням Мекки числятся золотой фонтан, шелковое покрывало на Каабу, приют для суфийских паломников. Согласно неизвестному современнику, один из приказчиков, служащих у Рамишта, «сказал ему¹⁰⁰⁷, что двадцатью годами ранее, когда он вернулся из Китая, стоимость его товаров составляла полмиллиона динаров. Если даже простой приказчик был так богат, то каковы же были богатства самого Рамишта! Этот Рамишт заменил серебряный фонтан в мечети, где хранится Кааба, на золотой и также накрыл Каабу покрывалом из китайской ткани, стоимость которого нельзя даже представить. Если говорить короче, я не знаю ни одного другого ныне живущего купца, кто сравнился бы с Рамиштом своим богатством и уважением».

Учитывая общее состояние торговли в Персидском заливе, богатство Рамишта представляется невероятным: согласно оценкам, покрывало Каабы стоило от четырех до восемнадцати тысяч динаров, в то время как семья среднего достатка могла жить в Каире на двадцать

четыре динара в год¹⁰⁰⁸. Но хотя Рамишт был удачливее большинства, он был не единственный счастливец. Вольноотпущенник правителя¹⁰⁰⁹ Адена, который умер в 1152 году, оставил после себя 650 тысяч местных динаров, 300 тысяч египетских динаров, 1700 фунтов серебряных украшений и великое множество духов, пряностей, оружия и прочих товаров. Сведений о том, каково было состояние самого правителя Адена, не сохранилось.

Несмотря на выгоду, которую получало государство от процветающей торговли, более поздние правители Египта, по-видимому, рассматривали преуспевших в торговле с Индией купцов скорее как угрозу для себя, чем как источник благосостояния. Мамлюки особенно спешили разделаться со всяким, кто, с их точки зрения, набирал излишний вес и влияние. В результате *каримы* в дальнейшем приобретали юридически более четко оформленный статус, чтобы защитить торговцев не столько от пиратов, сколько от прихотей правителей¹⁰¹⁰. Вероятно, наиболее жестоким из них был первый султан династии Расулидов, правившей в Йемене, про которого известно, что он вынуждал купцов продавать ему привезенный ими перец, а потом выкупать его обратно по двойной цене. Он дошел до того, что приказал назначить меру веса *бахар* эквивалентной 170 килограммам, когда он сам покупал у купцов, но когда купцы выкупали свой товар у него, она устанавливалась равной всего лишь ста килограммам. Однако не все правители, какими деспотичными бы они ни были, действовали в ущерб интересам торговли. Некоторые даже освобождали торговцев от части ввозных пошлин. Выгоды порта — а значит и султаната — от такой щедрости были очевидны. В XIV веке расулидский султанат «явил невиданную щедрость»¹⁰¹¹, удостоив морских торговцев из Адена множеством почестей и отменив многие налоги, в результате чего «они стали по всему свету восхвалять его мудрость и великодушие».

Индия сулила мусульманским торговцам куда более стабильные и благоприятные для них условия, чем земли их единоверцев. Принято считать, что между индуистами и мусульманами средневековой Индии царила вражда; тем не менее морские торговые предприятия часто были межрелигиозными. Сохранились и свидетельства хороших отношений между общинами, не связанных с коммерцией. Согласно надписи рубежа XI—XII веков, мусульманский купец спас властителя-индуиста, потерпевшего кораблекрушение рядом с Гоа. В знак признательности за этот благородный поступок его внук получил должность наместника и разрешение построить на Гоа мечеть.

поддержание которой шли взимаемые в порту пошлины. Другие источники сообщают, что правители Конканского побережья регулярно совершали паломничества по морю¹⁰¹² к индуистским святыням, расположенным преимущественно в мусульманском порту Сомнатх в Гуджарате. Более поздние хроники содержат сведения о правителе Гуджарата Джаясимхе Сиддхарадже из династии Чалукья, который в III веке основал там мусульманские сообщества, и несколько сект утверждают, что обратили его в ислам.

Сомнатх был для индуистов не просто местом религиозного поклонения, но и важнейшим торговым портом муссонных морей. Согласно арабскому хронисту, жившему за век до Сиддхараджи, «причина, по которой¹⁰¹³ Сомнатх стал так знаменит, заключается в том, что там есть удобная гавань для кораблей и он служит остановкой в пути для тех, кто путешествует между Софалою на побережье Восточной Африки и Китаем». В таком качестве он играл важную роль в экономике царства Чалукья; влиятельные купцы-джаины убедили Сиддхараджу¹⁰¹⁴ и других правителей обходиться с их торговыми партнерами благосклонно. Как бы то ни было, индомусульманское сосуществование продолжилось, и точно так же, как индуистские правители Чолы строили храмы для буддистских торговцев из Юго-Восточной Азии, властители Гуджарата из династии Чалукья возводили мечети для мусульман. Двухязычная надпись на арабском и санскрите описывает мечеть, построенную Нуредином Фирузом, судовладельцем из Ормуза. Фируз, который превозносится как «достопочтенный и многомудрый предводитель мореходов¹⁰¹⁵, человек исключительной добродетели, царь всех торговцев», построил с помощью влиятельных индусов мечеть. Запись также называет Фируза и индуистского правителя Гуджарата «добрыми друзьями».

XIII век может считаться водоразделом в истории распространения ислама в Южной и Юго-Восточной Азии. Расширение Монгольской империи на запад привело к окончательному падению Аббасидского халифата. В результате власть в Египте полностью перешла к Мамлюкскому султанату, что оживило интерес мусульман к Южной и Юго-Восточной Азии. В предшествующие века мусульманские купцы основали ряд анклавов различного размера в Индии, Восточной Африке, Китае и в материковой части Юго-Восточной Азии, но то были преимущественно купеческие сообщества, практически не обладавшие сколько-нибудь значительным политическим влиянием. Территориальная экспансия в Северную Индию привела к захвату

Дели в 1025 году, но лишь два века спустя независимый Делийский султанат достиг вершины своего могущества и в 1225 году захватил Бенгалию, а потом, в 1297-м, Гуджарат. К этому времени на островной части Юго-Восточной Азии «ниже ветров», то есть ниже пояса тайфунов, стали возникать мусульманские государства, ведущие начало от горстки портовых городов — таких как Самудра-Пасай на северо-западе Суматры, который со временем стал главным поставщиком перца¹⁰¹⁶ и в Китай, и на западные рынки. Неизвестно, откуда пришли сюда первые мусульманские правители — из Бенгалии, Гуджарата, Северной Индии или с Аравийского полуострова, но Самудра-Пасай и его конкуренты привлекали мусульман со всей Азии и Восточной Африки. Этот период описывается как «момент наибольшего накала»¹⁰¹⁷, когда влияние ислама на политическую картину бассейна Индийского океана в целом перешло в совершенно новую стадию. Начиная с этого времени мусульманская религия уже легко распространялась¹⁰¹⁸ по существующим путям торговли на восток. Для коренных народов богатство мусульманских торговцев представлялось чем-то необыкновенным, а их образ жизни достойным подражания. Для оптовых торговцев единство религии облегчало ведение дел и увеличивало доверие. Многие правители Юго-Восточной Азии приняли ислам, чтобы привлечь мусульманских торговцев в свои порты.

Своим процветанием султанат Самудра-Пасай был во многом обязан тесным связям с мусульманскими торговцами муссонных морей, а также тому, что его ближайшие соседи — Шривиджая, Ява и недавно возникшее государство Аюттхая¹⁰¹⁹ в Таиланде — соперничали друг с другом. Конец соперничеству был положен, когда Парамешвара, связанный с царством Маджапахит на Яве, правящим домом Шривиджайи и высшей знатью Пасая, основал новый порт — Малакку¹⁰²⁰. Стратегическое положение порта, расположенного на Малаккском полуострове, практически посередине Малаккского пролива, усиливалось еще и тем обстоятельством, что во времена Парамешвары или его ближайших преемников султанат Малакка принял ислам, а также типовые для мусульман правила ведения дел, которым его правители исправно следовали. Малакка даже больше, чем Шривиджая, зависела от овладения ремеслом международной торговли, поскольку сборы от нее, взимаемые по сложной системе таможенных пошлин, составляли основной доход султаната. Для западных товаров определялся размер пошлин, а товары, идущие с востока, были предметом сложного договора, согласно которому

султан имел право покупать определенные товары по ценам значительно ниже рыночных. Султаны Малакки также получали прибыль от непосредственного участия в торговле, поскольку владели собственными судами и вкладывали свои средства в закупку товаров.

Торговая природа Малакки¹⁰²¹ подтверждается существованием *кампонгов*, или этнических сообществ, включая мусульман из Гуджарата (самая влиятельная группа до появления португальцев в следующем веке), келингов с Коромандельского берега полуострова Индостан, а также торговцев из Фуцзяня, Лусона, Бенгалии и других мест, причем каждая группа была представлена своим собственным начальником порта. Малакка также стала источником существующего в Юго-Восточной Азии морского права, «Унданг-унданг лаут Мелака», собранного в Малаккском морском кодексе¹⁰²² конца XV века. Это один из старейших всеобъемлющих сборников морских законов, основанный на мусульманском праве, который имеет больше сходства с некоторыми главами Родосского морского закона, чем с более непоследовательным «Трактатом об аренде судов». Этот свод законов также отличает внимание, которое в нем уделяется взаимоотношениям мужчин и женщин на борту судна, что указывает на высокий статус женщин в Юго-Восточной Азии и их активное участие в торговле¹⁰²³ и других областях общественной жизни даже после принятия ислама.

ЧЖЭН ХЭ И МАСШТАБНЫЕ МОРСКИЕ ЭКСПЕДИЦИИ КИТАЯ

С самого начала процветание Малаккского султаната обеспечивалось его тесными связями с Китаем. Единственный в истории этой страны период масштабной морской экспансии совпал с правлением Парамешвары. После 1330-х годов империя Юань пережила несколько тяжелых потрясений, включая голод, эпидемию чумы (которая убила десятки миллионов человек еще до того, как перекинулась на Средиземноморье) и неоднократные разливы Желтой реки. Эти несчастья воодушевили этнических китайцев на борьбу с монгольской династией Юань, и в 1356 году восставшие под предводительством Чжу Юаньчжана захватили Нанкин, который впоследствии стал столицей империи. Через двенадцать лет, подчинив своей власти среднее и нижнее течение реки Янцзы, Чжу захватил

город Даду (который назвал Бэйпин, то есть «Северное спокойствие») и основал династию Мин. Мин Тайцзу (таково было храмовое имя Чжу Юаньчжана) вручил управление¹⁰²⁴ конфуцианским чиновникам-реформаторам, и те заложили основы китаецентричной системы, которая просуществовала практически без изменений до середины XIX века.

Как исконно китайская династия, империя Мин отвернулась от моря и сосредоточилась на обороне континентальных рубежей. Отношение династии к морским экспедициям лучше всего отражено в указе 1371 года, в котором говорится, что «даже маленькой доске¹⁰²⁵ нельзя позволять уплыть за море». Абсолютный запрет на внешнюю торговлю объяснялся неоконфуцианским складом ума¹⁰²⁶ нового чиновничества. Оно не поощряло все то, что позволяет развивать морскую торговлю: путешествия, развитие судостроения и навигации, финансовые учреждения и правовую защиту частной собственности. Тем не менее Мин Тайцзу и его преемники сочли необходимым построить береговые укрепления для защиты от пиратов. Для этой цели было заложено три с половиной тысячи судов различного назначения: четыреста военных кораблей, базирующихся около Нанкина, двадцать семь патрульных и боевых судов, приписанных к береговой охране, и еще четыреста для сопровождения кораблей с зерном. Их деятельность не ограничивалась прибрежными водами. В соответствии с изречением Мин Тайцзу, что «победить их на море легко¹⁰²⁷, а усмирить, когда они высадятся на берег, трудно», китайские корабли преследовали пиратов до островов Рюкю и Кореи и боролись с ними в Дайвьете, который империя Мин оккупировала с 1408 по 1428 год.

После указа от 1371 года самым значительным отступлением от политики китаецентризма стало снаряжение императором Мин Чэнцзу (известным также как император Юнлэ) шести крупномасштабных морских экспедиций в Индию, Красное море, Персидский залив и Восточную Африку под командованием евнуха-мусульманина Чжэн Хэ. В состав флотилии входили сотни кораблей с десятками тысяч моряков, солдат и торговцев на борту; за время похода они преодолели от десяти до пятнадцати тысяч миль. Отправляя эти экспедиции, император, очевидно, преследовал сразу три цели¹⁰²⁸: повысить международный престиж Китая, подтвердив свою легитимность (при необходимости — с помощью силы); расширить данническую торговлю и устранить конкуренцию со стороны китайцев, проживающих за рубежом; разыскать свергнутого предшественника, который, по

духам, остался жив и скрывался на чужбине. Первые три экспедиции (1405–1411) продвинулись до города Каликут (Кожикод) на юго-западном побережье Индии, «великой страны»¹⁰²⁹ Западного океана». Флот отплыл с Янцзы и после остановки в провинции Фуцзянь продолжал через порты Тямпы, Явы, Суматры или Малаккского полуострова и далее через Малаккский пролив. Потом он взял курс на запад, пересек Бенгальский залив по направлению к Шри-Ланке и, пройдя расстояние около сорока пяти тысяч миль, добрался до Каликута. В следующих четырех экспедициях (1413–1433) китайцы продвинулись еще дальше, до Ормуза, Адена и других портов Аравийского полуострова, а также до портов Восточной Африки: Могадишо, Бравы и Малинди. Последняя экспедиция, менее многочисленная по составу, отправилась в Бенгалию, а некоторые участвовавшие в ней китайские мусульмане, включая Ма Хуаня, автора книг о путешествиях Чжэн Хэ, совершили хадж: из Адена в Джидду на местном судне и дальше в Мекку¹⁰³⁰.

Если считать, что главной целью этих экспедиций был престиж государства и развитие торговли, то их можно признать успешными:-gridцать стран, включая Египет и Мекку, послали китайскому императору своих послов. Хотя основные сведения об этих экспедициях известны из отчета Ма Хуаня, в «Хронике династии Расулидов в Йемене» мы также находим упоминание о «прибытии в „закрытый порт“¹⁰³¹ [Адена] флотилии джонок, которая доставила посланника повелителя Китая, а также великолепные дары для нашего султана Мухаммада ан-Насира, которые были переданы ему прибывшими. Среди роскошных подарков было множество редкостей, великолепные китайские шелка, затканые золотом, превосходный мускус, стиракс, разнообразные фарфоровые сосуды. Стоимость подарка составляла тысячи мискалей». Далее йеменский историк добавляет, что императорский посол *«был удостоен аудиенции»*¹⁰³² *султана Мухаммада ан-Насира без требования целования земли перед ним и сказал: «Твой владыка и повелитель Китая приветствует тебя и советует быть справедливым к своим подданным». И [султан] ответил ему: «Добро пожаловать, мы рады видеть тебя!» И он оказал им гостеприимство и поселил под своим кровом». Затем ан-Насир написал письмо повелителю Китая: «Слушаю и повинуюсь, моя страна — твоя страна». Он послал ему диких животных и богатые султанские одежды в больших количествах, а также приказал, чтобы посланника с почетным эскортом проводили до Адена».*

Такие обмены, по всей видимости, происходили во многих портах, которые посетила китайская флотилия.

Многие историки подчеркивают, что в целом экспедиция Чжэн Хэ носила мирный и коммерческий характер¹⁰³³, особенно по сравнению с неприкрыто захватническим и идеологически мотивированным поведением португальцев в последующем веке, однако не стоит полностью сбрасывать со счетов ее военный аспект. Во время первого похода Чжэн Хэ разгромил банду из нескольких тысяч пиратов, базировавшуюся в Палембанге и возглавляемую перебежчиком из Китая¹⁰³⁴, которого пытали и казнили в Нанкине. Чжэн Хэ также разбил владыку царства Райагама на Шри-Ланке (которого затем помиловал) и претендента на трон Самудра-Пасая. Все эти военные действия устраняли препятствия для свободной торговли, но многие критиковали дороговизну экспедиций, оплачиваемых из казны, а международная торговля Китая стремительно шла на убыль. Последнюю экспедицию Мин Сюаньцзун снарядил, как говорят, поскольку соскучился по экзотическим товарам времен своей юности, но после его смерти период возрождения торговли закончился. Причин, по которым Китай отвернулся от моря, было несколько. В этот период в империи¹⁰³⁵ произошло сразу несколько наводнений подряд, несколько сот тысяч человек умерли от эпидемий (в том числе, вероятно, завезенных экипажами возвращавшихся кораблей), национальная валюта обесценилась, а войско было занято подавлением восставших вьетнамцев и отражением монгольских набегов на севере. Отчасти в качестве ответа на эту угрозу император Чэнцзу в 1421 году перенес столицу из Нанкина в Пекин, что практически гарантировало снижение интереса к развитию мореплавания, несмотря на экспедиции под командованием Чжэн Хэ.

События на севере и на западе страны имели и демографическую составляющую: между XIV и XV веком в результате оттока людей на север от Желтой реки население прибрежных провинций Чжэцзян, Фуцзянь и Гуандун снизилось почти вдвое. Путешествия Чжэн Хэ со временем совершенно забылись, хотя неизвестно, были официальные документы просто утрачены или, как считают некоторые историки, спрятаны или сожжены, поскольку содержали «не слишком достоверные сведения»¹⁰³⁶, касающиеся вещей отдаленных и недоступных людским глазам и ушам». Второй запрет, наложенный династией Мин на морскую торговлю в 1430-х годах, был значительно строже, чем во времена Мин Тайцзу. Запрещалось плавать в чужие земли и строить корабли, пригодные для морских переходов, а стро-

ительство военных кораблей и соответствующих вооружений было строго ограничено. Система береговых оборонительных сооружений, построенных Тайцзу и Чэнцзу, пришла в упадок. Дошло до того, что правительство запретило иностранным купцам посещать Китай. Этот запрет на морскую торговлю длился вплоть до середины 1500-х годов, когда португальцам позволили торговать в Макао, а в 1567 году китайским купцам наконец разрешили торговлю с чужеземцами. Утрата инициативы в морской торговле имела далеко идущие последствия; наш мир, без сомнения, был бы совсем иным, если бы к приходу португальцев в Индийском океане активно действовали китайские купцы.

Экспедиции Чжэн Хэ оказали огромное воздействие на весь регион: на экономику, расстановку политических сил и даже религиозную принадлежность. Толчок, который они придали развитию торговли, отчасти повлиял на привлекательность муссонных морей в глазах европейских торговцев. Самым существенным фактором, оказавшим влияние на рост торговли в Юго-Восточной Азии, стало внедрение монет. Китайцы облегчили переход на денежно-ориентированную экономику, поскольку из Китая шел постоянный поток медных денег, влияние которых особенно ощущалось в торговых государствах Малаккского полуострова, Суматры, Явы и Сулавеси. Вскоре после последней экспедиции Чжэн Хэ местные правители стали чеканить собственную монету. Как правило, чеканили ее из олова, а не из меди, но, так или иначе, возросший оборот наличных денег, пригодных даже для небольших платежей, подхлестнул коммерцию, облегчил уплату налогов и дал правителям богатства, которыми было легче распорядиться.

Моряки, покинувшие корабли, пополнили население китайских торговых сообществ за границей, которые к тому времени и так увеличились за счет купцов, не подчинившихся запрету императора Мин Тайцзу на заграничную торговлю и вынужденных обосноваться за пределами Китая. Ма Хуань сообщает о существовании в северной части Явы трех различных сообществ: уроженцев Японии, западных мусульман и китайцев «из провинций Гуандун, Цюаньчжоу и Чжанчжоу»¹⁰³⁷, которые покинули родину и поселились в этой стране... Многие из них исповедуют ислам и посятятся по мусульманскому обычаю». Тот факт, что Чжэн Хэ и другие видные члены экспедиции были мусульманами, оказал особенно сильное влияние на Малакку: годы ее становления совпали с первыми двумя десятилетиями экспедиций Чжэн Хэ. Парамешвара радостно приветствовал китайцев

и в 1491 году сам доставил дань ко двору императора, поскольку подданные отношения с Китаем обещали городу-государству защиту как от Аюттхаи, так и от Маджапахита. К тому моменту, как в 1430-х годах Китай возобновил запрет на международную торговлю, население Малакки составляло от ста до двухсот тысяч человек, и позиции порта сильно упрочились, по крайней мере до прихода португальцев в 1511 году. Шесть столетий спустя малайские китайцы по-прежнему почитают Чжэн Хэ и по сей день воскуряют в его честь благовония в храме Сэм Пу Конг¹⁰³⁸ в Малакке. Это одна из особенностей синкретической культуры Юго-Восточной Азии: китайского адмирала-мусульманина чтут в буддистском храме города, основанного индуистско-буддистским правителем, чьи преемники приняли ислам. Более того, в дальнейшем город перешел под управление португальцев-католиков, которые, в свою очередь, уступили место голландским и английским протестантам. И теперь это четвертый по величине город одной из крупнейших мусульманских стран мира.

КОРАБЛИ И СУДОХОДСТВО В МУССОННЫХ МОРЯХ

Несмотря на значение пряностей, благовоний, лекарственных снадобий и других дорогих товаров, занимающих мало места, главными в муссонной торговле были объемные грузы: индийское железо, древесина, манго и кокосы, которые заказывал Мадмун бен Хасан-Япет, лен, хлопок, пенька, шерсть, пшеница, овес, просо и рожь, виденные в Ормузе Вениамином Тудельским, китайская керамика, лаковые шкатулки, шелк, хлопок из Бенгалии, с Коромандельского берега и с Мальдивов, «раковины каури и волокно кокосовой пальмы...»¹⁰³⁹ из которого делают веревки для сшивания кораблей. Эти веревки вывозят в Индию, Китай и Йемен, и они лучше пеньки». А кроме того, на судах перевозили лошадей из Аравии.

Правители Индии начали импортировать лошадей из континентальной Азии в начале VI века до нашей эры. Надписи, сделанные пятьсот лет спустя, доказывают, что к тому времени коней уже ввозили на Шри-Ланку. В III веке китайский эмиссар Кан Дай узнал, что купцы из Северной Индии регулярно перевозят лошадей по морю на Малаккский полуостров и Суматру, где местные цари платят половину цены за животных, умерших в пути. Свидетельства Кан

Дая подкрепляются печатью того же периода, на которой изображены корабль и лошадь. В тамильской поэме IV века «Паттинапалей» упоминаются «быстроногие гарцующие кони», которых привозили на кораблях в Каверипаттинам в Тамилнаде. Торговля лошадьми в Аравийском море начала особенно бурно развиваться после образования Делийского султаната, правители которого запретили продавать коней индуистским царствам. Вскоре после этого Чжао Жугуа писал, что «в горах¹⁰⁴⁰ [Омана] разводят лошадей в больших количествах. Другие страны, которые ведут с ним торговлю, закупают здесь лошадей, жемчуг и финики, которые они меняют на гвоздику, кардамон и камфару». Вассаф аль-Хазрат, персидский современник Марко Поло, привел в своем историческом труде рассказ торговца лошадьми, который заключил договор с царем государства Пандья в Южной Индии и обязался поставлять ему четырнадцать сотен лошадей каждый год. По его словам, «десять тысяч лошадей¹⁰⁴¹ каждый год вывозились» из стран Персидского залива на Малабарский и Коромандельский берега Индии. Согласно Марко Поло, «купцы из Ормуза и Киша¹⁰⁴², Дофара и Шихра, и Адена... скупают самых лучших коней, грузят их на суда и везут к царю [Малабарского и Коромандельского берегов] и его четырем братьям-царям. Некоторых продают больше, чем за 100 мер серебра. И можете мне поверить, что этот царь покупает больше 2000 лошадей каждый год и столько же его братья, а к концу года не более 100 из них остаются в живых». Эти источники объясняют закупки такого количества лошадей дурным уходом, но Индия, за исключением северной ее части, плохо приспособлена для коневодства. Пастбищ мало, растительность для лошадей не подходит, слишком жаркий климат не позволяет сохранять достаточное для военных нужд поголовье. Даже в XVIII веке предпринятая британской Ост-Индской компанией попытка создать в штате Бихар конезавод, на котором работали бы специалисты из Англии, провалилась.

Эти свидетельства о торговле лошадьми очень важны, чтобы понять, какого рода суда курсировали в Индийском океане. У нас нет о них почти никакой достоверной информации. Многие авторы XIII — XIV веков из стран Европы и Азии — Венеции, Персии, Арабского мира, Турции и Китая — в один голос утверждают, что сшитые суда Индийского океана были очень непрочными. Их предвзятость, вероятно, объясняется привычкой к жестким конструкциям, принятым у них на родине, или же принципиальным недоверием к морским путешествиям. В отчете о военных действиях на Гоа в 1342 году Ибн

Баттута пишет: «У нас было две тариды¹⁰⁴³, открытых с кормы и способных перевозить лошадей: они устроены таким образом, что всадник садится на коня еще на судне, надевает доспехи и выезжает». Ван Дайюань в своем трактате «Сведения о заморских странах и народах» (1349 год) пишет, что в Индии: «...*строят корабли*¹⁰⁴⁴... *чтобы перевозить лошадей. Суда сделаны из досок без гвоздей или смолы, с помощью одного только кокосового волокна. Каждый корабль имеет две или три палубы с дощатым сараем [на верхней палубе?]. Чтобы бороться с поступающей в трюм водой, моряки вынуждены круглые сутки по очереди откачивать воду. В нижнем трюме судна перевозили груз ладана, а выше — несколько сотен голов лошадей*».

Утверждение о сотнях лошадей совершенно невероятно. Средиземноморские корабли вряд ли могли взять на борт более сорока коней¹⁰⁴⁵. Даже и это довольно большой груз, особенно если учесть, что лошадям в жарком климате нужны большие запасы фуража и воды. Переход от Омана до Малабарского берега¹⁰⁴⁶ обычно занимает около месяца, и запасы одной только воды для одной лошади на это время весят более тонны. Также неясно, где перевозили лошадей. Для повышения остойчивости судна, а также из соображений санитарии, имело бы смысл расположить их на нижних палубах, но в таком случае совершенно необходимо обеспечить доступ свежего воздуха. Ладану также не пойдет на пользу пребывание под палубой, на которой стоит лошадь, даже на урезанном рационе. По-видимому, все авторы несколько преувеличивали склонность шитых судов к протеканию (так или иначе, протекают любые суда), и все, за исключением Ибн Баттуты, закрывали глаза на преимущества подобного типа судов. Никто из этих авторов не был профессиональным моряком, и поэтому имеет смысл прислушаться к авторитетному мнению Васко да Гамы, который в 1497–1499 годах первым из европейцев достиг Индии морским путем и не склонен был расточать похвалы мусульманским кораблестроителям. Тем не менее, судя по его отзывам, корабли из сшитых досок, которые он видел в Малинди, «выдерживают все тяготы¹⁰⁴⁷ морских переходов», а сшитые койром доски «держатся так же крепко, как если бы были прибиты гвоздями».

О китайском судостроении нам известно значительно больше. Марко Поло обрисовал китайские суда, на которых ему приходилось плавать, и хотя многие детали конструкции известны из других источников, его описания производят на нас не меньшее впечатление, чем на современников итальянского путешественника. Он не указывает

нейных размеров, но отмечает, что самые большие суда «перевозили гораздо больше груза¹⁰⁴⁸, чем наши. Один корабль мог взять на борт пять или шесть тысяч корзин перца». Переборки делили трюм на почти что тридцать отсеков, корабли несли от четырех до шести мачт и несли «до десяти лодок, прикрепленных к бортам с наружной стороны». Самые большие суда имели команду от 250 до 300 человек и среди прочих помещений располагали шестьюдесятью каютами для купцов. Сообщение Поло подкрепляется сведениями из других источников и находками, полученными при подъеме судна, затонувшего в гавани Цюаньчжоу¹⁰⁴⁹ не ранее 1273 года, а также судна, которое пошло ко дну у берегов провинции Синан¹⁰⁵⁰ в Южной Корее пятьюдесятью годами позднее.

Длина «корабля с грузом пряностей и перца» в Цюаньчжоу составляла около тридцати пяти метров, ширина по верхней палубе — десять метров, осадка с полным грузом — три метра. Остатки груза включали древесину палисандра и сандала, яванский черный перец, древесину алойного дерева из Камбоджи, семена бетелевой пальмы из Индонезии, ладан из Центральной Аравии, амбру из Сомали и черепаховый панцирь. Судно из Цюаньчжоу, вероятно, шло не из самой Африки, однако эти находки подтверждают данное Марко Поло описание порта, где он побывал через несколько лет после гибели этого судна. Немного меньше по размеру (тридцать два метра в длину на десять метров по верхней палубе) и примерно такое же по конструкции, двухмачтовое синанское судно было построено из древесины пихты и сосны. С судна были подняты более двенадцати тысяч предметов китайской керамики — селадоновые вазы, тарелки и чаши, обливная глиняная посуда, курительницы для благовоний, а также изделия из фарфора, составлявшие основную статью китайского экспорта. Китайский фарфор находили в больших количествах по всей западной части Индийского океана, вплоть до Красного моря, Персидского залива и восточного побережья Африки. Также на судне обнаружено двадцать тысяч китайских медных монет и более тысячи брусков красного сандалового дерева длиной до трех метров. Когда корабль нашли, многие предметы по-прежнему были упакованы в короба для транспортировки, помеченные датой — 1323 годом по григорианскому календарю.

По случайному совпадению это событие произошло всего за два года до того, как Ибн Баттута отправился в свои путешествия, и можно предположить, что синанское судно походило на одно из тринадцати китайских судов, которые он встретил в Каликуте.

Китайские корабли¹⁰⁵¹ были трех типов: самые большие — джонки, суда среднего класса, которые назывались дау, и, наконец, самые маленькие — самбуки. Большие корабли могут нести от трех до двенадцати парусов, сделанных из тонких бамбуковых реек на манер циновок. На корабле могут разместиться до тысячи человек, шестьсот из которых составляет команда, а четыреста — воины, включая лучников, щитников и пращников, которые забрасывают врага зажигательными бомбами. Каждый большой корабль сопровождают три других, меньших по размеру: «половина», «треть» и «четверть».

Если бы Ибн Баттута обмерил увиденные им в Каликуте корабли, возможно, это помогло бы историкам определить размеры кораблей флотилии Чжэн Хэ — самый спорный вопрос в том, что касается экспедиции. Большая часть разногласий касается перевода мер, приведенных в дошедший до нас источниках, и теоретических пределов величины корпусов деревянных судов. Если напрямую переводить меры длины (которые в разных провинциях Китая могли иметь разное значение), получается, что длина самых больших судов составляла от 117 до 135 метров, а ширина — от 48 до 55 метров. Однако исходя из общих соображений о конструкции деревянных судов, длина в 60 метров¹⁰⁵² представляется более правдоподобной оценкой самых больших судов, которые несли до девяти мачт с косыми парусами. Точнее известно¹⁰⁵³ количество судов и людей в экспедициях Чжэн Хэ. В первом плавании участвовали 317 кораблей, в том числе 62 корабля-сокровишницы (*баочуани*). В состав экспедиции входило 27 870 человек. Во второй экспедиции кораблей было уже меньше — 249. В третьей участвовали 48 кораблей, преимущественно самого большого размера, на которых разместилось 30 000 человек. Четвертая флотилия состояла из 63 кораблей и 28 560 человек, шестая — из 41 корабля, и в последней экспедиции насчитывалось больше 100 кораблей. (Данные по пятой экспедиции не сохранились.) Во всех флотилиях участвовали суда разных типов, причем особое значение имели «корабли сокровишницы», на которых находились «несметные богатства». Поскольку экспедиция носила отчасти военный характер, в ее состав входили боевые корабли трех различных классов, а также служебные суда для воды, провианта и воинов. В составе флотилии также были специально для этого случая построенные корабли для перевозки лошадей.

Торговые сети, существовавшие в муссонных морях между XI и XV веками, были самыми динамично развивающимися в мире, с самыми протяженными маршрутами, крупнейшими портами и наибольшим разнообразием товаров. В итоге вдоль южного и восточного побережья Азии возникли несколько центров морской торговли. Налаженные деловые связи между купцами способствовали обмену идеями, товарами и сырьем на очень дальние расстояния; как следствие возникали смешанные сообщества, члены которых служили посредниками между местным населением и приезжими торговцами. Кипучая активность азиатской морской торговли привлекала все больше купцов из Европы и Средиземноморского бассейна. Их рассказы влекли новых путешественников, что со временем привело к поискам морского пути в Азию, а затем и к открытию Америки.

ГЛАВА 14

ВОКРУГ ЗЕМНОГО ШАРА

Пересечение Атлантики Колумбом, открытие Васко да Гамой морского пути в Индию, кругосветное плавание Магеллана, первый переход Урданеты через Тихий океан с запада на восток — все это стало триумфом мореплавания того времени, да и вообще всех времен. Эти достижения позволили сформировать новые связи между ранее разрозненными регионами земного шара и стали первыми шагами к мировому доминированию Европы. Хотя все эти открытия не связаны между собой, их следует рассматривать как следствие последовательного, целеустремленного освоения новых земель — неизбежность, а не случайность. Они стали результатом многолетней деятельности моряков, корабелов и картографов, которые постоянно улучшали конструкцию судов и искусство навигации, расширяли познания об океанических течениях и ветрах, а также старались извлечь прибыль от открытия новых земель и народов. Отдавая дань этим вехам в истории мореплавания, мы не должны забывать, что каждый успех был оплачен дорогой ценой. Сотни испанских моряков погибли за четыре десятилетия поисков ветров, позволяющих пересечь Тихий океан из Азии в Америку. Неудачные попытки мореплавателей XVI века пройти Северо-Западным и Северо-Восточным путем из Атлантики на Восток унесли множество человеческих жизней прежде, чем стало понятно, что эти маршруты непроходимы для технологий, знаний и климата того времени. Помимо того, европейские и африканские болезни, занесенные в Америки, где население не имело к ним иммунитета, привели к катастрофическому вымиранию почти восьмидесяти процентов (по некоторым оценкам, 95 процентов) населения и к полному исчезновению многих государств и культур.

Первопроходцами эпохи Великих географических открытий обычно считают испанцев и португальцев, но приписывание исключительных заслуг какому-либо народу затрудняет понимание более сложной реальности. Еще в XIII веке генуэзцы и венецианцы проложили первые коммерчески успешные дальние маршруты из Средиземноморья в Англию и Фландрию, но не они одни совершали в то время дальние плавания в Атлантике. Как мусульманские, так и христианские торговцы задолго до того участвовали в прибрежной торговле между Пиренейским полуостровом и югом Марокко вплоть до Сале, пиренейские и французские мореплаватели бороздили свои прибрежные воды, достигая берегов Фландрии и Англии, английские и датские рыбаки и торговцы регулярно заходили в Исландию. Хотя документов обо всех этих рейсах не сохранилось, они внесли существенный вклад в общую копилку знаний, приблизив таким образом освоение Атлантики.

ГЕНУЭЗЦЫ, ИСПАНЦЫ И ПОРТУГАЛЬЦЫ В ВОСТОЧНОЙ АТЛАНТИКЕ

Открытие и заселение четырех крупных архипелагов между широтами Лиссабона и Кабо-Верде, юго-западной оконечности Западной Африки, стало предвестником дальнейшего продвижения европейцев вниз по Атлантике в Индийский океан и через Атлантику в Америку. Важнейшим событием новой эры стало открытие Канаров — архипелага из двенадцати островов, самый восточный из которых лежит не меньше чем в пятидесяти милях от Марокко. Некоторые острова¹⁰⁵⁴ в древности — задолго до того, как ислам достиг побережья Северо-Западной Африки — были заселены людьми, говорившими на языке берберской группы. В эпоху Возрождения европейцы знали, что нумидийский царь посылал экспедицию на острова в I веке до нашей эры. Согласно Плинию Старшему, нумидийцы не обнаружили там живых людей, хотя на одном из островов¹⁰⁵⁵ нашли остатки людских поселений и кости диких животных, включая больших собак (полатыни *canes*), откуда и название — Канарские острова. Десятью веками позднее сицилийский географ аль-Идриси намекнул на экспедицию Альморавидов¹⁰⁵⁶ к этим островам. Их повторное открытие в XIV веке приписывается генуэзцу Ланцеротто Малочелло, состоявшему на службе у португальского короля. Остров Лансароте появляется на карте, начерченной мальоркским картографом Андже-

лино Далорто в 1339 году. Согласно Боккаччо, португальская экспедиция отправилась к Канарским островам двумя годами позже, но в 1344 году папа римский даровал острова испанцу Луису де ла Серда, служившему адмиралом у французского короля. Хотя португальцы протестовали против такого решения на том основании, что первенство открытия принадлежит им, они не удосужились предъявить официальную претензию. В том же десятилетии кастильская экспедиция вновь посетила остров. В ее составе было несколько аборигенов Лансароте, которые выучили каталанский и теперь вернулись, чтобы обратить своих соотечественников в христианство. И только в 1370 году король Португалии пожаловал два острова некому Лансароте да Франкиа (по мнению некоторых, это был чрезвычайно престарелый Ланцеротто Малочелло), который позднее был изгнан кастильскими конкурентами¹⁰⁵⁷.

Хотя Канарские острова расположены южнее Мадейры, они были открыты раньше благодаря своей близости к африканскому побережью и господствующим северо-восточным ветрам¹⁰⁵⁸, которые позволяли европейским кораблям с прямыми парусами легко двигаться на юго-запад. Эти же ветра благоприятствуют плаванию на Мадейру, но поскольку она расположена на расстоянии трехсот миль от континента (и почти пятисот миль от Лиссабона), моряки не решались уходить так далеко в море, не будучи уверены, что их не снесет с курса и что они смогут вернуться, так и не встретив земли. Моряки, возвращавшиеся с Канарских островов, могли случайно наткнуться на Мадейру и на соседний с ней, меньший по размеру остров Порту-Санту, когда брали курс на север, в поисках благоприятных западных ветров, которые донесли бы их до Португалии. Каковы бы ни были обстоятельства этого открытия, Мадейра появляется в Атласе Медичи от 1351 года, где она называется «островом лесов»¹⁰⁵⁹. (Название острова Мадейра, что по-португальски означает «древесина», закрепилось к 1408 году, когда остров появляется на карте под этим названием.)

То, что честь открытия Канарских островов и, возможно, Мадейры принадлежит итальянцам, объясняется тем, что в XIV веке генуэзским морякам¹⁰⁶⁰ все чаще приходилось идти на службу к правителям других государств, в особенности Португалии. Португальцы издавна приглашали к себе иностранных купцов, и в 1317 году король Диниш назначил генуэзца Мануэля Пессаньо адмиралом флота, с условием, что он и его наследники¹⁰⁶¹ привлекут двадцать опытных генуэзских офицеров — Малочелло, вероятно, был одним из них — для командования судами, команду которых составляли преимуще-

ственно португальцы. Лансеротту Пессаньо, четвертому адмиралу в семье, принадлежит честь открытия Азорских островов — архипелага из девяти островов, расположенных на расстоянии от семисот до девятисот миль к западу от Лиссабона, к тому же с наветренной стороны. Острова, которые можно достоверно идентифицировать как Азоры, впервые появляются в схематичной форме в знаменитом Кастильском атласе¹⁰⁶² от 1375 года, составленном в Пальма-де-Майорке картографом Авраамом Крескесом. Мальорка, оказавшаяся почти на семьдесят лет — с 1276 по 1343 год — независимой морской державой, стала хранилищем географических знаний, накопленных моряками и торговцами, отодвигавшими границу изведанного мира все дальше и дальше в Атлантику; Авраам Крескес и Анджелино Далорто были одними из лучших картографов своего времени. Азорские острова, вероятно, были впервые открыты возвращавшимися домой мореплавателями, искавшими область преобладающих западных ветров. Необитаемые и поэтому сложные для освоения острова оставались безымянными в дошедших до нас источниках вплоть до XV века. Итальянские названия островов в Атлантическом океане, на которые вскоре предъявили права Португалия и Кастилия, а также расцвет картографического искусства на Мальорке свидетельствуют об интернациональном характере географических открытий того периода.

МОРЕПЛАВАНИЕ

Открытие и освоение европейцами островов Восточной Атлантики имеет под собой целый ряд исторических причин, и невозможно выделить среди них одну, наиболее важную. Вновь открытые публике незадолго до этого труды античных географов подхлестнули интерес к окружающему миру. Грамотность распространилась за пределы монастырей и духовных университетов, что привело к появлению светской литературы на национальных языках, представленной такими авторами, как Данте, Боккаччо и Чосер. Последние два особенно интересовались коммерческой жизнью своего времени и отражали ее в своих произведениях. Отец Боккаччо служил во флорентийском банкирском доме Барди, и торговцы в больших количествах толпятся на страницах «Декамерона». Чосер был сыном торговца вином, и его «Кентерберийские рассказы» демонстрируют совсем не поверхностное знакомство с торговлей и предприниматель-

ством. Его описание Шкипера знакомит нас с образом мира, сложившимся в голове у английского моряка XIV века, который курсировал на своем судне от Северной Африки до Балтийского моря.

*И, в ремесле своем большой мастак¹⁰⁶³,
Знал все течения, любой маяк
Мог различить, и отмель, и утес.
Еще ни разу с курса не отнес
Отлив его; он твердо в гавань правил
И лоцию сам для себя составил.
Корабль он вел без карт и без промера
От Готланда до мыса Финистера,
Все камни знал Бретонских берегов,
Все входы бухт испанских и портов;
Немало бурь в пути его встречало
И выцветшую бороду трепало;
От Гуллы и до самой Картахены
Все знали капитана «Маделены».*

С технологической точки зрения толчком к распространению грамотности и прогрессу в навигации послужило изобретение наборного шрифта. Первые печатные лоции¹⁰⁶⁴ были изданы в Венеции в 1490 году, всего через тридцать пять лет после появления Библии Гуттенберга. Сведения о судоходных маршрутах начали собирать задолго до этого, однако если предыдущие справочники делали упор на торговые предложения, которые можно встретить в разных местах, то теперь появились отдельные руководства для купцов с информацией о различных товарах, их ценах и где их лучше покупать, и лоции для мореплавателей. Географические сочинения древности, такие как «Перипл Эритрейского моря», иногда сочетали эти сведения в одном тексте, но с развитием новых инструментов и методов, позволявших более точно определять свое положение и направление движения, навигационная информация стала все более узкоспециальной.

В том, что касается практических приемов судовождения, можно назвать четыре различных подхода: прибрежное плавание, счисление пути, широтное плавание и определение местоположения. Прибрежное плавание — теоретически самый простой способ навигации, но в определенном смысле и наиболее рискованный, поскольку вблизи от берега опасностей для судна больше, чем в открытом море. Суть этого метода состоит в том, чтобы идти в относительной близости от суши, полагаясь лишь на собственное знание берегов и глубин. Моряки с ранней юности запоминали береговые и морские ориентиры: расположение отмелей, торчащие из воды скалы, места, наиболее пригодные для

орных стоянок, преобладающие ветра, свойства приливных течений роль берегов или на входе в заливы, удобные гавани и устья рек. Точка так же они запоминали очертания берегов: заливы, высокие утесы, группы деревьев или постройки. Очень важно было знать не только глубины, но и состав грунта, слагающего морское дно, — разный для разных мест. Для его определения ручной лот — груз, привязанный к длинному тросу с нанесенными через равные интервалы отметками, — снабжался небольшим углублением с нижней стороны, которое смазывалось жиром или воском. Когда лот касался дна, к жиру прилипали частички грунта. Зная глубину и состав морского дна — белый песок в одном месте, раздробленные ракушки в другом, — можно было приблизительно определить свое местоположение, даже не видя берегов.

Региональные отличия определяли различный подход к навигации. Реки, которые облегчают торговлю между различными частями Европы, выносят в Ла-Манш и Северное море десятки тонн ила, и мощные приливные течения постоянно преобразуют морское дно, так что при плавании в водах Северной Европы исключительно важную роль играют постоянные промеры и знание приливов и приливных течений. Средиземное море, как правило, не позволяет делать промеры, когда не видно земли: слишком велики глубины. Дельты крупных рек здесь немногочисленны (самые важные — Рона около Марселя, По к югу от Венеции и Нил), и практически нет приливов, которые ворошили бы мелководья по два раза в день. Различные тревоги средиземноморских и североевропейских моряков нашли отражение в письменных указаниях, разработанных для двух различных регионов. В то время как навигационное руководство для мореходов середины XIII века «Компассо да Навигаре»¹⁰⁶⁵ дает направление по компасу и расстояниям в Средиземном море, североевропейские руководства¹⁰⁶⁶ приводят не только румбы, но и промеры глубин, и высоту приливов. Даже самые ранние рукописные руководства на английском языке, датирующиеся 1460-ми годами, но, возможно, включающие материалы XIV века, не указывают расстояния:

[Когда] плывешь¹⁰⁶⁷ из Испании и оказываешься у мыса Финистерре, иди курсом норд-норд-ост. Пройдя примерно две трети морского пути, поверни к [реке] Северн [к Бристолу]. Следует идти курсом норд-тень-ост, пока не дойдешь до отмели... Когда глубина будет 100 саженьей или 80, надо идти на север, пока глубина снова не станет 72 сажени со светло-серым песком на дне. Это будет хребет, который лежит между Клир-Айлендом [Ирландия] и [архипелагом] Силли.

В связи с ростом грамотности и применением количественных методов в навигации широкое распространение в эпоху Возрождения получили лоции — навигационные пособия с подробным описанием морских маршрутов — и портоланы. В то же время некоторые тонкости прокладки курса настолько изменчивы и требуют такого близкого знакомства с конкретными акваториями, что приводить их в качестве ориентира почти не имеет смысла. Эта ситуация сохраняется и до сих пор, и поэтому регулярно издаются специальные бюллетени — «извещения мореплавателям», с помощью которых вносятся изменения в существующие карты.

Средневековые законы о лоцманском деле предусматривали суровые наказания за небрежность или самовольное присвоение права заниматься лоцманской деятельностью. *Consolato Del Mare* («Добрые морские обычаи») — наиболее известный и важный из средневековых сборников морского права, изданный в Барселоне в середине XV века — указывал, что *«если так случится¹⁰⁶⁸, что лоцман не будет знать тех вод, которые, согласно его утверждению, ему знакомы, и не сможет оказать услуги, которые подрядился оказать, его следует немедленно обезглавить без жалости и снисхождения. Хозяин судна может приказать отрубить ему голову, не дожидаясь суда и следствия, коли пожелает, потому что лоцман лгал ему и подверг опасности его жизнь, равно как и жизнь тех, кто находился вместе с ним на судне, а также само судно и весь груз.*

Однако владельцу судна не следует решать вопрос о том, обезглавить лоцмана или нет, единолично. Решение должно приниматься после обсуждения и тщательного рассмотрения этого вопроса с капитаном, купцами и другими членами экипажа».

Английский свод морских законов, так называемая «Черная книга Адмиралтейства», аналогично гласит, что «если судно погибнет¹⁰⁶⁹ по вине лоцмана, моряки могут, если захотят... отрубить ему голову, не будучи привлечены к суду, поскольку лоцман совершил тягчайшее преступление против своей профессии».

Моряки должны не только хорошо чувствовать, что происходит под и над водой и какие силы действуют на их корабль, но и уметь определить скорость и направление судна, а также его дрейф, то есть насколько его сносит в сторону под воздействием ветра и течения. Основываясь на этой информации, можно определить свое местоположение счислением пути. Внимательному моряку для этого не нужно какого-либо сложного оборудования. Так, например, скорость

можно рассчитать, бросив за борт деревянную щепку и посчитав секунды, за которые она проплывет между двумя точками на корпусе судна. Поэтому сведения, собранные в портолане или лоции, были полезны, но не могли заменить сведений, полученных путем наблюдения, особенно когда корабль находился в незнакомых водах, в которых никто до этого не бывал.

НАВИГАЦИОННЫЕ ИНСТРУМЕНТЫ

Начавшееся в этот период повсеместное распространение навигационных справочников объясняется тем, что моряки теперь посещали значительно больше портов, чем раньше, и не могли удерживать в памяти всю необходимую информацию, особенно с появлением компаса. Самые ранние свидетельства того, что европейцы нашли навигационное применение магнитной иглы, содержится в трудах английского энциклопедиста Александра Неккама, датируемых приблизительно 1180 годом:

В пасмурные дни¹⁰⁷⁰, когда не видно солнца, или ночью, когда мир окутан мглой и не видно небесных светил, моряки не могут сказать, куда движется их судно; тогда они подносят магнит к железной игле, которая вращается в круглой чаше. Когда движение останавливается, острие указывает на север.

Нет никаких свидетельств о китайском происхождении западного компаса, но слова Неккама очень похожи на описание «указывающей на юг иглы», данное Чжу Юем в начале того же века. Сначала «иглу и камень» (магнитный железняк или магнетит) использовали, чтобы найти Полярную звезду, если визуальные наблюдения были невозможны. Винсент из Бове писал в 1250 году: «Когда облака закрывают от моряков солнце¹⁰⁷¹ или звезду, они берут иголку, продевают ее в соломинку и помещают в сосуд с водой. Затем подносят магнитный камень и водят им по кругу над водой, пока игла, которая следует за ним, не начнет быстро вращаться. В этот момент камень быстро убирают, и игла останавливается, указывая острием на *Stella Maris**».

* Полярная звезда (официальное название — альфа Малой Медведицы) носила и другие имена: Северная звезда, *Stella Maris* и так далее.

Представление о том, что игла притягивается к Полярной звезде, было вскоре отвергнуто, однако о существовании магнитного поля Земли не знали еще несколько веков. И тем не менее «роза компаса» (иначе называемая «розой ветров») традиционно изображается в виде звезды в соответствии с первоначальным поверьем о звездной ориентации компаса. В то же время традиция моряков определять направление движения относительно ветра нашла отражение в делении круга компаса на тридцать две части. Хотя астрономы еще с античности делят круг на 360 градусов, моряки Средиземноморья предпочитали определять направления в терминах восьми ветров, чем объясняется первоначальное деление круга компаса на восемь румбов: норд, норд-ост, ост, зюйд-вест и так далее. С усовершенствованием компаса появились еще восемь «половинных» румбов¹⁰⁷² (норд-норд-ост, ост-норд-ост, ост-зюйд-ост и т.д.) и шестнадцать «четвертичных» (норд-тень-ост, норд-ост-тень-норд и т.д.) — в общей сложности тридцать два румба по 11,25 градуса.

Повсеместное внедрение компаса для прокладывания курса привело к дальнейшему совершенствованию средневековых портоланов, или схематических морских карт¹⁰⁷³. Итальянское слово *portolano* первоначально означало сборник словесных инструкций для мореплавателей, как, например, самый старый из дошедших до нас — «Компассо да Навигаре». Со временем к этим руководствам стали добавляться схематические карты, на которых с необыкновенным искусством были изображены очертания средиземноморского побережья. Это стремление к географическому реализму разительно отличалось от стилизованных средневековых карт Т-О, которые создавались с целью изобразить упорядоченный мир с Иерусалимом, лежащим в центре, на пересечении буквы Т. Верхнее полукружие — Азия, левая нижняя четверть — Европа, правая — Африка. Европу от Африки отделяет Средиземное море, Африку от Азии река Нил, Европу от Азии — река Дунай. Весь мир окружен Мировым океаном, представленным буквой О. Портоланы отличаются от этих карт не только реалистическим изображением берегов, но наличием на них сразу нескольких роз ветров, с расходящимися до самых краев карты лучами румбов, создающих впечатление спутанной сети пересекающихся линий. Согласно установившимся правилам, черные линии соответствовали восьми основным румбам, зеленые — «половинным» румбам, красные — «четвертичным» румбам. Порты обозначались названиями, всегда написанными со стороны суши, перпендикулярно береговой линии, а в некоторых случаях флагами или другими

проблемами. Так, например, на карте Анджелино Далорто от 1339 года связь между Ланцеротто Малочелло и островом Лансароте указана с помощью креста Св. Георгия, считавшегося святым покровителем его родного города — Генуи.

Компас помогает определить направление, но не место. Возможность узнать свое местоположение относительно порта отплытия или назначения очень важна. Самый простой способ — «привязаться» к неподвижному ориентиру на суше, но при отсутствии заметных объектов на горизонте приходится смотреть на небо. Относительное постоянство перемещения Луны, звезд и планет по небу на протяжении года позволяет довольно легко узнать широту, то есть смещение на север или юг от экватора, определив угол между горизонтом и либо Солнцем, либо, в Северном полушарии, Полярной звездой. Один из старейших инструментов для определения широты — астролябия, известная еще с античных времен. Астролябия, которой пользовались астрономы, была слишком громоздкой и сложной для использования в море (в неоконченной работе Чосера «Трактат об астролябии», старейшем техническом справочнике на английском языке, насчитывается почти пятнадцать тысяч слов), но к 1481 году в Португалии появилась астролябия для моряков¹⁰⁷⁴. Это упрощенный инструмент применялся повсеместно, и упоминания о нем встречаются в отчетах о путешествиях Бартоломеу Диаша, Васко да Гамы и Педру Алвариса Кабрала. Несколько раньше морской астролябии появился квадрант, впервые упомянутый в письменных источниках около 1460 года. Из других инструментов, появившихся в распоряжении у навигаторов, необходимо упомянуть поперечный жезл (конец XV века), квадрант Дэвиса (конец XVI века), октант (1730 г.) и, наконец, секстант (1759 г.), который оставался стандартным инструментом для навигации вплоть до появления электронных приборов. Практичных и эффективных методов определения долготы — смещения на запад или восток относительно конкретного меридиана — придется ждать вплоть до XVIII века, когда был изобретен точный хронометр.

О КАРАВЕЛЛАХ И КАРАККАХ

Совершенствование навигационных инструментов сопровождалось значительным прогрессом в кораблестроении. В средневековый период окончательно оформились две различные традиции: распространённые на Балтике и на побережье Атлантического океана когги,

при строительстве которых сначала формировали форму корпуса досками обшивки, а затем уже вставляли внутрь каркас, и корабли Средиземноморья, строительство которых начинали с возведения каркаса и лишь затем накладывали на него обшивку. Каркасные корабли Средиземноморья могли достигать внушительных размеров. В генуэзском подряде¹⁰⁷⁵ на строительство судна от 1268 года указывается, что длина корабля должна составлять тридцать семь метров, а ширина по верхней палубе — девять. Самым существенным недостатком таких больших судов был их трудноуправляемый латинский парус. Хотя корабли с латинским парусным вооружением могут ходить круче к ветру, чем суда с прямыми парусами, на них нельзя уменьшить площадь паруса, подвязав его к рею. Вместо этого требовалось спустить рей, снять большой парус и привязать другой, поменьше. Даже смена галса была трудоемким процессом: для этого требовалось опустить рей — достигавший в некоторых случаях пятидесяти метров в длину — на палубу, обнести рей вместе с парусом вокруг мачты и снова поднять его с подветренной стороны. Для управления таким судами требовалась большая команда.

Вскоре после этого средиземноморские кораблестроители стали строить когги по североевропейским прототипам. Они начали экспериментировать с новой конфигурацией парусов, включавшей как косые латинские паруса Средиземноморья, так и прямые паруса севера Европы. Эти перемены привели к появлению судов с тремя или четырьмя мачтами: первые две несли прямые паруса, последняя — косой. Парусное вооружение корабля Колумба, «Санта-Марии», состояло из пяти парусов: один прямой парус на фок-мачте, два прямоугольных паруса на грот-мачте, косой парус на бизань-мачте и прямой парус-блинд на бушприте. Со временем средиземноморские моряки стали называть такие суда просто «кораблями» — *нава*¹⁰⁷⁶ по-итальянски, *нао* — по-испански, *неф* — по-французски. Англичане не использовали слово «каракка».

Примерно тогда же, когда *нао* стали основными грузовыми перевозчиками своего времени, а также грозными военными кораблями, появились узкие и более универсальные каравеллы¹⁰⁷⁷, которые произошли от *кариба*¹⁰⁷⁸ — небольшого универсального судна, распространенного в основном в Северной Африке и на Пиренейском полуострове. Самое раннее упоминание о каравелле относится к XIII веку, хотя нет никаких данных о ее парусном вооружении или размерах, а сведения о ее дальнейшем развитии очень отрывочны. В начале XV века каравеллы, по-видимому, были преимущественно двух-

матовыми с косым парусным вооружением, но к середине столетия, когда они стали широко использоваться в Португалии и на юге Испании, их начали строить с тремя мачтами. Оснащенная прямыми парусами на фок-мачте и грот-мачте и латинской бизанью каравелла-фонда лучше всего ходила при попутном ветре, а благодаря большей пропорции длины к ширине была маневреннее каракк. Неудивительно, что расцвет каравелл и каракк совпадает с периодом активного освоения Атлантики, начавшегося под покровительством Генриха Мореплавателя, и достигает вершины во время экспедиции Колумба. Эти суда стали предшественниками кораблей с прямыми парусами классической европейской эпохи парусов, обычно отсчитываемой с конца XVI века.

ГЕНРИХ МОРЕПЛАВАТЕЛЬ И ЕГО ЭПОХА

Генрих Мореплаватель¹⁰⁷⁹ — португальский принц, один из первых и наиболее энергичных организаторов морских экспедиций для исследования атлантического побережья Африки. Он был третьим сыном короля Жуана и Филиппы, дочери герцога Ланкастерского. Генриха считают основателем навигационной школы в городе Сагреше, на юго-западе Португалии. В действительности Генрих не был моряком и, вероятно, никогда в жизни не плавал дальше севера Марокко, а также не открывал школ ни в Сагреше, ни где-либо еще. Для него побудительным мотивом служила твердая вера в средневековые представления о справедливой войне и необходимости крестовых походов против еретиков и мусульман, а также о моральном долге распространить истинную веру среди язычников. Горячий приверженец церкви воинствующей, он еще в юности уговорил своего отца предпринять крестовый поход против Марокко и принял участие в захвате Сеуты¹⁰⁸⁰ в 1415 году. Победа оказалась совершенно бесполезной, поскольку город не представлял для Португалии никакого экономического или политического значения, но требовал значительных расходов на оборону, поскольку невозможно было сдать его, не потеряв лица. Последующее португальское нападение на Танжер, лежащий в тридцати милях к западу, провалилось, и Генрих решил заняться более выгодным в коммерческом плане предприятием.

Под его покровительством португальские каравеллы достигли архипелагов в Восточной Атлантике и открыли побережье Гвинеи, как тогда называлась Западная Африка. Эти земли стали источником

золота, рабов и мелегетского перца — растения семейства имбирных, которое использовали как заменитель черного перца. Интерес к африканскому побережью отчасти объяснялся его неудачными попытками установить португальский контроль над Канарами, которые Кастилия в начале XV века объявила своей территорией. Всегда искавший возможности для выгодной коммерции, Генрих в 1420-х годах организовал несколько экспедиций к побережью Африки — очевидно, надеясь учредить там собственное королевство, богатое золотом, рабами и еще нетронутыми прибрежными рыбными ресурсами. В 1430-х годах он занялся колонизацией и разработками ресурсов Мадейры¹⁰⁸¹, наладил на острове производство древесины, вина и — начиная с 1450-х годов — сахарного тростника. (Сахарный тростник, который происходит из Новой Гвинеи, был завезен в Средиземноморье мусульманскими торговцами.) К концу XV века Мадейра была крупнейшим в мире производителем сахара и поставляла в Европу более 1200 тонн в год. По инициативе Генриха в 1439 году началась колонизация португальцами Азорских островов. Судя по быстрому росту населения, а также промышленного и сельскохозяйственного производства, Португалия с самого начала поддерживала с этими группами островов довольно интенсивное морское сообщение.

В начале XV века португальцы уже знали все побережье Африки до мыса Буждур¹⁰⁸² в Западной Сахаре, который долго считался южной границей безопасного мореплавания. В 1434 году Жилу Эанешу удалось обогнуть мыс Буждур, а в 1441 году Антан Гонсалвиш вместе с Нуну Триштаном достигли Рио-де-Оро (Дахла, Западная Сахара), где обнаружили несколько мавританских деревень, обитателей которых захватили и продали в рабство. В том же или в следующем году Нуну Триштан достиг Кабо-Бланко (Нуадибу, Мавритания). В 1445 году экспедиция, в состав которой, по имеющимся сведениям, входило двадцать шесть кораблей, отправилась к Рио-де-Оро, а позднее несколько судов продолжили путь до реки Сенегал и Кабо-Верде. Тремя годами позже португальцы основали факторию рядом с Рио-де-Оро на маленьком острове Арген у берегов Мавритании. Благодаря наличию пресной воды, остров стал центром прибыльной торговли слоновой костью, золотом, рабами и прибрежными дарами моря.

В 1454 году, когда венецианский купец Альвизе Кадамосто оставался в Португалии по пути во Фландрию, Генрих предложил ему отправиться в Гвинею, поставив условие: если тот снарядит экспедицию на свои средства, то сможет оставить себе три четверти выручки за доставленные товары, а если воспользуется кораблем Генриха, то

поливину. На следующий год Кадамосто отплыл на юг. Оставленный отчет о путешествии восхищает живостью и непосредственностью: Кадамосто интересовала не только торговля, но также нравы и обычаи людей. Он приводит увлекательные подробности основания процветания Мадейры, Канарских островов и Аргена, где «португальские каравеллы приплывают¹⁰⁸³ и отплывают круглый год» и где купцы, получившие разрешение от Генриха, торгуют «плащами, коврами и тому подобным товаром, а более всего зерном, поскольку там всегда не хватает пищи», а взамен вывозят богатства Гвинеи: «тысячи рабов каждый год» и золотой песок. К югу от реки Сенегал Кадамосто достиг земель, где правил Будомель — царь народа волоф, который давал сотню рабов за семь лошадей. Будомель пригласил Кадамосто в свой дом, расположенный примерно в сорока километрах от берега. «Отправление мое в дорогу по суше вызвано было не в меньшей мере [желанием] увидеть и услышать новое, чем стремлением получить плату». Прогостив у Будомеля месяц, он отправился дальше на юг, до того места, где Полярную звезду видно «только при очень ясной погоде примерно в одной трети от длины копыа над горизонтом. Мы также ясно видели шесть больших ярких звезд низко над морем». Это было созвездие Южный Крест¹⁰⁸⁴, которое играет в Южном полушарии приблизительно ту же роль, что и Полярная звезда в Северном. Кадамосто был также одним из первых людей, увидевших острова Зеленого Мыса¹⁰⁸⁵, которые лежат примерно в четырехстах милях к западу от Африки и впервые упоминаются в официальных документах только в 1460 году — в год смерти Генриха Мореплывателя. К тому времени португальцы исследовали около двух тысяч миль западного побережья Африки, включая экспедиции по Сенегалу, Гамбии и другим рекам. Еще одно десятилетие потребовалось, чтобы повернуть за угол, в Гвинейский залив.

Впрочем, географические открытия были лишь побочным следствием; Генрих снаряжал экспедиции прежде всего в расчете на финансовую выгоду. Он ставил перед капитанами четкие цели, указывал, какие расстояния им следует пройти, и требовал собирать сведения о географии берегов, товарах, которыми можно торговать, о ценах на них и о местных языках. К югу от зоны исламского влияния собирать эту информацию стало сложнее, и не только из-за трудностей мореплавания, но и из-за невозможности найти переводчиков¹⁰⁸⁶ — в южных краях не говорили по-арабски. Это препятствие удалось преодолеть лишь после 1498 года, когда португальские корабли обогнули Африку и достигли ее восточного побережья, где был распространен

арабский язык. После того как португальцы достигли Индийского океана, их освоение Африки, продвигавшееся в XV веке так медленно, вновь ускорилось.

Хотя конечным результатом португальского продвижения вдоль западного побережья Африки стало открытие морского пути в Индию, едва ли у Генриха Мореплавателя были иные цели, кроме истребления язычников и неверных, а также возвеличивание своей персоны. В то время никто не думал¹⁰⁸⁷ о плавании вокруг Южной Африки или о пути в Индию, как братья Вивальди на полтора века раньше. Правительственная поддержка освоения африканского побережья прекратилась почти сразу после смерти Генриха, поскольку его племянник, Афонсу V, интересовался в основном завоеваниями в мусульманском Марокко. Эти трудные военные кампании¹⁰⁸⁸ стали жестокой школой для португальских солдат, часть из которых впоследствии сражалась против мусульман в Азии.

ПОКОРЕНИЕ ПРОСТРАНСТВА

Европейская экспансия открыла новую эру всемирной истории — не только потому, что вывела на авансцену мировой политики обитателей евразийского западного захолустья, но и главным образом потому, что европейцы открыли миру множество культурных и юридических новшеств, которые мы теперь воспринимаем как должное. Два из них следует отметить особо. Первое — тесная связь между правителями и купцами, особенно заметная на примере итальянских городов-государств, таких как Венеция, Генуя и Флоренция, от которых эта тенденция распространилась на Пиренейский полуостров и Северную Европу. Второе — расширение политического контроля не только на заокеанские земли, но и на сами моря и океаны. Хотя до этого флоты часто служили для территориальных приобретений — захватить острова, установить контроль над узкими проливами и стратегически важными точками, — однако никому не приходило в голову превентивно поделить акватории морей и распоряжаться ими как политическим пространством, аналогично территориям государств на суше. Римляне называли Средиземное море *Mare Nostrum*, то есть «наше море», но это была просто констатация факта, а классическая юриспруденция считала моря общей собственностью всех людей на земле. К XIII веку как Венеция, так и Генуя распространили свою юрисдикцию на северную Адриатику и Лигурийское море

ответственно, чтобы все грузы, проходящие через их порты, гарантированно облагались таможенной пошлиной и другими сборами. Согласно юридическому толкованию того времени¹⁰⁸⁹, они получили такое право в силу обычая, поскольку такая практика сохранялась на протяжении века или более. Другие утверждали, что города могут получать моря «в свое пользование» в качестве дара от императора Священной Римской империи.

Все изменилось после нескольких папских булл, которые даровали португальцам права на земли, где до тех пор не было христианских правителей. Подтверждая успехи, достигнутые под покровительством Генриха Мореплавателя, папа Каликст III издал буллу, получившую название *Romanus Pontifex* от 1455 года. Согласно этому документу, португальский король Афонсу V «законно и справедливо»¹⁰⁹⁰ получил в свое владение острова, земли, гавани и моря» в Гвинее, и никто не вправе препятствовать ему и его преемникам в деле обращения обитателей этих земель в христианство. Булла относилась не только к Сеуте и Гвинее, но и «ко всем тем областям, островам, гаваням, морям и прочему, что в будущем может быть захвачено у неверных или язычников» именем короля Афонсу и его наследников. То было далеко не первое вмешательство церкви в мирские дела; папа Каликсту стремился помирить западных монархов, чтобы отправить их в совместный крестовый поход против Османской империи, которая незадолго до этого захватила Константинополь.

Четверть столетия спустя был заключен Алкасовашский договор между Португалией и Кастилией, включавший два исключительно важных пункта. Договор подтверждал право Изабеллы на кастильский престол и решал спор о Канарских островах в пользу Кастилии. Португальцы сохранили за собой Мадейру, Азорские острова и острова Зеленого Мыса и получили неограниченную свободу действий в освоении Атлантики. Более того, договор обязывал Изабеллу и ее мужа, Фердинанда Арагонского, запретить своим подданным, а также всякому, кто «получил снаряжение или провиант»¹⁰⁹¹ в их портах», плавать к португальским островам или «землям Гвиней, как уже открытым, так и тем, что будут открыты в будущем». Таким образом, по Алкасовашскому договору португальцам досталась львиная доля недавних территориальных приобретений, а испанцам, если те хотели искать новые земли в Атлантике, оставалось плыть на север или на запад. И (как вскоре узнал Христофор Колумб) оставшиеся за испанцами Канарские острова были идеальной промежуточной стоянкой для кораблей, идущих через Атлантику на запад — к Америкам.

Устранив угрозу со стороны кастильских торговцев, пытавшихся торговать с Африкой, португальцы вернулись к дальнейшему расширению своих заокеанских владений. Мысль о возможности морского пути в Индию завладела умами португальцев вскоре после того, как они в 1471 году добрались до Гвинейского залива. Внучатый племянник Генриха Жуан II первым решил проверить это предположение на практике и заложил масштабную программу с конкретной конечной целью — плаванием вокруг Африки¹⁰⁹². Для начала он послал шестьсот солдат и мастеровых заложить крепость Сан-Жоржи-да-Мина (Эльмина, Гана), которая стала основным центром португальской торговли рабами и золотом в Западной Африке и базой для отправки экспедиций далее на юг. Португальцы пересекли экватор около 1473 года, и в 1498 году Диогу Кан достиг устья реки Заир (Конго), «которая выносит к морю¹⁰⁹³ такие огромные массы воды, что на 20 лиг [семьдесят пять километров] от берега вода остается пресной». Четырьмя годами позже Кан достиг залива Уолфиш-Бей в Намибии. Эти экспедиции не только расширили знания португальцев о физической географии Африки, но и открыли им доступ в царство Конго, которое в ближайшем будущем станет основным поставщиком африканских рабов в Америки.

К этому времени перспектива достичь Индийского океана стала настолько реальной, что Жуан за один год отправил четыре экспедиции на восток — две по морю и две по суше, через Левант. Он ставил перед посланцами две цели: первая — добраться до христианского императора Эфиопии, вторая — удостовериться в возможности достижения Индийского океана морским путем и оценить коммерческие возможности, которые в таком случае откроются. Посланец, отправленный в Эфиопию, умер, но Перу да Ковильян за пять лет успел посетить Аден, Каннанур, Каликут, Гоа и Софальский берег в Мозамбике. Вернувшись в Каир, он узнал о смерти товарища и отправил королю отчет о своем путешествии, где описал торговлю в Каликуте и упомянул, что туда можно попасть из «Гвинейского моря»¹⁰⁹⁴, однако, скорее всего, его отчет был доставлен на родину только в конце 1490-х годов. Затем он отправился в Эфиопию, где оставался до самой своей смерти.

Наиболее плодотворной из всех была экспедиция, возглавляемая Бартоломеу Диашем, который в 1487 году отправился с тремя судами в плавание, в ходе которого европейские суда в первый раз достигли Индийского океана. Третьего февраля 1488 года Диаш и его спутники высадились в Мосселбае, в 160 милях от южной оконечности

Африки и в 600 милях от самого южного мусульманского торгового сообщества на африканском побережье. На обратном пути Диаш высадился на мыс, названный им мысом Бурь, в соответствии с погодными условиями, преобладающими на стыке Атлантического и Индийского океанов. Однако после возвращения экспедиции в Португалию в декабре 1488 года Жуан переименовал его в мыс Доброй Надежды, подразумевая надежду на открытие торгового пути в Индию*. Внутренние неурядицы¹⁰⁹⁵ помешали португальцам немедленно развить грандиозный успех Бартоломеу Диаша. Более того, высшая знать, по-прежнему привязанная к земле, пыталась саботировать заморские экспедиции, и даже те, кто поддерживал коммерческие предприятия, спорили, стоит ли ввязываться в торговлю в Индийском океане, о которой они почти ничего не знали. Говоря о величайших географических открытиях и о людях, которые их осуществили, следует помнить, что расширение торговли с прибрежной Африкой, совершенствование знаний о Мировом океане и развитие технологий, необходимых для успешной морской коммерции, происходило на фоне борьбы за власть и межрелигиозных столкновений на Пиренейском полуострове.

Христофор Колумб

Череда открытий в Атлантике привлекла множество честолюбивых моряков, один из которых, генуэзец Христофор Колумб, задумал дерзкий план: «...если плыть¹⁰⁹⁶ на юг и запад, то достигнешь обширных плодородных земель, как островов, так и „твердой земли“, богатой серебром, золотом, жемчугом и драгоценными камнями, а также населенной многочисленными народами, а если двигаться далее в том же направлении, то в конце концов можно добраться до Индии с прекрасным островом Сипанго [Япония] и владений Великого Хана». Он не первым предположил, что такой путь возможен, и, если быть объективным, он сильно ошибался¹⁰⁹⁷. Колумб недооценил размеры земного шара, он не достиг Азии и не получил доступа к пряностям Востока. Однако это ни в коей мере не умаляет его эпохального достижения: установления нерушимой связи между Евразией и Афри-

* Мыс Доброй Надежды (34°20'S, 18°25'E), вопреки широко распространенному убеждению, — не самая южная оконечность Африки. Самая южная точка континента — мыс Игольный (34°50'S, 20°E).

кой на востоке и обеими Америками на западе. Если он в чем-то и превосходил современников, то не обязательно навигационными талантами или интуицией, но предприимчивым воображением и настойчивым поискам финансовой и политической поддержки, без которых честь первого пересечения Атлантики досталась бы кому-нибудь другому.

Колумб родился в середине XV века. Мореходную карьеру он начинал¹⁰⁹⁸ в Лигурийском и Тирренском морях и, по-видимому, оказался в Атлантическом океане, когда ему было едва за двадцать. К 1476 году он переселился в Лиссабон, где женился на Фелипе Монис де Перестрелло, дочери Бартоломео Перестрелло — сына итальянского торговца, жившего в Лиссабоне. Бартоломео Перестрелло воспитывался в доме Генриха Мореплавателя и участвовал в экспедиции, посланной на Мадейру для колонизации островов. Перестрелло был назначен губернатором острова Порту-Санту, куда он переселился в 1446 году. Хотя он умел за двадцать лет до замужества своей дочери, приданое Фелипы, по-видимому, включало его личные бумаги, в том числе лоции и карты-портоланы для Атлантики. Согласно биографу Колумба Бартоломео де Лас Касасу, во времена Перестрелло «в мире только и говорили¹⁰⁹⁹, что о новых открытиях, будь то острова в Атлантическом море или новые земли вдоль побережья Гвинеи, и Бартоломео Перестрелло надеялся, что в будущем он сам совершит какие-нибудь открытия, используя Порту-Санту как свою базу. И действительно, великие открытия были уже на пороге... поэтому неудивительно, что Бартоломео Перестрелло хранил у себя инструменты, лоции, навигационные схемы, которые его вдова передала впоследствии зятю — Христофору Колумбу. Ему доставляло огромное удовольствие рассматривать все эти предметы, и считается, что этот дар подтолкнул его к дальнейшему изучению плаваний португальцев к Мина-де-Оро и побережью Гвинеи, которое они посещали очень часто».

Колумб осваивал навыки мореходства, курсируя между Канарами, Мадейрой и Азорскими островами. Он совершил по меньшей мере два плавания вдоль побережья Гвинеи и был в составе экспедиции, которой поручили строительство крепости Сан-Жоржи-да-Мина. Ему также случалось ходить на север¹¹⁰⁰, в ирландский Голуэй и, возможно, в Исландию.

Разумеется, такое множество открытий за относительно короткий промежуток времени породило множество легенд об якобы существ-

вещи на западе островах, таких как Земля святого Брендана и Антилия — Остров семи городов, согласно легенде, основанный в VIII веке семью епископами, бежавшими от арабских завоевателей. Спешные экспедиции и случайные отклонения от курса также увеличивали познания моряков об Атлантическом океане, особенно о его огромных размерах¹¹⁰¹. Незадолго до начала своего путешествия¹¹⁰² в 1492 году Колумб и его офицеры встретились с человеком, который сорока годами раньше заплывал далеко на запад, до Саргассова моря — обширной области океана, почти сплошь покрытой саргассовыми водорослями, которые, однако, ничем не угрожают кораблю, — и видел там сухопутных птиц, летящих на запад. Ему пришлось повернуть домой, поскольку команда боялась быть застигнутой сезоном штормов. Жители португальских архипелагов сообщали, что с запада приплывают обломки и мусор, среди которых замечают неизвестные деревья и растения, лодки, странно изогнутые куски дерева и даже трупы людей, явно неевропейского и неафриканского происхождения. Согласно заметке, написанной Колумбом на полях одной из его книг: «Люди из Китая¹¹⁰³ приходят на запад. Мы видели много примечательных вещей, особенно в Голуэе, в Ирландии, мужчину и женщину странного вида, принесенных штормом на двух бревнах». Его сын также рассказывал, что «на острове Флориш¹¹⁰⁴, входящем в состав Азорского архипелага, море выбросило на берег два мертвых тела с широкими лицами и по виду отличавшимися от христиан. На удалении от мыса Верга и где-то еще в тех краях однажды видели обтянутые лодки или каноэ (возможно, каяки), которые, как полагают, двигались от одного острова к другому, когда налетевший шторм сбил их с курса».

Возможность существования западного маршрута в Азию также занимала космографов, вооруженных «Географией» Птолемея. Этот труд, написанный во II веке, был широко распространен в Европе в латинском издании 1476 года. Одним из первых в поддержку этой идеи высказался Паоло даль Поццо Тосканелли — флорентийский банкир, географ и картограф, который написал королю Португалии письмо с утверждением, что Китай находится всего в пяти тысячах миль к западу от Португалии и на пути туда можно будет делать остановки на островах Антилия и Сипанго (Япония). Никакого решения относительно его предложения принято не было, но Колумб, по-видимому, проникся этой теорией и, возможно, даже состоял с Тосканелли в переписке. Главной ошибкой как Тосканелли, так

и Колумба было то, что они неправильно рассчитывали длину градуса долготы (расчеты Колумба были найдены в еще одной заметке на полях), считая его короче примерно на треть. Согласно этому расчету, периметр Земли¹¹⁰⁵ по небесному экватору составляет 20 400 миль, то есть около 33 тысяч километров. На самом деле, согласно современным данным, длина экватора — 40 075 км. В дополнение к этой ошибке Тосканелли считал, что Азия заканчивается на тридцать градусов восточнее, чем на самом деле. Он положился на ошибочное утверждение Марко Поло, что Япония расположена в пятистах милях к востоку от Китая. То есть Колумб полагал, что Китай находится в трехстах пятидесяти милях к западу от Канарских островов, хотя на самом деле это расстояние в три раза больше. Возможность наткнуться на новый континент даже не рассматривалась.

После почти десяти лет плаваний на португальских кораблях Колумб, у которого через семью жены были связи при дворе, предложил королю Жуану II свой проект экспедиции на запад в поисках Индии. Король, посоветовавшись со своими советниками, отказался финансировать экспедицию, но сказал, что может впоследствии пересмотреть это решение. Возможно, он отказал Колумбу в поддержке, поскольку его советники сочли теорию Колумба ошибочной, или потому что Колумб запросил слишком большое вознаграждение¹¹⁰⁶, а может быть, Жуану не хотелось распылять средства между несколькими проектами как раз в то время, когда на африканском континенте происходило одно открытие за другим. Как бы то ни было, в 1485 году Колумб перебрался из Лиссабона в Кастилию, где надеялся заинтересовать своим проектом Изабеллу и Фердинанда. Хотя в конце концов ему это удалось, результат его стараний вовсе не был предreshен. Комиссия проверила его вычисления и нашла их излишне оптимистичными, но католические монархи обещали рассмотреть его предложение, когда будет повержена Гранада — последнее мусульманское государство на Пиренейском полуострове. Они подкрепили свое обещание небольшой выплатой в несколько тысяч мараведи. (Капитаны и штурманы обычно зарабатывали¹¹⁰⁷ две тысячи мараведи в месяц, а простые матросы в половину меньше.)

Несмотря на оказанную милость, Колумб все-таки оставался верен своей первой мечте и в 1488 году вернулся в Лиссабон по приглашению короля Жуана. Момент для этого был исключительно неудачный, поскольку его приезд совпал с возвращением экспедиции Диаша, открывшей мыс Доброй Надежды, откуда уже видна была дорога в Индию. При таких обстоятельствах Жуан полностью утра-

интерес к предприятию Колумба, и генуэзец вынужден был вернуться в Испанию. Фердинанд и Изабелла долго не говорили ни да ни нет. После окончательного отказа в 1492 году Колумб по рекомендации знающих людей решил попытать счастья во Франции. (Его брат Бартоломео уже предложил эту идею английскому королю Генриху VII и французскому двору.) Он только успел отправиться в путь, как его призвали обратно благодаря ходатайству Луиса де Сантанхеля¹¹⁰⁸, который занимался финансами короля Фердинанда. Сантанхель рассудил, что какого бы вознаграждения Колумб ни просил за свои открытия, издержки короны будут невелики, а прибыли, в случае успеха, могут оказаться весьма существенными; в случае же, если он совершит эти ценные открытия для кого-то еще, возместить потерю не удастся. Коли Колумбу удастся задуманное, он, согласно договоренности, получал титул главного адмирала, должность вице-короля и генерал-губернатора всех новооткрытых земель, дававшую ему право назначать своих губернаторов и десятую долю доходов от торговли с этими территориями. Хотя в этих требованиях можно увидеть тщеславие выходца из низов, однако Колумба, при всех его недостатках, нельзя обвинить в неисполнении обещаний. Он, без всякого сомнения, заслужил дворянский титул и сопутствующие привилегии. Более того, надо признать, залогом его успеха во многом стало умение добиваться поддержки властей. Деньги, почести и привилегии доставались не каждому, и, как показывает пример Христофора Колумба и многих других, в истории открытий настойчивость, лезть и самоуверенность часто играли такую же (если не бóльшую) роль, как и правота.

Общий объем финансирования экспедиции Колумба оценивался в два миллиона мараведи, и осуществлялось оно из различных источников. Финансовые таланты Сантанхеля позволили свести долю короны в общих затратах до немногим более половины, четверть средств внес сам Колумб, вероятно, заняв их у Джаното Берарди, флорентийского торговца, который переехал в Севилью в 1485 году. Джаното Берарди был «центральной фигурой¹¹⁰⁹ в группировке, которая продвигала освоение Атлантики в качестве важнейшей цели испанской политики и благодаря которой Колумб был представлен при дворе». В счет недополученных короной налогов город Палос-де-ла-Фронтера оплатил строительство кораблей «Нинья» и «Пинта»¹¹¹⁰ (капитанами которых стали братья Висенте Яньес Пинсон и Мартин Алонсо Пинсон соответственно) и жалованье их экипажам. В качестве своего флагманского корабля Колумб нанял «Санта-Марию», по-

строенную в Галиции каракку типа нао. Это было не очень большое для того времени судно: всего двадцать семь метров в длину и восемь метров в ширину. Оно имело одну палубу и несло запас провианта на год. Удобств на корабле почти не было, матросы ютились в тесных помещениях, спальные места были не оборудованы. (Подвесные койки на европейских судах появились после того, как экипаж Колумба приспособил для сна гамаки, заимствованные у аборигенов Карибских островов.) Обе каравеллы были даже меньше: «Нинья» – не более двадцати одного метра в длину и шести в ширину, «Пинта» – двадцать три метра в длину на семь в ширину.

Отплыв из Палоса 3 августа 1492 года, корабли добрались до Канарских островов девять дней спустя. Там был отремонтирован руль «Пинты» и изменена оснастка «Ниньи»: из латинской каравеллы ее переделали в каравеллу-редонду с прямыми парусами на фок-и грот-мачтах и латинской бизанью. Это позволило ей гораздо лучше улавливать северо-восточные пассаты, и она стала самым быстрым кораблем из трех. («Пинта» изначально была оснащена как каравелла-редонда.) Шестого сентября суда вновь вышли в море. Через десять дней они добрались до покрытого водорослями Саргассова моря, а еще через три дня они вышли из зоны действия пассатов и оказались в зоне слабых ветров разных направлений. Условия значительно улучшились между 2 и 6 октября, когда корабли прошли приблизительно 710 миль, включая тот день, когда удалось пройти 182 мили за сутки. К тому времени мореплаватели были так близко к земле, что могли проследить за полетом птиц, направляющихся на юго-запад, но, несмотря на эти многообещающие признаки, к 10 октября команда была на грани бунта, и Колумб был вынужден согласиться повернуть назад, если они не увидят землю в ближайшие несколько дней.

К вечеру следующего дня они оказались в Багамском архипелаге и 12 октября, пройдя около трех тысяч морских миль за тридцать три дня, высадились на остров Гуанахани¹¹¹¹, населенный народностью таино. Колумб провозгласил остров собственностью испанской короны и назвал его Сан-Сальвадором. За те две недели, что мореходы проплывали через Багамы, они взяли на борт семь аборигенов, которых отвезли в Испанию с целью научить их кастильскому языку и христианскому учению, дабы они, по возвращении, помогали обратить своих соплеменников в новую веру. Таино также показали ему путь к месту под названием Куба, «которое, как я полагаю¹¹¹², есть не что иное, как Сипанго, согласно тому, что эти люди говорят о его размерах и богатствах». Однако Сипанго и Китай по-прежнему мая-

чили туманными миражами на горизонте. Яростное нетерпение Колумба почти очевидно из записи в его дневнике (обращенной к королю или королеве) от 19 октября.

Я не прилагаю больших усилий¹¹¹³, стараясь изучить тут все подробно, поскольку желаю открыть и увидеть елико возможно больше земель прежде, чем вернуться к вашему величеству в апреле, коли будет на то Божья милость. Правда, если я найду места, где золото или пряности встречаются в больших количествах, я задержусь там до тех пор, пока не наберу и того, и другого, сколько смогу. И потому-то я делаю все возможное, дабы попасть туда, где мне удастся найти золото и пряности.

Моряки в течение шести недель обследовали северо-восточное побережье Кубы, а в начале ноября Колумб отправил посольство в удаленную от моря деревушку Ольгин в надежде, что она окажется крупной азиатской столицей. К его величайшему разочарованию, переводчик, знавший древнееврейский, арамейский и арабский, не сумел объясниться с местным населением. Несмотря на заявления местных жителей, что вокруг Кубы можно объехать на каноэ за двадцать дней, Колумб упрямо считал, что это какой-то полуостров в Азии. В конце ноября Мартин Алонсо Пинсон самовольно оставил Колумба и устремился на поиски других земель; 5 декабря «Санта-Мария» и «Нинья» направились на восток, к мысу Сент-Николас — северо-восточной оконечности Эспаньолы, которая теперь называется Гаити, и неделей позже Колумб объявил эту землю собственностью Фердинанда и Изабеллы. Множество признаков золота и дружелюбие местного вождя вселяли надежду, но в канун Рождества, почти сразу после полуночи, произошло несчастье — «Санта-Мария» напоролась на риф. Никто не погиб, но корабль был полностью разрушен. «Нинья» не могла взять в обратный рейс шестьдесят с лишним человек (Пинсон с «Пинтой» все еще не вернулся), поэтому тридцать девять участников экспедиции выжили, оставшись на берегу в форте, сооруженном из останков флагманского судна и названном Ла-Навидад. «Нинья» отплыла 4 января и через два дня случайно встретила с «Пинтой» у острова Кабра.

Обратный путь в Европу оказался гораздо сложнее. На кораблях не хватало провизии, а Колумб требовал возвращаться тем же путем, каким шли туда: довольно нелепое желание, учитывая, что на запад плыли с попутным восточным ветром. Наконец повернули на север,

и паруса «Ниньи» и «Пинты» подхватили те же западные пассаты, что дуют мимо Азорских островов в сторону Португалии. Путешественники отплыли в середине зимы и попали в сезон таких жестоких штормов, что в какой-то момент Колумб запечатал описание своего открытия в бочонок и бросил за борт в надежде, что послание дойдет до адресата, даже если он сам не доберется до берега. Насколько неточным был метод счисления пути, можно понять из характерного факта: 15 февраля, увидев на горизонте землю, Колумб и его спутники допускали, что она с равным успехом может оказаться Мадейрой, Лиссабоном, Кастилией или одним из Азорских островов. На самом деле это была Санта-Мария — один из островов Азорского архипелага. Португальские власти задержали высадившихся на берег моряков за вторжение на чужую территорию, но потом все же отпустили, и Колумб отправился дальше. И вновь дорогу ему преградили жестокие шторма, так что неделю спустя «Нинья» оказалась напротив Лиссабона — последнего места на земле, где архитектор нового важного открытия, сделанного для испанской короны, хотел бы оказаться. Призванный ко двору, Колумб вынужден был предстать перед Жуаном II, который, согласно рассказам, «услышав, где¹¹¹⁴ находится открытая Колумбом земля, счел, что эта территория принадлежит ему», согласно Алкасовашскому договору. Несомненно, Жуан II очень досадовал, узнав, что Колумб нашел Азию более или менее там, где предсказывал. Пройдет еще добрых пять лет, прежде чем португальцам удастся развить успех Диаша, обогнувшего южную оконечность Африки. А пока королю было важно указать, что открытые Колумбом земли принадлежат Португалии, согласно Алкасовашскому договору с Испанией.

АТЛАНТИКА ПОСЛЕ 1492 ГОДА

Вероятно, Колумба и его спутников разочаровало увиденное на западе, но они по-прежнему были уверены, что достигли окрестностей Сипанго или Китая. Однако возможность того, что они, как полагал Жуан II, нарушили Алкасовашский договор, казалась вполне реальной. Колумб смело утверждал, что острова лежат на широте Канар и даже представляют собой удаленное продолжение архипелага, хотя это было явной неправдой. Разделяя его опасения, испанские монархи решили прибегнуть к двоякой стратегии — начали собирать средства для последующих экспедиций и убеждать папу

Александра VI (одного из двух за всю историю папства испанцев, когда-либо занимавших ватиканский престол) признать их притязания. В период между маем и сентябрем 1493 года Александр, безоговорочно вставший на сторону Фердинанда и Изабеллы, выпустил четыре буллы, подтверждающие право Испании на острова. Булла *Inter Caetera* проводила линию, соединяющую полюса Земли и проходящую в ста лигах западнее¹¹¹⁵ любого из островов Азорского архипелага и архипелага Зеленого Мыса, то есть приблизительно по 31° западной долготы. Первые три буллы подтверждали и уточняли линию раздела мира между Испанией и Португалией, но четвертая, в сущности, лишала Португалию прав на «любые земли уже открытые или те, что еще будут открыты...»¹¹¹⁶ невзирая на то, найдут ли эти материки и острова в направлении Индии или другой какой-нибудь стороны». Вместо того чтобы полагаться на посредничество папы-испанца в разрешении спора о принадлежности островов, Жуан II обратился непосредственно к католическим монархам. В результате долгих переговоров в 1494 году был подписан Тордесильяский договор, который передвинул демаркационную линию на 370 лиг (1100 морских миль) к западу от островов Зеленого Мыса. Как вскоре обнаружилось, линия пересекала восточный выступ Южной Америки рядом с устьем реки Амазонки — эта линия впервые показана на знаменитой планисфере Кантино, датированной 1502 годом, — на основании чего португальцы получили право претендовать на Бразилию.

Первая экспедиция Колумба продолжалась семь месяцев и носила чисто исследовательский характер. За последующие одиннадцать лет он совершит еще три, каждая из которых продлится больше двух лет и будет сочетать исследование новых земель с более прозаическими задачами колониального администрирования. Недостатки Колумба как правителя заморских территорий выявились во время его второй экспедиции (1493–1496). Его флот, отплывший с Канарских островов в составе семнадцати кораблей, высадился на остров Доминика. Плывая на север, они несколько раз сталкивались с воинственными индейцами-карибами, которые нападали на араваков и обращали их в рабство. Тем не менее возвращение Колумба в Ла-Навидад показало, что араваки совсем не так миролюбивы и покорны, как ему показалось в первый раз: моряки не застали в живых никого из оставшихся на острове. Большинство, если не все, были убиты, предположительно за кражу золота и женщин¹¹¹⁷, хотя истинные причины неизвестны.

Главной обязанностью Колумба было основать жизнеспособную колонию, однако с апреля по сентябрь 1494 года он исследовал Кубу и Ямайку и заставил команду поклясться, что Куба — часть азиатского материка. Вернувшись на Эспаньолу, он проигнорировал королевский приказ вернуться домой, но каким-то образом ухитрился остаться в милости у монархов, и те поручили ему возглавить новую экспедицию. Флот разделили на две группы; Колумб с тремя кораблями отправился исследовать южную часть Карибского бассейна и побережье Южной Америки. Выводы, которые он сделал из этого путешествия, свидетельствуют скорее об углублении религиозности, чем о расширении представлений о географии. Обследуя берега Венесуэлы, Колумб наткнулся на жемчужные отмели в окрестностях Ориноко, однако вынос в океан большого количества пресной воды не навел его на мысль о большом континентальном водосборном бассейне. Колумб решил, что находится у «земного рая»¹¹¹⁸, из которого вытекают четыре главные мировые реки: Ганг, Тигр, Евфрат и Нил, как написано в книге Бытия. Вернувшись на Эспаньолу, Колумб обнаружил, что ситуация, и без того довольно безрадостная, значительно ухудшилась. Европейские поселенцы на Эспаньоле взбунтовались, отстаивая свое право захватывать в рабство индейцев, а Фердинанду и Изабелле поступал бесконечный поток жалоб на губернаторство Колумба и его брата. В результате монархи вынуждены были начать расследование. В августе 1500 года на Эспаньолу прибыл официальный представитель двора, и оба брата вернулись в Испанию в кандалах¹¹¹⁹.

В 1502 году, когда все обвинения были сняты, Колумб отправился в четвертое плавание. (Однако прежде на запад отправили тридцать два корабля; они везли достаточно свинца, чтобы новая администрация могла навести порядок на острове.) Целью последнего плавания Колумба было найти пролив, ведущий на запад, а затем провозгласить испанской собственностью и освоить территории на побережье Центральной Америки, между Гондурасом и Панамой. Ни то, ни другое не удалось. Два корабля пришлось оставить в Панаме, а два других в результате столкновения получили такие сильные повреждения, что Колумб вынужден был посадить их на мель у побережья Ямайки. Шестерым членам команды удалось добраться до Эспаньолы на индейских каноэ. Через восемь месяцев они вернулись за оставшимися в живых участниками экспедиции. Колумб возвратился в Испанию в ноябре 1504 года. В последние два года своей жизни¹¹²⁰ он не нуждался в деньгах, но все его попытки добиться восстановления прав и при-

Второй закончился безуспешно, к тому же он очень огорчился, что лицензия на плавание к Эспаньоле выдавалась теперь без его участия. Несколько плаваний было предпринято участниками предыдущих экспедиций Колумба (чуть ли ни все исследователи его поколения приходились ему знакомыми или знакомыми знакомых). В 1449 году Алонсо де Охеда, спутник Колумба во втором плавании, возвратился на жемчужные отмели Венесуэлы. Членом его команды был Америго Веспуччи: банкир, агент по снабжению судов, исследователь, доверенное лицо Колумба, человек, который (скорее случайно, чем намеренно) дал свое имя обеим Америкам. Не совсем понятно, насколько опытным мореплавателем был Веспуччи, когда присоединился к экспедиции де Охеда, но по его записям можно сделать однозначное заключение¹¹²¹, что он командовал экспедицией. Впоследствии он поступил на службу Португалии, и в 1501 году вернулся в Южную Америку в надежде отыскать пролив, пересекающий континент и открывающий дорогу на запад. Слава Веспуччи основана на приписываемых ему нескольких отчетах о путешествиях в Новый Свет и на ложных утверждениях, что именно он был первооткрывателем Южной Америки. В числе читателей этих отчетов был известный немецкий картограф Мартин Вальдземюллер¹¹²², который в 1507 году составил для переиздания «Географии» Птолемея карту, на которой южный континент назван Америкой. Шестью годами позже, когда ни Колумба, ни Веспуччи уже не было в живых, Вальдземюллер заменил слово «Америка» на «*Terra Nova*», но к тому времени название уже закрепилось и стало применяться также для Северной Америки.

ВАСКО ДА ГАМА И ПЕРВОЕ ПУТЕШЕСТВИЕ ИЗ АТЛАНТИЧЕСКОГО ОКЕАНА В ИНДИЙСКИЙ

К тому времени испанские открытия в Америке оказались полностью в тени успехов португальцев, которым, в полном соответствии с уверенным предсказанием Жуана II, удалось проложить необычайно прибыльный торговый маршрут между Европой и Азией. Династический кризис помешал Португалии сразу же развить успех Диаша, обогнувшего в 1488 году южную оконечность Африки, но Мануэл I Счастливый продолжил линию предшественников на установление связей с Индией. Противники его планов возражали, что Индия находится слишком далеко и торговля с ней потребует так много людских и материальных ресурсов, что страна окажется истощенной

перед лицом врагов, а ее большие доходы только разожгут их аппетиты. Мануэл настоял на своем и в 1497 году «назначил дворянина по имени Васко да Гама¹¹²³ командующим эскадры, которую он для этой цели посылает». Эскадра состояла из двух нао, каравеллы и транспортного судна для перевозки припасов. Корабли были снаряжены для трехлетнего плавания, и общая численность команды составляла от 140 до 170 человек, включая лоцманов, переводчиков и даже десять преступников, которых предполагалось оставить в незнакомых землях, пока за ними не вернуться. За это время они должны будут собирать сведения о народах, эти земли населяющих, их обычаях, торговле и языке. Если они выживут, то им будет дарована свобода и возможность продвинуться в качестве посредников и переводчиков.

Флотилия Васко да Гамы покинула Лиссабон в июне 1497 года и, пополнив запасы воды на островах Зеленого Мыса, сделала большую дугу на запад перед поворотом на юго-восток. Они достигли побережья Южной Африки в начале ноября. После недельного отдыха и ремонта вновь отплыли от берега. 18 ноября обогнули мыс Доброй Надежды и, преодолев полосу встречных ветров, неделей позже достигли Моселбая. Контакты с местным населением были отмечены взаимными подозрениями, пока наконец 10 января мореплаватели не достигли места на юге Мозамбика, которое называли *Terra da Boa Gente* — Страна дружелюбных людей. В устье реки Замбези они встретили «юношу, который¹¹²⁴ был родом издалека и сказал, что уже видел такие большие корабли, как те, на которых мы приплыли. Услышав это, мы обрадовались, поскольку его слова указывали, что мы приближаемся к цели нашего путешествия». Следующую остановку сделали на острове Мозамбик, где трения с мусульманами переросли в вооруженные стычки, инициаторами которых были преимущественно сами португальцы. То же самое произошло и в Момбасе, однако с шейхом Малинди у Гамы сложились более дружественные отношения, и тот дал ему лоцмана¹¹²⁵, который должен был довести корабли до Каликута. Двадцать четвертого апреля, после четырех месяцев почти ежедневных контактов с арабскими торговцами в Восточной Африке, португальцы вышли из Малинди и взяли курс на Индию. За двадцать два дня им удалось пересечь океан и добраться до Каликута. Наконец-то морской путь из Европы в Индию был открыт.

Саморин* самого крупного и многонационального торгового центра на Малабарском берегу Индии поначалу был очень расположен

* Саморин — искаженное «самудри раджа», то есть «царь моря».

к португальцам, но их высокомерное поведение, а также неприязнь со стороны искушенных мусульманских торговцев, которые отнеслись к второсортным португальским товарам¹¹²⁶ — хлопковым тканям, бусинам, жестяным украшениям, штанам и шляпам — с презрением, несколько изменили его отношение. Гама собирался отплыть в начале августа, но саморин настаивал, чтобы они заплатили пошлины за купленные корицу, гвоздику и драгоценные камни. Нераспроданные португальские товары были арестованы, и члены команды задержаны на берегу. В ответ Гама захватил восемнадцать заложников. Кризис разрешился неделей позже, хотя часть заложников так и осталась в руках португальцев. Пятеро из них вернулись в Индию только в 1500 году. Покинув Индию до конца юго-западного муссона, португальцы за три месяца пересекли Аравийское море. Тридцать человек из экипажа умерли до того, как они добрались до Малинди. Лишь два из четырех кораблей, отправлявшихся в плавание, вернулись в Лиссабон в июле 1499 года. Экспедиция Васко да Гамы стала кульминацией португальской эпохи Великих географических открытий и разом изменила весь расклад в евразийской торговле.

Арабо-венецианская монополия на торговлю специями была разрушена, Лиссабон очень быстро превратился в важнейший европейский торговый порт, и Мануэл принял титул «Господина завоеваний»¹¹²⁷, мореплавания и торговли Эфиопии, Аравии, Персии и Индии». Чтобы развить успех Васко да Гамы, король отправил еще одну экспедицию из тринадцати кораблей. Возглавил ее Педру Алвариш Кабрал¹¹²⁸. В апреле 1500 года Кабрал высадился в окрестности современного города Порту-Сегуру, Бразилия, и отослал домой корабль с сообщением о своем открытии. (Висенте Яньес Пинсон, участник первого плавания Колумба, достиг побережья Бразилии в районе города Ресифи тремя месяцами ранее, но первооткрывателем Бразилии обычно считается португалец Кабрал.) В других аспектах экспедиция Кабрала оказалась не слишком удачной: лишь шесть кораблей добрались до Каликута, где Кабралу удалось испортить отношения с саморином и местными торговцами даже больше, чем Васко да Гаме. Они основали в городе факторию (торговое поселение, где жили купцы), но в результате беспорядков, устроенных мусульманскими торговцами, сорок португальцев было убито. Полагая, что за всем этим стоял саморин, Кабрал подверг город бомбардировке, убив четыреста или пятьсот человек и потопив около пятнадцати торговых судов. Поскольку после случившегося португальцы не могли торговать в Каликуте, они основали факторию примерно в ста милях к югу

в городе Коччи, чей правитель рассматривал их в качестве союзников в борьбе с саморином, который был его сюзереном и соперником. Более того, оказалось, что в Коччи существует христианская община (ее архиепископ назначался в Сирии) и существует предание, что апостол Фома похоронен в Майлапоре¹¹²⁹ на Коромандельском берегу. Португальцы обосновались в Майлапоре в 1523 году, и этот город стал центром португальской торговли в Бенгальском заливе.

Некоторые тамошние христиане отправились в Португалию вместе с двумя итальянскими купцами, которые прожили в Индии больше десяти лет. Сведения, полученные от этих людей, а также тщательное изучение захваченных морских карт и других документов существенным образом расширили познания португальцев о торговле в Индийском океане и помогли им выделить главные стратегические порты. Укрепив свои позиции в Индии, они в промежутке между 1510 и 1515 годом захватили Гоа, Малакку, Ормуз и Коломбо. Только Аден и Красное море оказались для них неприступны. Португальцы также основали множество факторий по всему Индийскому океану и далее на восток.

ОТ МАГЕЛЛАНА ДО САРАГОССКОГО ДОГОВОРА

Хотя Америка поначалу не сулила испанцам никаких коммерческих выгод, они продолжали расширять свой плацдарм в Новом Свете, пока португальцы неуклонно наращивали исключительно выгодные торговые операции в Индийском океане и на островах Пряностей, до которых Франсишку Серран¹¹³⁰ добрался в 1511 году. Однако оставались неясно, к какой сфере влияния — испанской или португальской — принадлежат эти острова по Тордесильяскому договору и не окажется ли западный маршрут короче, чем путь вокруг мыса Доброй Надежды. Первым, кто попытался ответить на эти вопросы, был португалец Фернан Магеллан, поступивший на службу Испании. Магеллан провел семь лет на востоке, где участвовал в захвате Малакки. На мысль о возможности пройти западным маршрутом Магеллана навела переписка с Франсишку Серраном, советником местного султана. Когда король Мануэл I отказался поддержать его в этом начинании, он, подобно Колумбу, сделал такое же предложение королю Испании. Карл I (будущий император Карл V) предложил Магеллану монопольное право на этот маршрут в течение десяти лет, и двумя годами позже флотилия Магеллана вышла из порта Санлу-

Рио-де-Баррамеда. В ее составе было пять кораблей с командой из 21 человек и запасом провизии на два года.

Положение Магеллана было довольно непростым: кастильцам не нравилось плавать под командой португальца, а португальцы считали его предателем. Один из агентов Мануэла писал: «Бог даст¹¹³¹, они пойдут по стопам братьев Кортес-Реал» — то есть пропадут без вести в море, — «тогда ваше величество сможет спать спокойно, а все остальные короли по-прежнему будут вам завидовать». Достигнув побережья Бразилии рядом с Рио-де-Жанейро, Магеллан со спутниками направились к Ла-Плате, а затем остановились на зимовку в бухте Святого Юлиана в Аргентине. Первого апреля два капитана-испанца и Хуан Себастьян Элькано, кормчий «Консепсьона», подняли мятеж. Магеллан действовал энергично, и мятеж был подавлен. Одному из капитанов отрубили голову, труп четвертовали и насадили на шест, а второго капитана вместе со священником оставили на берегу. Перезимовав, корабли двинулись дальше и 21 октября достигли выхода из Магелланова пролива между Патагонией и Огненной Землей. К тому времени экспедиция сократилась до трех кораблей (один потерпел крушение, а другой самовольно повернул назад, в Испанию). Путь по окруженному скалами проливу, где мореплавателям пришлось бороться со встречными ветрами и течениями, занял пять недель.

Маршрут, по которому корабли пересекли Тихий океан, неизвестен. Выйдя из пролива примерно на 52° южной широты, испанцы оказались во власти сильных и устойчивых западных ветров, которые моряки XIX века окрестили «ревущими сороковыми». С учетом времени года, корабли, вероятно, пересекли экватор и дошли до 10° северной широты, где их подхватили северо-восточные пассаты и понесли на запад. Как бы то ни было, моряки не видели земли в течение четырнадцати недель и за это время потеряли от голода и болезней 21 члена команды. Антонио Пигафетта в своих воспоминаниях пишет о страданиях голодающего, измученного цингой экипажа и отчаянных попытках добыть еду. Эти чудовищные сцены будут повторяться еще бесчисленное количество раз, пока не закончится эра парусного флота.

Мы питались сухарями¹¹³², но то уже не были сухари, а сухарная пыль, смешанная с червями, которые сожрали самые лучшие сухари. Она сильно воняла крысиной мочой. Мы пили желтую воду, которая гнила уже много дней. Мы ели также воловью кожу, покрывающую грот-рей, чтобы ванты не перетирались; от солнца, дождей и ветра она сделалась неимоверно твердой. Мы замачивали ее в морской воде

в продолжение четырех-пяти дней, после чего клали на несколько минут на горячие угли и съедали ее. Мы часто питались древесными опилками. Крысы продавались по полдуката за штуку, но и за такую цену их невозможно было достать. Однако хуже всех этих бед было то, что у некоторых членов экипажа верхние и нижние десны набухли до такой степени, что люди не в состоянии были принимать какую бы то ни было пищу, вследствие чего и умерли.

Это одно из самых ранних описаний цинги — болезни, вызываемой острым недостатком витамина С. Поскольку цинга обычно проявляется после месяца без свежих овощей и фруктов, эта болезнь получила широкое распространение среди экипажей кораблей только с началом длительных путешествий эпохи Великих географических открытий. Ее природа и методы лечения оставались неизвестны вплоть до XIX века.

Шестого марта три корабля подошли к острову Гуам (около 13° северной широты) из группы Марианских островов, которые испанцы нарекли «Воровскими» (Ландронес), поскольку местные жители их обокрали. В отместку испанцы сожгли сорок или пятьдесят домов и убили семерых островитян. Через неделю они достигли острова Самар в центральной части Филиппинского архипелага. На острове Лимасава раб Магеллана Энрике, родившийся на Суматре, встретил людей, которые понимали его родной язык, — он стал одним из тех, кто первыми обогнули земной шар. В апреле испанцы достигли острова Себу, где Магеллану удалось обратить в христианство местного раджу и семь тысяч его подданных. Чтобы наглядно продемонстрировать мощь христианского оружия, Магеллан организовал военную экспедицию на остров Мактан против одного из непокорных вассалов раджи, однако потерпел неудачу в сражении и был убит вместе с дюжиной своих людей. Потеряв еще двадцать четыре человека из команды, выжившие сожгли «Консепсьон» и распределили остатки экипажей и провизии между «Викторией» и «Тринидадом». Во главе экспедиции встали Хуан Себастьян Элькано и Гонсало Гомес де Эспиноса. Впустую потратив несколько месяцев на Филиппинах, моряки достигли наконец Молуккских островов, где узнали, что Франсишку Серран умер примерно в то же время, что и Магеллан. Местный правитель встретил их приветливо; у него они приобрели гвоздику, мускатный орех, корицу и сандаловое дерево в обмен на красную ткань, топоры, чашки, лен и другие товары. Двадцать первого декабря «Виктория» вышла в море с экипажем из сорока семи

европейцев и тринадцати малайцев на борту. После остановки на острове Тимор они пересекли Индийский океан, за двенадцать недель обогнули мыс Доброй Надежды и 8 июля, проведя в море двадцать одну неделю, достигли островов Зеленого Мыса. За это время на борту умер 21 человек из команды и корабль лишился фок-мачты. Тринадцать человек, отправленные за водой, были захвачены португальцами, но Элькано это не остановило, и он продолжил путешествие с изможденным и сильно сократившимся экипажем. Шестого сентября 1522 года восемнадцать европейцев и три малайца сошли, пытаясь, на берег в Санлукаре. Первое кругосветное плавание заняло два года, одиннадцать месяцев и две недели. Несмотря на чудовищные потери, экспедиция Магеллана стала поворотным моментом в истории мореплавания. Магеллан доказал, что Америка не смыкается с Неведомой Южной землей — гипотетическим континентом, который будет открыт только в XIX веке, — и что Тихий океан можно пересечь, лишь обладая отчаянной решимостью. Достижение Магеллана было столь значительно, что Луис де Камознс в эпической поэме «Лузиады», посвященной героическим событиям португальской истории, присвоил эту честь Португалии, назвав Магеллана «истинным португальцем»¹¹³³ пусть не по подданству, но по свершениям».

Как бы ни были тяжелы испытания, выпавшие на долю команды «Виктории», возглавляемой Элькано, судьба была к ней гораздо благосклоннее, чем к экипажу «Тринидада», который пытался пересечь Тихий океан по направлению на восток, но из-за встречных ветров был вынужден вернуться назад к острову Тидоре, где португальцы арестовали судно. Карл V отправил две флотилии на выручку экипажа «Тринидада» в 1525 и в 1526 годах, но лишь четверым из всей команды суждено было вернуться в Испанию. В целом лишь четверть из тех, кто отправился в первую экспедицию, добрались до островов Пряностей, где португальцы удерживали их до 1536 года. Вторая экспедиция потеряла флагманское судно и вернулась в Испанию до того, как добралась до Тихого океана.

После возвращения «Виктории» снова встал вопрос о демаркации границы между испанскими и португальскими сферами влияния. Для его решения в 1524 году был собран совет из представителей Испании и Португалии¹¹³⁴, среди которых были Элькано и сын Колумба, Фернандо, от Испании, и Джованни Веспуччи (племянник Америго) от Португалии. Споры, где следует проводить линию в Тихом океане и как определить ее долготу, окончились безрезультатно.

Лишь в 1529 году был заключен Сарагосский договор, согласно которому Португалия согласилась выплатить Испании 350 тысяч дукатов за проведение линии разделения на девятьсот миль к востоку от Молуккского архипелага. Несмотря на договор, тринадцатью годами позже из Мексики на Филиппины (названные так в честь принца Филиппа II) был отправлен испанский флот, перед которым была поставлена цель «открыть, покорить и колонизировать»¹¹³⁵ острова и области Южного моря, лежащие на западе». Экспедиция закончилась провалом, и выжившие снова вернулись в Европу на португальских кораблях.

Следующий этап испанского интереса к востоку ознаменовался планами Филиппа «найти путь»¹¹³⁶ от Западных островов до Новой Испании (Мексика). Пятью годами позже пять кораблей с командой из 350 человек вышли из мексиканского порта Барра-де-Навидад. Штурманом экспедиции был (если не формально, то фактически) отец Андрес де Урданета — участник спасательной экспедиции 1525 года, который по возвращении стал монахом-августинцем. Поскольку он как духовное лицо не мог возглавить экспедицию, его попросили назначить командующего, и он выбрал Мигеля Лопеса де Ласпи. Флотилия отправилась на запад и двигалась между 9° и 13° северной широты. Сделав по пути остановку на острове Гуам, испанцы добрались до Филиппин, провозгласили их испанской территорией и основали единственную колонию Испании в Азии. При пересечении с востока на запад, кроме огромных расстояний, приходилось сталкиваться еще с несколькими проблемами. Труднее всего было найти ветра, благоприятные для пересечения Тихого океана с запада на восток, что не удавалось испанским мореплавателям более сорока лет. Первого июня 1565 года, с началом юго-западного муссона, Урданета отправился в обратное плавание на галеоне «Сан-Пабло», где он считался штурманом. Пройдя через пролив Сан-Бернардино, к северу от острова Самар, Урданета продолжил двигаться на северо-восток, пока не нашел западные ветра около 39° северной широты. Испанцы плыли на восток почти пятнадцать недель и уже на подходе к Северной Америке начали смещаться к югу. Впервые они вступили на землю на острове Сан-Мигель, недалеко от современного Лос-Анджелеса. Продолжая двигаться на юг, 8 октября они достигли Акапулько.

Успех испанцев на Филиппинах в значительной степени зависел от того, как сложатся их отношения с китайцами, которые уже давно там обосновались. В 1571 году испанские моряки из Манилы спасли

экипаж китайского судна, потерпевшего крушение около Миндоро. Этот благородный жест принес испанцам значительные дивиденды. На следующий год китайские торговцы вернулись в Манилу, и таким образом «было заложено начало¹¹³⁷ оживленной торговли». В обмен на американское серебро китайцы привозили шелк, «тонкий золоченый фарфор и другую керамику», росный ладан, мускус и пряности, которые доставляли на португальских судах из Макао. Торговля между противоположными берегами «испанской лужи», как стали называть Тихий океан, официально ограничивалась двумя кораблями водоизмещением до трехсот тонн в год, но подобными правилами часто пренебрегали, и к началу XVII века для этого маршрута уже стали строить суда водоизмещением в тысячу тонн. До 1815 года по крайней мере один манильский галеон пересекал Тихий океан в обе стороны. Несмотря на то, что на этих кораблях перевозили огромные богатства, за всю историю маршрута было захвачено всего четыре галеона — все английскими пиратами и каперами.

Португальцы возражали против испанской колонизации Филиппин, которые очевидным образом лежали в португальской сфере влияния, но поскольку на Филиппинах не было никаких ценных пряностей, протесты были довольно вялыми. Тем не менее споры продолжались до 1750 года, когда две страны согласились отменить все границы¹¹³⁸, установленные буллой *Inter Caetera* и Тордесильясским и Сарагосским договорами. К началу XVIII века французские, английские и голландские моряки уже обладали необходимым капиталом, навигационными навыками и военной мощью, чтобы соперничать с пиренейскими морскими империями, что лишало эти договоры, действовавшие на протяжении XVI и XVII веков, всякой силы.

ГЛАВА 15

ЗАРОЖДЕНИЕ МИРОВОЙ ТОРГОВЛИ

Колумб и Васко да Гама, открывшие европейцам трансатлантический путь в Америку и маршрут в Азию в обход мыса Доброй Надежды, положили начало так называемой эпохе экспансии. Беспрецедентность ее не только в том, что вместе с мощными миграционными потоками мир захлестнули перекрестные потоки идей и материальных благ (а также флоры, фауны и патогенных организмов), но и в том, что впервые за все время в авангарде глобальных перемен оказались европейцы. Это не значит, впрочем, что масштабные и значимые трансформации они инициировали повсюду. На американском континенте — определенно, а в Азии и Африке они «копошились словно блохи на шкуре»¹¹³⁹, почти не влияя на сложившиеся исстари торговые связи и институты управления. Владычество европейцев в Индостане, Юго-Восточной Азии, Китае и Африке установится не раньше XVIII–XIX веков, однако обеспечить его удастся лишь благодаря превосходству Португалии на море, отточенной коммерческой хватке итальянских, нидерландских и английских торговцев и распространению юридических доктрин канонического и гражданского права законоведами от Средиземноморья до Балтики. И хотя инициативу в мореплавании брала на себя то одна европейская держава, то другая, в общем и целом безраздельной владычицей морей вплоть до конца XIX века все равно оставалась Европа.

Испания, Португалия и Атлантика

Несмотря на очевидное сходство (несгибаемая христианская вера, закаленная Крестовыми походами и горнилом антимусульманской Реконкисты; географическое положение на развилке между Средиземноморьем и Атлантикой; открытие и покорение атлантических архипелагов), к удовлетворению своих имперских амбиций Испания и Португалия шли диаметрально противоположными путями, что и определило разницу в их дальнейшей судьбе. Португальцы попытались внедриться в обширную, динамичную, разветвленную и сложную систему азиатской торговли, складывавшуюся с древних времен. Испанцы же быстро осознали, какое непаханое поле коммерческих возможностей открывает для морской торговли американский континент. По другую сторону преодоленной Атлантики Колумб не обнаружил ни налаженных морских перевозок, ни портов; судостроение и навигация тоже ни в какое сравнение не шли с евроазиатскими. Испанцы могли спокойно осваивать трансатлантические маршруты, не опасаясь соперничества со стороны других европейцев, которым недоставало средств и мотивации, чтобы конкурировать с Испанией в Атлантике. Оспорить притязания испанцев могли бы разве что португальцы с их мощным флотом и богатым опытом мореплавания, однако им было не с руки нарушать Тордесильяский договор, тем более что в первые полвека после путешествия Колумба заокеанские владения Испании особой ценности не представляли. Этим и объясняется хоть и беспорядочный, но стремительный рост испанской империи за счет американских земель.

Координационным центром заокеанской испанской империи выступала Каса де Контратасьон — «торговый дом», учрежденный Изабеллой Кастильской в Севилье в 1503 году. Агентство занималось самыми разными делами, связанными с заокеанской торговлей и освоением Америки: регулировало потоки эмигрантов, собирало налоги и пошлины, выдавало лицензии лоцманам, отправляло торговое право в колониях и вело учет открываемым землям — отмечаемым на *padron real*, главной карте. Последняя находилась в ведении *piloto mayor* (главного кормчего), обязанностью которого было «создать образцовую королевскую лоцию всех открытых к данному времени земель под властью короны»¹¹⁴⁰. Копии лоции выдавались «лишь по приказу монарха или Каса де Контратасьон». Среди тех, на кого приказ не распространялся, были англичане, голландцы, французы, португальцы, а также испанские евреи

и необращенные мусульмане¹¹⁴¹, выдворенные из Испании в 1492 и в 1502 годах соответственно.

Закрепившись на Эспаньоле и Кубе, испанские завоеватели совершали все более дерзкие вылазки вдоль побережья и в глубь Северной и Южной Америк. Среди самых громких побед — покоренная Эрнандо Кортесом ацтекская империя со столицей в Теночтитлане (Мехико) и завоеванная Франсиско Писарро империя инков, протянувшаяся на тысячу миль вдоль Анд от Эквадора до Чили. На месте поверженных держав были основаны вице-королевства — Новая Испания (от современной Мексики до границы Панамы) и Перу соответственно. Когда в 1540-х годах в Потоси (Боливия) и Сакатекасе (Мексика) начали добывать серебро, груженные драгоценным металлом испанские корабли оказались лакомым куском для французских, английских и голландских корсаров.

В 1564 году Каса де Контратасьон издала приказ всем трансатлантическим судам для укрепления безопасности ходить в составе одного или двух конвоев. Как правило, новоиспанская флотилия брала курс на Сан-Хуан-де-Улуа (остров в виду мексиканского города Веракрус) в июле¹¹⁴², а флотилия Тьерра-Фирме — на колумбийскую Картахену и панамский Номбре-де-Диос в марте—мае. Обе флотилии шли через Канары и Карибы (обычно Доминику), переход занимал около месяца. Недели через две корабли Тьерра-Фирме уже швартовались в Картахене, тогда как идущим в Новую Испанию требовался еще месяц или больше с учетом захода в Пуэрто-Рико для пополнения припасов. На обратном пути флотилии иногда встречались в Гаване, однако в любом случае стремились войти в Багамский пролив к августу, до того как достигнет пика сезон ураганов.

Испанцам пришлось открывать в Новом Свете собственные порты, но из-за сезонного характера трансатлантической и тихоокеанской торговли, а также стремления конкистадоров в первую очередь освоить, объединить и подчинить материковые земли, порты строились наспех, были малонаселенными и почти не имели инфраструктуры. Статус главных на атлантической стороне принадлежал Гаване и Веракрису. В стратегически выгодно расположенной на северном побережье Кубы Гаване, ставшей одним из основных испанских оплотов в Америке, встречались идущие в Испанию конвои. Веракрус считается основанным в 1519 году, однако год спустя, по свидетельству одного из торговцев, там не было «ни дома, ни хижины, ни воды, ни дров — голый песчаный берег»¹¹⁴³, и даже через восемьдесят лет в нем

исчислялось лишь четыреста испанских домов¹¹⁴⁴. Картахена, по-прежнему имствовавшая название у столицы древнефиникийского государства, располагалась на берегу крупного залива, прикрытого с моря островом Тьеррабомба, что (учитывая также относительно благоприятный климат и близость Панамского перешейка) делало ее идеальным портом приписки для флотилии Тьерра-Фирме.

Пути испанцев к Перу с его серебром упирались в кишачий болотом Панамериканский перешеек с портами Номбре-де-Диос (в 1597 году его сменил Портобело) на карибском побережье и Панамой на тихоокеанском. Громкие названия принадлежали унылым захолустным городишкам, похожим на кладбища, которые оживали только во время погрузки и выгрузки бесценного содержимого корабельных трюмов (серебро везли на восток, европейские товары — на запад). Как писал в 1546 году один из побывавших там: «Эти два города настолько зачумлены, что из сотни прибывших не останется месяца спустя и двадцати избегнувших заразы, а большинство заболевших погибает»¹¹⁴⁵. На обратном пути в Гавану в море были погребены двадцать шесть спутников автора этой цитаты. Грузы из Панамы принимал Кальяо, порт при столице вице-королевства Перу Лиме, куда приходили также суда из Вальпараисо. Главная верфь на тихоокеанском побережье находилась в эквадорском Гуаякиле, где легче было добывать дерево и смолу, тогда как расположенная к югу от Кальяо Арика (заложенная в 1545 году) обслуживала горные копи Потоси. Переправлять серебро тихоокеанским маршрутом через Панаму вынуждали политические соображения. Везти серебро из Потоси в Буэнос-Айрес, а оттуда через Атлантику было бы гораздо дешевле и быстрее¹¹⁴⁶, однако под нажимом вице-королевства Перу порт на Рио-да-ла-Плата был официально закрыт в 1594 году. Торговля в Буэнос-Айресе до 1776 года оставалась нелегальной, а модернизировать порт начали только в XIX веке.

Аналогичным образом севильские купцы не давали развернуться во всю мощь торговле между Мексикой и Перу на тихоокеанском побережье, а к северу от Панамы портов насчитывались единицы. Основными были Реалехо (Коринто) в Никарагуа¹¹⁴⁷, располагавший судоверфью и легким доступом к Карибам через озера Манаус и Никарагуа и реку Сан-Хуан, а также Уатулько — разграбленный в 1597 году Томасом Кавендишем, после чего конечным пунктом восточного маршрута манильских галеонов стал Акапулько. (По Тордесильясскому договору испанские суда не могли ходить из Испании на Филиппины через Индийский океан.) Как и Номбре-де-Диос и Пор-

тобело, Акапулько — удобная гавань на кишасшем заразой побережье — оживал лишь во время захода кораблей. Морякам, которые после пяти-шести месяцев в море едва держались на ногах от недоедания и болезней, приходилось восстанавливать силы в хлипких хижинах и палатках, прежде чем пускаться в 450-километровый переход до Мехико¹¹⁴⁸. (Оставшийся путь на запад до Филиппин занимал всего три месяца.) Другой функции, кроме приема манильских галеонов, у Акапулько не было. Как и остальные испанские порты в Америке, он существовал только для сообщения между метрополией и вице-королевствами, а Филиппины, хоть и отделенные восьмью тысячами миль Тихого океана, принадлежали Новой Испании. Прошло несколько столетий, прежде чем в американских портах закипела такая же бурная торговая жизнь, как в евразийских и африканских.

РАБОТОРГОВАЯ, ПРЯНОСТИ И ПОРТУГАЛЬСКАЯ ИНДИЯ

Местный рабский труд в испанских колониях Америки почти не использовался — поработать коренное население запрещалось королевским указом, а кроме того, те из аборигенов, кого не скопили привезенные из Старого Света болезни, не имели даже самых примитивных навыков обращения с неизвестными им сельскохозяйственными культурами (пшеницей и сахарным тростником), скотом (коровами, свиньями и овцами) и техникой (на рудниках и сахарных мануфактурах). Тордесильяский договор, дававший португальцам исключительные права на торговлю с Африкой, обеспечил им стабильный приток рабской силы из разных африканских королевств. В число изначальных торговых партнеров Португалии входило и Конго — в 1491 году конголезский король Нзинга принял христианство (взяв португальское имя Жуан), и его наследники-христиане продолжали продавать рабов Португалии. В 1540 году правитель Конго Афонсу с гордостью писал португальскому королю Жуану III: «Поставьте все [северные] гвинейские земли против одного Конго, и вы увидите, что Конго дает больше их всех вместе взятых... Ни один другой правитель в здешних местах не ценит португальские товары, как ценим их мы. Мы содействуем торговле, поддерживаем ее, открываем рынки, дороги и рынки [sic], где выставляются на продажу отборные единицы [крепкие рабы-мужчины]»¹¹⁴⁹.

Работоторговля в XVI веке набрала обороты. Хотя порочная суть процесса и теряется за сухими цифрами, статистика достаточно красноречива: за первую четверть века через океан переправлены 12 000 рабов, за вторую — 40 000 и еще 60 000 с 1550 по 1575 год. Учитывая, что за тот же период в Новый Свет перекочевало еще 240 000 белых европейцев, демографическая передислокация получилась беспрецедентная. Первых рабов из Африки привезли на американский континент в 1530 году, однако затем приток резко увеличился в связи с развитием сахарных плантаций в Бразилии. Колонизация страны португальцами началась с основания в 1532 году поселения Сан-Висенти близ Сантуса, в 1549 году был заложен Салвадор-да-Баия — первая колониальная столица Бразилии и ее главный порт. За последнюю четверть века в Бразилию переправили еще не меньше 50 000 африканцев¹¹⁵⁰, однако труд был настолько каторжным, а условия содержания настолько негуманными, что к 1600 году в живых оставалось не больше 15 000. Тем не менее сахарное производство росло, и количество курсирующих между Ресифе и Лиссабоном судов увеличилось с сорока в 1584 году до ста тридцати в 1618 году¹¹⁵¹. Бразильский сахар ценился больше, чем перец, пряности и другие колониальные товары, вывозимые из *Estado da India* — «Индийского государства», как португальцы называли свои владения в Индийском океане и за его пределами.

Отсутствие исконного морского судоходства на западном побережье Африки и в Америке позволило португальцам и испанцам раскинуть сеть собственных морских путей, практически блокировав их для всех остальных. В муссонных морях положение изначально было совершенно иным: существовала разветвленная торговая сеть со множеством участников, отличающихся невиданным для европейцев лингвистическим, религиозным, культурным и политическим разнообразием. Португальцы попытались в срочном порядке прибрать к рукам торговлю перцем и пряностями, но быстро обнаружили, что имеют дело не со статичной системой, которую легко подчинить своим интересам. Хотя прямое морское сообщение с Европой и открывало новые перспективы, португальцы даже не подозревали, насколько велик в Азии размах региональной торговли и разнообразные возможности для извлечения прибыли, поэтому их присутствие в Индийском океане никак не повлияло на традиционные торговые модели и циклы. В Азии Португалия оказалась всего лишь очередным игроком на переполненном поле, но поскольку португальцам удалось закрепиться практически во всех ключевых узлах региона, рассма-

тривать азиатское мореплавание XVI века в глобальном контексте удобнее всего через призму именно их опыта.

Способ внедриться на этот достаточно бесконтрольный рынок осваивающие Индийский океан португальцы все же нашли. Не обладая достаточными финансами, флотом и человеческими ресурсами, чтобы монополизировать саму торговлю пряностями, они принялись где силой, где дипломатией вымогать «плату за защиту» у мусульманских, индийских и прочих морских купцов и перенаправлять торговые каналы к находящимся под португальской властью портам¹¹⁵². Без пушек закрепиться на зачастую враждебных землях было бы затруднительно, а морской артиллерией (пусть и примитивной в те времена) почти на всем протяжении XVI века располагали только европейцы. Мореплаватели Индийского океана не собирались склоняться перед португальцами, однако иметь дело с корабельными орудиями им до того почти не доводилось, поэтому португальцам хватило нескольких тяжеловооруженных кораблей, чтобы захватить власть над основными стратегическими пунктами региона. Начало установлению португальского господства в муссонной Азии положил дон Франсишку ди Алмейда, первый вице-король и губернатор Португальской Индии. В 1505 году с флотилией из двадцати двух кораблей он взял города Килва и Момбаса в Восточной Африке, захватил в качестве опорного пункта островок близ Гоа в Индии и выстроил форт в Каннануре (бывший Каннур, штат Керала). Вслед за тем были возведены дополнительные крепости на Шри-Ланке, Сокотре и близ Малакки.

Мнения насчет политики, наилучшим образом отвечающей португальским интересам, разнились. Алмейда считал крепости напрасной тратой средств и сил. «Чем больше у вашего величества крепостей, тем слабее ваша власть. Все силы следует сосредоточить на море, потому что, если мы, упаси Господь, будем там недостаточно сильны, все обратится против нас... При наличии сильного флота Индия, вне всякого сомнения, будет вашей, в противном же случае крепости на суше вам вряд ли помогут»¹¹⁵³, — писал он королю Мануэлу I. Доводы эти короля не убедили, и на посту главы португальских колоний Алмейду сменил Афонсо де Албукерки¹¹⁵⁴. Владелец редкого стратегического таланта, немалого везения, а также отточенного за десятилетие марокканских войн умения с безжалостной эффективностью распорядиться скудными средствами, Албукерки заложил основы португальской колониальной империи. Хотя морская торговля обеспечивала несомненные выгоды в виде притока средств в казну и до-

ста к иностранным товарам, мелкие правители прибрежных индонезийских земель были слишком заняты внутренними делами и не обладали достаточной морской мощью, чтобы дать португальцам организованный отпор. На стороне португальцев, малочисленных и оторванных от метрополии, имелись существенные преимущества: полная поддержка со стороны короны, единство намерений — в противовес распрям и несогласию между потенциальными противниками на главном — корабли с пушками. Если португальцы и встречали сопротивление на море, то организованное издали, государствами, которые усматривали в португальском господстве угрозу своей торговле, в частности, Османской империей и мамлюкским Египтом.

Османский султан, не заводя дружбу с мамлюками, взялся, тем не менее, защитить Мекку и Медину. В 1507 году он прислал мастеровых и артиллерию укреплять Джидду, нападение на которую казалось неминуемым, и вооружать флот, которому предстояло дать отпор португальцам в Индии. Этот флот в 1508 году одержал победу в битве при Чауле близ Мумбая, но был разгромлен на чистом году спустя в сражении при Диу в Гуджарате. Албукерки, обеспокоенный перспективой противостоять мамлюкско-османской коалиции, захватил Гоа. Как он докладывал позже Мануэлу I:

Я взял Гоа согласно приказу вашего величества и распоряжениям маршала — как оплот союза, сформированного с целью выдворить нас из Индии. Если бы флот, собранный [османскими] турками на реке Гоа (хорошо укомплектованный и вооруженный), вышел в море и если бы мамлюки, оправдывая надежды турок, прибыли к ним на подмогу, для нас все, вне всякого сомнения, было бы потеряно¹¹⁵⁵.

Гоа как нельзя лучше подходил Албукерки для устройства главной ставки, поскольку базирующиеся там корабли могли патрулировать морские пути между Индией и Аравией, его легко было оборонять и через него шла торговля (в первую очередь, лошадьми) с султанами Деканского плоскогорья и индуистской Виджаянагарской империей. Победа оказалась решающей: и султан Гуджарата, и саморин Каликута, по утверждению Албукерки, сами дали ему позволение построить форты на своих землях. «Мне не пришлось идти войной ни на того, ни на другого правителя — все благодаря тому, что мы взяли Гоа»¹¹⁵⁶. Многие португальцы считали, что Гоа — несмотря на стратегически выгодное расположение — удерживать не следует, поскольку место это гиблое, освоение его обойдется дорого, а проти-

востояние Португалии будет только усиливаться. Тем не менее Албукерки убедил короля, что Гоа должен остаться португальским (и он оставался — до 1961 года), и впоследствии «часто говаривал, что заслуживает большей благодарности от короля Мануэла за то, что отвоевал Гоа у португальцев, чем за то, что дважды отвоевывал его у турок»¹¹⁵⁷.

Второй вехой покорения португальцами Азии выступила Малакка, взятая Албукерки в 1511 году якобы в отместку за арест моряков, схваченных по наводке гуджаратских и коромандельских торговцев, известивших султана о бесчинствах португальцев в Индии. Албукерки не скрывал, что расправлялся с Гоа с рвением крестоносца: «Я пошел на город огнем и мечом, и четыре дня ваши люди безостановочно проливали кровь. Ни один мусульманин не ушел от нас живым, мы загоняли их скопом в мечети, а мечети поджигали. Крестьян и священников-индусов я приказал шадить... Это была большая победа, государь, мы сражались на славу»¹¹⁵⁸. По собственным оценкам Албукерки, число погибших гоанцев исчислялось шестью тысячами. Что касается Малакки, хотя малаккский султан и вправду арестовал португальских моряков, Албукерки и без того имел на город свои виды: «Я более чем уверен, что, отними мы у них Малакку, — писал он королю Мануэлу о торговцах-мусульманах, поставлявших товары венецианским перекупщикам в Александрии, — Каир и Мекка останутся не у дел, и получать пряности венецианцам станет неоткуда — кроме как покупать их в Португалии»¹¹⁵⁹. Или, как выразился бывший аптекарь Томе Пиреш, занявшийся документальными исследованиями Малайзии и Индонезии: «Кто владеет Малаккой, тот держит Венецию за горло»¹¹⁶⁰. После взятия Малакки на острова Пряностей отправились два португальских корабля¹¹⁶¹. Один благополучно возвратился с гвоздикой и мускатом на Гоа, другой потерпел крушение, и его команда под предводительством друга Магеллана Франсишку Серрана добралась до Тернате, султан которого, враждовавший с соседним Тидоре, взял моряков на службу в качестве военных наемников. Там Серран остался на всю жизнь, однако переписываться с друзьями продолжал и поддерживал Магеллана в планах на кругосветное путешествие. Португальцы отправляли корабль с Гоа на Тернате каждый год начиная с 1523-го, однако острова Пряностей, находившиеся вне сферы влияния португальских колониальных властей, превратились в рассадник коррупции. Молуккские острова вошли в число тех немногих мест в Азии, откуда португальцев выдворяли своими силами.

Чтобы в полной мере оценить участие османов и мамлюков в противостоянии португальцам в Индийском океане, необходимо учесть быстро меняющуюся политическую обстановку в Средиземноморье. Хотя Аден португальцам удалось завоевать только в 1513 году, своим вмешательством в торговлю через страны Красного моря они усилили казну мамлюкского султана, и к 1508 году поставки пряностей в Александрию составляли лишь четверть от объемов десятилетней давности, что нанесло огромный удар и по венецианским купцам¹¹⁶². Несмотря на религиозные, политические и прочие разногласия, мамлюкский Египет, Венецию, Османскую империю и (в меньшей степени) сефевидскую Персию объединила общая цель — противостояние португальцам, представлявшим собой угрозу для коммерции. Венецианцы пытались заручиться поддержкой всех трех мусульманских держав, набиваясь в союзники к Персии против османов, подстрекая османов поддерживать мамлюков и играя на опасениях мамлюков, чтобы выторговать себе торговые привилегии в Александрии, где начал налаживаться товарооборот. В отличие от мамлюков и Сефевидов, не обладавших сколько-нибудь существенной морской мощью, османы поднаторели в морской торговле и военно-морском деле еще до того, как захватили Византийскую империю.

Османы — ветвь турок-сельджуков, хлынувших в византийскую Анатолию в XI веке, — впервые пересекли Дарданеллы в 1352 году и основали верфь в завоеванном двумя годами позже Галлиполи¹¹⁶³. Столетие спустя султан Мехмед II, осознав, как важно, чтобы находящийся в его подчинении флот был полностью османским, возвел форты по обоим берегам Босфора для контроля над проходящими через пролив итальянскими судами и «повелел строить триремы [галеры] по всему своему побережью, понимая, насколько зависит его власть от господства на море... С этой целью он решил подчинить данные воды себе»¹¹⁶⁴. Завоевав в 1453 году Константинополь, султан Мехмед отбил у генуэзцев черноморский порт Амасра, а у Трапезундской империи — Синоп, и к 1484 году османы «завладели ключом ко всей Молдавии и Венгрии, Дунаю, Польше, Руси и Татарии, а также всему побережью Черного моря»¹¹⁶⁵. После того как под контролем султана оказались устья крупных рек, доходы от торговли, которые прежде поступали в казну стран Восточной Европы, потекли к османам, и к началу XVI века Черное море можно было переименовывать в Османское озеро — доступ к нему иноземцам был перекрыт на двести пятьдесят лет.

В 1510 году — когда был захвачен Гоа — османскую флотилию, следовавшую с грузом военного снаряжения в мамлюкский Египет, потопили родосские рыцари¹¹⁶⁶. Ответить за действия единоверцев пришлось венецианцам, однако вскоре отношения наладились, и венецианский посланник получил указания «склонять мамлюкского султана затребовать у турок артиллерию, лес, корабли и все прочее для того, чтобы выступить»¹¹⁶⁷ против португальцев. И без того отчаянное положение султана усугубляли взывающие к мамлюкам о помощи Каликут, Камбей и Малакка, а также вести о намечающемся объединении португальцев с Сефевидами. Албукерки заверил шаха Исмаила: «Если Вам угодно будет разбить [мамлюкского] султана на суше, флот моего высочайшего повелителя короля поддержит вас с моря»¹¹⁶⁸. Османские грузы в конце концов добрались до Египта, однако вторая красноморская флотилия была спущена на воду только в 1515-м — в год, когда Албукерки взял Ормуз, и за два года до завоевания мамлюкского султаната османами. Обязанность охранять мусульманские святыни перешла к туркам, которые теперь оказались с португальцами лицом к лицу.

Тем не менее перевес пока был на стороне португальцев, и османам понадобилось без малого два десятилетия, чтобы приструнить их в северной части Индийского океана и помешать безнаказанно заходить в Красное море. Главным стратегом османских военно-морских кампаний был Ибрагим-паша, визирь Сулеймана Великолепного, вдохновленный случайной встречей по пути в Египет с мореплавателем и картографом Пири-реисом. Пири-реис известен, прежде всего, как создатель необыкновенно точной карты мира, включавшей подробности из «новых карт китайских и индийских морей»¹¹⁶⁹, а также сведения о недавно открытой Америке. Кроме того, он составил «Книгу морей» — навигационный атлас Средиземноморья, к которому он, по просьбе Ибрагима-паши, добавил основанный на вторичных источниках вступительный текст об Индийском океане. К 1536 году османы выстроили (или укрепили имеющиеся) военно-морские базы в Суэце, Джидде и на острове Камаран у выхода в Баб-эль-Мандебский пролив, отвоевали Багдад у Сефевидов и наладили торговлю с Персидским заливом через Басру — таким образом, Османская империя стала первой после Аббасидского халифата державой, владеющей портами как в Персидском заливе, так и в Средиземноморье. Куда важнее в историческом отношении оказалась перестройка кабального и коррумпированного таможенного режима, способствовавшая (несмотря на периодические посягательства пор-

турецких и удерживаемую ими блокаду морских путей) оживлению торговли на всем пространстве от Индии и Юго-Восточной Азии до Красного моря. Успехи османов вынуждали Португалию пойти на соглашение, однако принять требование султана «дать индийским мусульманам свободно торговать... товарами этих земель»¹¹⁷⁰ португальцы не могли даже в обмен на позволение португальским судам заходить в османские порты. Поскольку Басра по-прежнему находилась в руках османов, турецкие и португальские государственные деятели, несмотря на провал официальных переговоров, не упускали случая для беспошлинной торговли друг с другом, особенно по собственному почину и для собственной выгоды. К середине века две трети доходов Басры обеспечивала торговля.

Следующие десять лет османы усердно выстраивали дипломатические отношения с мусульманскими государствами от Африканского Рога до Адена, южного побережья Аравии, берегов Индии и Суматры. Параллельно велась организованная военная кампания — с 1536 по 1546 год османы сразились с Португалией в девятнадцати битвах за порты на Индийском океане (за вычетом четырех располагавшихся за пределами Красного моря и Персидского залива) — в том числе Суэц, Моху, Басру, Диу и Малакку. Не добившись успеха в Индии и Юго-Восточной Азии, османы, тем не менее, распространили свое владычество на Йемен и Хадрамаут, хотя окончательно вытеснить португальцев из Адена удалось только в 1548 году, с помощью флотилии под командованием Пири-реиса. Четыре года спустя уже восьмидесятилетний адмирал индоокеанской флотилии повел из Суэца двадцать четыре галеры в атаку на Ормуз. Попытка провалилась, и Пири-реис, отступив в Басру, принял решение вернуться в Суэц всего с тремя кораблями. Решение стоило ему головы. В 1554 году оставшаяся флотилия Пири-реиса вышла из Басры в Суэц, однако шесть галер захватили португальцы, а остальным пришлось искать спасения в Гуджарате.

В это же время предприимчивый капитан по имени Сефер-реис получил четыре галиота под командование и приказ встретить флотилию из Басры¹¹⁷¹. Вся морская служба Сефера (возможно, происходившего из семьи еврейских купцов) прошла в Индийском океане, что выгодно отличало его от предшественников, имевших за плечами опыт, накопленный в совершенно иных, средиземноморских, водах. Не собираясь сражаться с португальцами на их условиях, Сефер, воспользовавшись муссонными ветрами, удерживал противника с подветренной стороны от своих галер, откуда португальские нао

с прямыми парусами атаковать не могли. Узнав о разгроме флотилии из Басры португальцами, Сефер перекрыл своими четырьмя галиотами подступы к Диу и вернулся в Моху с пятью португальскими трофеями. Португальцы тратили немало сил и средств, пытаясь расправиться с Сефером в Красном море, однако тот либо избегал нападения, либо устраивал засады, пользуясь непревзойденным знанием местности и идя на разнообразные уловки. В 1565 году он начал кампанию по выдворению португальцев из Восточной Африки, но заболел и умер в Адене, после чего кампания была прекращена.

Тем не менее Сеферу удалось добиться многого: в 1560 году португальский посол в Риме убеждал португальские власти договориться с османами, поскольку «объем пряностей, поставляемых через Красное море в Каир и из Ормуза в Басру, огромен»¹¹⁷² и поскольку «расходы вашего величества в Индии высоки и будут расти дальше, если не решить этот вопрос». Османы выдвинули предложение: португальцы пускают османских торговых посредников «в Синд, Камбей, Дабхол, Каликут и другие угодные [османам] порты»¹¹⁷³ в обмен на аналогичные привилегии в Басре, Каире и Александрии. Они же выступили с инициативой разоружить свою флотилию в Басре, однако португальцы отказались, поскольку это грозило безнадежной монополизацией любых торговых каналов, проходящих через мыс Доброй Надежды.

Тем не менее перец и другие пряности продолжали в больших количествах ввозить в Александрию, откуда их распространяли по всему Средиземноморью венецианские и прочие купцы¹¹⁷⁴. Интерес османов к этой области торговли не ослабевал, и к концу века доходы Мохи при османских властях возросли в десять раз — город превратился в один из крупнейших портов Индийского океана, специализирующийся на экспорте кофе, знакомство с эфиопской разновидностью которого состоялось еще в I тысячелетии. Аден, напротив, пришел в упадок, про него говорили: «Туда назначают тех, кто впал в немилость»¹¹⁷⁵. Османские власти не накладывали на торговлю в Персидском заливе практически никаких ограничений: «Все товары из Индии попадают к нам через Ормуз, даже перец, находящийся под строгим запретом». Эта разница в условиях торговли в Персидском заливе и на Красном море объяснялась, в частности, тем, что через Красное море проходил паломнический путь в Мекку¹¹⁷⁶. Сроки совершения хаджа диктовались лунным календарем и менялись от года к году, но паломник, преодолевающий часть пути по морю, вынужден был подстраиваться под муссоны и везти с собой ходовой

тор, чтобы оплатить свое пребывание в Мекке, которое могло растянуться не на один месяц. Через Персидский залив в Мекку паломники шли гораздо реже.

Провал переговоров с португальцами послужил османам удобным поводом для воплощения в жизнь более решительной внешнеполитической доктрины, сформулированной великим визирем Мехмедом-пашой Соколлу. Самым амбициозным его проектом было рытье канала через Суэцкий перешеек и соединение Волги и Дона, чтобы создать непрерывный водный путь из Каспийского моря в Красное, однако проект был отложен из-за восстания в Йемене и обострения вражды с Венецией¹¹⁷⁷. Кроме того, Соколлу сочувствовал противникам Португалии в Азии. В 1562 году султан Ачеха обратился к османам за пушками и осадными орудиями для выступления против Малакки. Османов смущали огромное расстояние (свыше пяти тысяч миль от Стамбула до Ачеха через Египет) и опасения, что пушки могут захватить по пути, но Сулейман все же отправил в Ачех посланника, известного нам лишь как «слуга его величества Лутфий»¹¹⁷⁸, и восемь оружейников. Ачех, торговавший с османами достаточно давно, платил дань Малакке, поэтому в том, чтобы потеснить своих мусульманских соперников, был заинтересован не меньше, чем в противостоянии португальцам. По пути на восток Лутфий заручился поддержкой мусульманских торговых общин в Индии и на Шри-Ланке, и борьба с португальцами и их союзниками достигла невиданного прежде накала. Коалиция султанатов Деканского нагорья ощутимо ослабила союзницу Португалии, индуистскую Виджаянагарскую империю, а на Мальдивах свергли христианского короля — ставленника португальцев. Ачехские послы, сопровождавшие Лутфия в Стамбул, привезли обратно «500 турок, много больших бомбард, обилие боеприпасов, много саперов и специалистов по артиллерии»¹¹⁷⁹, которые приняли участие в осаде Малакки. Операция успехом не увенчалась, однако помешала португальцам послать подкрепление на острова Пряностей, что сыграло роль в выдворении португальцев с Тернате. Официальную кампанию Османской империи против Португалии оборвало убийство Соколлу в 1579 году, но десять лет спустя османы отправили флотилию из пяти кораблей захватывать Момбасу. Высадка удалась, однако на берегу османов встретила орда из двадцати тысяч зимба, как называет это неизвестное войско одна португальская хроника¹¹⁸⁰. Не желая сдаваться на милость зимба, османы предпочли подчиниться португальцам — на этом попытки Османской империи установить свое влияние в Индийском океане закончились.

ПОРТУГАЛЬСКАЯ ИНДИЯ И ТОРГОВЛЯ В АЗИИ

Репутация грозных завоевателей не мешала колонизаторам Португальской Индии регулярно сотрудничать с местными торговцами. Зачастую в монополизируемых областях торговли португальцы оказывались в меньшинстве, а суда ходили по таким маршрутам, где Португалия и не помышляла устанавливать господство. Индийские купцы часто фрахтовали португальские суда для перевозки своих грузов¹¹⁸¹, а португальские капитаны набирали себе азиатскую команду¹¹⁸². Объяснялось это просто: в 1525 году население Португалии составляло всего 1,4 миллиона, из которых большинство презирало мореплавание. При наличии альтернативы мало кто по доброй воле готов был отправиться в шести-семимесячное плавание, описанное одним пассажиром как «без сомнения, самое крупное и изнурительное, какое только знает свет»¹¹⁸³, притом что вероятность вернуться была невелика. Ежегодно в Африку, Бразилию и Азию отплывали от 2400 до 4000 человек, в большинстве своем молодых мужчин, однако к 1600 году в «Золотом Гоа» насчитывалось не более 2000 португальцев и, вероятно, не более 10 000 одновременно на всем пространстве от Мозамбика до Японии. Обратно в Португалию возвращался едва ли каждый десятый — «одни умирали в тех краях, другие терпели кораблекрушение [и гибли от чужой руки], остальные по бедности не могли оплатить обратную дорогу и были вынуждены оставаться против собственной воли»¹¹⁸⁴. Португальских женщин за моря не выпускали, поэтому оседающие в Азии португальцы женились на местных¹¹⁸⁵, предпочитая индусок из высших каст или мусульманок.

Стереотип, согласно которому азиаты не интересуются морской торговлей, так же далек от действительности, как образ португальца — прожженного морского волка. Во времена империи Великих Моголов (1526–1764) и в Бенгальском заливе, и в Сурате самыми активными коммерсантами были судовладельцы банья (индусы), выступавшие также посредниками для других судовладельцев¹¹⁸⁶. Их клиентура делилась на две группы — могольские вельможи, проявляющие интерес к морским перевозкам, и европейцы — как частные торговцы, так и в XVII–XVIII веках различные Ост-Индские компании, участники либо внутреннего азиатского рынка, либо товарообмена между Европой и Азией. Торговцев-индусов считали прижизненными и не склонными пускать пыль в глаза, однако ценили за

обязательность и дисциплинированность. Как выразился сотрудник голландской Ост-Индской компании в 1680-х годах, «их готовят в купцы с молодых ногтей, когда они еще ходить толком не умеют. С ними играют в торговлю, сперва продавая товары за каури*, потом за серебро и золото»¹¹⁸⁷. Кроме торговцев и ростовщиков существовали и *саррафы* — занимавшиеся денежным обменом и сбором податей; отчасти именно их усилиями перемещались по Индии казенные средства. Иностранные монеты легального хождения в Могольской империи не имели, но их (как и слитки) можно было отнести на монетный двор, чтобы там из них отчеканили могольские деньги¹¹⁸⁸. Поскольку это требовало времени, существовала альтернатива — обменивать иноземные монеты на рупии у *саррафа*.

На Индостан в огромных объемах ввозились восточные пряности, драгоценные и полудрагоценные камни, олово из Малайи и серебро из Юго-Западной Азии — особенно из Мохи, «сокровищницы» Могольской империи¹¹⁸⁹. Аравия и Персия, как и прежде, поставляли лошадей. Торговыми потоками в Аравийском море и Бенгальском заливе заведовали индийские, арабские и персидские купцы. В 1500 году в Малакке проживало не меньше тысячи гуджаратцев и примерно вдвое больше участвовало в тот или иной момент в торговле по обоим берегам Бенгальского залива. Кроме Малакки основными точками сбыта выступали Пегу, порты Тенассерим (Мергуи) и Кедах на полуострове Мьянма, а на Суматре — Самудра-Пасай и Ачех. Камбей уступил статус главного гуджаратского порта Сурату, через который шел оживленный паломнический путь в Джидду — самый прибыльный в Индийском океане, он был наиболее выгодным вложением для правящего дома, правительственных чиновников и крупных купцов. После присоединения Гуджарата к Могольской империи в 1573 году Сурат получил связь с центральной частью Индии и вырос еще больше. Расположенные южнее Дабхол и Чаул торговали с Западной Азией, а также с Бенгалией и Малаккой. Из малабарских портов Каликут, Каннанур и Кочин *пардеси* (иноземные коммерсанты — арабы, персы, евреи и африканцы) вели торговлю преимущественно с западными странами, а моплы возили свой товар в Бенгальский залив и Юго-Восточную Азию.

Ни португальцы, ни османы не помышляли бы о военных действиях (в случае османов опосредованных) в Юго-Восточной Азии, не

* *Каури* — морская раковина, выступавшая денежным эквивалентом (отсюда ее латинское название в классификации Линнея — *Cypraea moneta*) в странах Индийского океана, Юго-Восточной Азии и Африки.

утраť династия Мин господство на море после последнего плавания Чжэн Хэ в 1433 году. В сложившихся же обстоятельствах португальцы способствовали возрождению торговых путей, зачахших вследствие сокращения китайского рынка и дороговизны китайских морских перевозок. Если изначально португальцы прокладывали морской путь в Индийский океан ради пряностей, то более близкое знакомство с реалиями азиатской торговли побудило их к диверсификации. При осаде Малакки к Албукерки обратилась компания китайских купцов, намеревавшаяся выйти в море с началом сезона муссонов. Албукерки, желая установить дружеские отношения с потенциальными торговыми партнерами, предоставил им беспрепятственный проход и передал с ними письма к королю Аюттхай, сообщающие, что «король Португалии Мануэл, узнав, что [адресат] язычник, а не мусульманин, проникся к нему большой симпатией и желает жить с ним в мире и дружбе», а также ~~по~~обещал его подданным-торговцам «любую необходимую защиту»¹¹⁹⁰.

Албукерки лицемерил. Главной угрозой мирной торговле выступали сами португальцы, у которых фактически основной предмет экспорта в Азию составляли в тот момент пушки и наемники¹¹⁹¹ — как средство контроля над торговыми путями или как товар, достоящийся тому, кто предложит наивысшую цену. Португальцы застолбили новую для Индийского океана нишу, учредив систему лицензий — *картазов*, — которые полагалось иметь при себе всем не принадлежащим Португалии торговым кораблям. Плата за проход — откупные деньги по сути — была символической, однако *картаз* обязывал держателя ходить через контролируемые португальцами порты и платить пошлины размером до 5 процентов¹¹⁹². При этом наличие *картаза* не гарантировало отсутствия посягательств со стороны португальцев, которые беспрепятственно грабили корабли с действующими лицензиями¹¹⁹³.

В 1513 году португальские корабли добрались до Макао, полуострова в дельте Жемчужной реки, служившего воротами в Гуанчжоу и Южный Китай, где португальцы надеялись закрепиться и воспользоваться уходом официального Китая из внешней торговли. Там они получили отпор, а когда в 1521–1522 годах повторили попытку, император наложил запрет на всю морскую торговлю в провинции Гуандун¹¹⁹⁴. Удерживая китайские суда внутри страны, власти империи Мин намеревались пустить весь импорт от данников через имперские порты. Одним из главнейших торговых партнеров Китая в то время была Япония, служившая основным источником серебра, наиболее

предпочтительного денежного средства для уплаты налогов. После нескольких порядков, устроенных в 1523 году конкурирующими японскими коммерсантами в Минчжоу (Нинбо), японцам запретили торговать в тех краях, однако потребность Китая в серебре и любовь Японии к шелку привели к расцвету контрабанды и пиратства в прибрежных провинциях. Положение усугубляла нехватка доходной работы для китайских торговцев, из-за которой многие перебирались в Японию, Юго-Восточную Азию и на острова Рюкю, где ввязывались в незаконные коммерческие отношения с собственной родиной. В Японии к ним присоединялись такие же отщепенцы из местных, и они сообща грабили каботажные суда и совершали набеги на китайское побережье. Китайские чиновники, не желавшие признавать, что в разгуле преступности повинна их собственная политика, называли этих разбойников «вокоу» — «японские пираты»¹¹⁹⁵.

Лишенные возможностей для легальной торговли, португальцы попросту примыкали к контрабандистам, которым коррумпированность фуцзяньских и чжэцзянских властей позволяла безнаказанно перевозить товар морем. Как следует из жалобы, поданной командиром береговой охраны Чжу Ванем в 1548 году, «во внутренние воды входил один португальский корабль за другим. Сгрузив товар, португальцы, нисколько не скрываясь, поставили два судна в Дуань-юйчжоу на ремонт. Неужто этим пиратам и варварам наша власть не указ? Впрочем, стоит ли их винить»¹¹⁹⁶, если правительство не выказывает готовности обеспечивать соблюдение закона? У Чжу Ваня нашелся оппонент, утверждавший, что местная экономика только выигрывает, поскольку португальские посредники-контрабандисты щедро платят за товар, тем самым вдвое увеличивая рыночную цену на продукты и припасы. Не оставляя попыток официально закрепиться в Китае, португальцы в течение ближайшего десятилетия установили экстратерриториальные права на Макао, которое затем оставалось под властью Португалии до 1999 года. Этим анклавом и довольствовались представители Запада, не имевшие доступа в материковый Китай до 1583 года — пока в Гуандуне не поселился миссионер-иезуит Маттео Риччи, который основательно изучал китайскую культуру и религию и проповедовал католицизм, а также знакомил китайцев с плодами западного просвещения и технического прогресса (часами и другими механизмами¹¹⁹⁷). Миссионерская деятельность привела его в Пекин, где он скончался в 1610 году.

Добравшимся до Китая португальцам было уже рукой подать до Японии — там они обосновались в Нагасаки и взяли на себя роль

посредников между Японией и Китаем¹¹⁹⁸. Момент был выбран как нельзя более подходящий, поскольку в попытке приструнить распоясавшихся вокоу китайцы в 1548 году — за девять лет до основания Макао — отношения с Японией оборвали. К тому времени в Японии почти сотню лет шла гражданская война, и пополнение сегунской казны за счет доходов от оживившейся торговли способствовало стабильности и объединению. Португальцы торговали шелком, золотом и серебром, но почти не возили западных товаров, за исключением аркебуз — громоздких, но смертоносных ружей, которые японцы, впрочем, быстро научились изготавливать сами¹¹⁹⁹. (С пушками они познакомились в 1551 году, однако отливать их было труднее, и распространялись они медленнее.) В 1549 году миссионеры под руководством Франсиско Хавьера (святого Франциска Ксаверия) начали проповедовать христианство. Если в Китае Риччи успел обратить в католичество всего две тысячи человек, то в Японии к концу XVI века насчитывалось уже триста тысяч христиан¹²⁰⁰. В результате миссионеры настроили против себя буддийское духовенство, которое убедило власти, что христиане представляют угрозу для завоеванной огромным трудом политической стабильности. В 1565 году сегун начал ограничивать миссионерскую деятельность; в 1614 году христианство было запрещено окончательно¹²⁰¹, а в 1639 году португальцев грубо выдворили из страны. Единственным напоминанием осталась крохотная община голландских торговцев, которые прибыли в Японию вслед за португальцами, но поскольку активной проповедью не занимались, недовольства властей не вызвали.

ВТОРЖЕНИЕ ЯПОНИИ В КОРЕЮ (1592–1598)

Сегуны ограничили не только деятельность иноземных торговцев; строжайшим запретам подверглись и японские купцы, фактически лишившись возможности плавать в чужие страны. Тем не менее в конце XVI века мало кто поверил бы, что Япония отойдет от активного участия в торговых отношениях в Северо-Восточной Азии и за ее пределами: едва положив конец гражданской войне и объединив Японию под властью единого правителя, регент Токимунэ Хидэеси вторгся на Корейский полуостров. Целью его было возобновление торговли с Китаем, поскольку, хоть в 1567 году империя Мин и ослабила запрет на морские сношения с иноземными государствами для

своих подданных, на Японию ослабление не распространялось¹²⁰². Кроме того, Хидэеси явно рассматривал вторжение в Коре и Китай как естественное продолжение объединения японских земель, а заодно удобный способ занять изнывающих от безделья солдат и моряков¹²⁰³. Указ 1588 года повелевал «морским капитанам и рыбакам всех провинций и берегов, а также всем, кто ходит в море на кораблях, дать письменную клятву, что отныне они не будут никоим образом причастны к пиратству»¹²⁰⁴. Японские воины вряд ли уступали вооружением и закалкой любым другим, а Коре за неимением огнестрельного оружия и свежего опыта военных действий было плохо подготовлено к неспровоцированному вторжению. В мае 1592 года близ Пусана высадились около 140 000 японцев, и уже через десять недель Сеул и Пхеньян сдались на милость завоевателей.

Своим освобождением Коре обязано почти невозможному взаимодействию китайской армии, корейских подпольщиков и адмирала Ли Сунсина. Коре делилось на шестнадцать военно-морских округов, по два на каждую из восьми провинций королевства. Ли, адмирал провинции Чолла, сочетая продуманную агрессивную стратегию с жесткой тактической дисциплиной, сумел превратить почти неизбежное поражение в серию деморализующих противника побед. В его распоряжении имелись тяжеловооруженные броненосцы-кобуксоны, «корабли-черепахи» — двухмачтовые крытые галеры. Согласно описанию современника, *«верхняя палуба ошестинивается металлическими шипами, пронзающими ноги прыгающих на палубу врагов. Единственный проход — крестообразно расположенные люки, через которые перемещается команда. На носу установлена драконья голова, в пасти которой находятся жерла орудий [пушек], еще одно орудие крепится на корме. На нижних палубах по шесть орудийных портов по обоим бортам. За внешнее сходство с огромной морской черепахой корабль прозвали кобук-сон. При столкновении с деревянными неприятельскими судами в битве верхнюю палубу покрывали соломенными циновками, чтобы спрятать шипы. Корабль стремительно несся по волнам при любом ветре, во всех сражениях ведя за собой целый флот, его пушки и огненные стрелы разили врага наповал»¹²⁰⁵.*

Корабли-черепахи являли собой тупиковую ветвь развития военного кораблестроения, и под командованием Ли одновременно оказывалось не больше пяти. Тем не менее именно они сыграли решающую роль в победе корейцев. Летом 1592 года Ли навязал противнику десять боев, главный из которых состоялся в июне, в битве

у острова Хансандо. Разыграв отступление ввиду превосходящих сил противника, Ли выманил восемьдесят японских кораблей из гавани, а потом окружил, взяв в так называемое «крыло журавля». Потеря шестидесяти кораблей лишила японцев возможности проложить путь в Желтое море в обход Корейского полуострова и подвозить подкрепление, продовольствие и боеприпасы на передовую по воде. Последовавшая задержка, а также вступление в войну Китая вынудили японцев оставить Пхеньян и Сеул и начать мирные переговоры. Переговоры затянулись и в конце концов провалились, и в 1597 году Хидэеси возобновил попытки вторжения. Японцы учли горький опыт предыдущей кампании, а Ли Сунсина к тому времени сместили с должности в результате дворцовых интриг. Его бездарный преемник потерял в Чхильчоннянском сражении сто пятьдесят кораблей, и японцы уже готовились войти в Желтое море. 16 сентября спешно восстановленный в должности адмирал Ли, собрав десяток кораблей, остановил японцев в проливе Меннэн¹²⁰⁶ — сужающемся до трехсот метров морском рукаве, скорость прилива в котором достигает десяти с лишним узлов. Лишивших морских каналов снабжения, наземные войска японцев снова были вынуждены уйти в оборону.

К концу следующего года Япония начала отступать, но корейцы и китайцы продолжали теснить ее на суше и на море. В ночь на 19 ноября 1598 года, за неделю до того как последние японские войска покинули Корею, Ли атаковал их в бухте Норянчжин. Японцы понесли большие потери, но Ли погиб в самый разгар битвы: «достойный конец», как выразился британский адмирал и историк XX века, признавший Ли «равным в своем деле» кумиру британского военно-морского флота лорду Нельсону¹²⁰⁷. Однако последовавшее затишье в морских войнах в Северо-Восточной Азии объяснялось не господством одной державы, а отсутствием интереса к мореплаванию со стороны Китая и отказом Японии и Кореи от завоевания заморских земель на двести пятьдесят с лишним лет.

МЕНЯЮЩЕЕСЯ СРЕДИЗЕМНОМОРЬЕ

Португальцам удалось, невзирая на интриги Османской империи, отстоять свои позиции в Индийском океане и удержать стратегические оплоты от Восточной Африки до Китая. Тем не менее, несмотря на гегемонию Португалии в азиатско-европейской торговле в первой половине XVI века, блокировать торговые связи с Персидским заливом

войны Красным морем она не смогла. В 1560 году на венецианские, португальские, генуэзские и французские суда в Александрии было погрузжено почти 4,5 миллиона фунтов пряностей, а пятью годами позже в Джидде швартовались двадцать три судна из Индии и Аче-ха¹²⁰⁸. Доля Португалии в общем объеме торговли увеличилась вновь после 1570 года, когда пряности начали в небольших количествах поставляться в Америку через Макао и Манилу, но дошедшая до нас статистика свидетельствует о спаде потребления перца на душу населения в Европе в течение XVI века на фоне небольшого роста потребления других пряностей¹²⁰⁹. Однако Европа была не единственным рынком сбыта. За указанный период объемы малабарского перца выросли вдвое¹²¹⁰, а гвоздики и муската — впятеро, что нельзя объяснить одним только португальским и европейским спросом.

По той же причине нельзя сказать, что венецианцев и других торговцев влекла за пределы Средиземноморья охота за пряностями. Как бы ни были падки на экзотику потребители и историки, большинство средиземноморских поставщиков возили товары более массовые и привычные — зерно, скот, вино, рыбу, металлы, кожу и промышленные изделия. Непредсказуемость урожаев «провоцировала больше шпионажа... чем сама Великая инквизиция»¹²¹¹, и торговцы сильно зависели от превратностей посевов: неурожай в одном месте можно было компенсировать избытком в другом, но прибыль удавалось получить лишь тем, кому посчастливится успеть до падения цен и ускользнуть от пиратов, которые на Средиземноморье чаще всего грабили именно корабли с зерном¹²¹². Центром зерновой торговли — издревле, хоть и с перерывами, — выступала Сицилия, которая при этом не обязательно диктовала условия на рынке. В Испании дешевле стоило левантийское зерно, а в Турции в середине XVI века в результате резкого роста зернового производства образовывались излишки, хотя в христианские страны зерно оттуда попадало только извилистыми путями черного рынка¹²¹³.

Несмотря на продолжающийся рост средиземноморской торговли¹²¹⁴, появление трансатлантических, транстихоокеанских и атлантико-индоокеанских перевозок превратило Средиземноморье из главной арены западной морской торговли в рядовую. Тем не менее морские перевозки оставались краеугольным камнем европейской экономики: объем венецианских грузов вырос с 1498 по 1567 год вдвое, а рагузанских — на 75 процентов с 1540 по 1570 год. Однако перемены в экономико-политической обстановке на французских и османских территориях благоприятствовали успешным коммерче-

ским предприятиям. В 1568 году османы открыли свой рынок для европейцев-христиан, учредив для французских торговцев так называемые «капитуляции»^{*1215}. В середине XVII века, когда европейские торговцы могли попасть в османские порты на законных основаниях только под прикрытием французского флага¹²¹⁶, эти аналоги средневекового *амана* (охранного письма) оказались поистине бесценными. Покровительства французов искали не только христиане. Немало мусульманских купцов, боясь нападения мальтийских рыцарей и других корсаров (не имевших официального каперского патента, но все же теснее связанных с государственными властями, чем обычные пираты), возили свои грузы под французским флагом, и многие средиземноморские паломники, совершающие хадж, предпочитали плыть в Египет на французских кораблях^{**}.

Англия, в 1580 году получившая капитуляции от Османской империи и годом позже основавшая Левантийскую компанию, подвела рациональную почву под коммерческое освоение Восточного Средиземноморья. Англичане обладали ощутимыми преимуществами: производство шерстяных изделий обходилось им дешевле, чем конкурентам; взимаемый османами таможенный сбор составлял для них всего 3 процента (французы и венецианцы платили 5 процентов); их большим тяжеловооруженным кораблям¹²¹⁷ не грозили нападения испанцев в Гибралтарском проливе, и наконец, как протестанты, они со спокойной душой игнорировали папские интердикты¹²¹⁸, порицающие поставки османам военного снаряжения — в том числе чугунных пушек и пороха. Как ни парадоксально, главной угрозой компании выступали соотечественники — английские корсары, безнаказанно охотившиеся на торговые суда под иноземными флагами и сбывавшие добычу в североафриканских регентствах. Даже если английские торговцы меньше страдали от грабежей как таковых, бремя ответственности за разбойные действия законопослушные представители Левантийской компании несли наравне с соотечест-

* Слово «капитуляции» происходит от латинского названия разделов (*capitula*) в соглашении и не имеет ничего общего с капитуляцией как сдачей позиций.

** Мальтийский рыцарский орден ведет начало от религиозного ордена Госпитальеров Св. Иоанна Иерусалимского, основанного в XI веке для попечения о пилигримах в Святой Земле. После падения Акры в 1291 году рыцари переместились на Родос и стали корсарами. В 1522 году они были выдворены османами и переместились на Мальту, откуда их в 1798 году прогнал Наполеон.

веками-грабителями¹²¹⁹. Следом за англичанами в Средиземноморье потянулись и голландцы¹²²⁰, сперва нанимавшиеся к итальянцам как специалисты по торговле зерном, а в 1612 году выторговавшие у Османской империи капитуляции для себя лично.

ПОДЪЕМ ГОЛЛАНДИИ

Пока пиренейские мореплаватели плели всемирную торговую сеть, огибая Африку и прокладывая пути через Атлантический, Тихий и Индийский океаны, голландцы вовсю наращивали объемы европейских перевозок из Балтийского моря в Средиземное. Помимо прочего, им сыграло на руку, что португальцы выбрали рынком сбыта для своего перца Антверпен, в XV веке сменивший Брюгге в роли главного порта Северной Европы. Отсутствие у португальцев свободных средств на проведение экспансии в Азии означало необходимость обеспечить финансовые поступления от купцов, занимающихся розничной торговлей. Проще всего это было сделать в Антверпене¹²²¹, куда в немецкие торговые дома (к Фуггерам и Вельзерам, например) рекой текло серебро и медь, которыми оплачивались азиатские пряности. Португальцы тоже не оставались внакладе — к 1520-м годам половина доходов Мануэла I приходилась на экспорт пряностей в Северную Европу. В 1516 году связь Антверпена с Пиренейским полуостровом укрепилась еще больше: герцог Бургундский Карл, владеющий Нидерландами, стал королем Испании Карлом I и одновременно Карлом V — императором Священной Римской империи. Судьба города оказалась в зависимости от напряженных отношений между Испанией и северными нидерландскими соседями.

К морской торговле голландцев побуждал недостаток собственных природных ресурсов. На расположенную в дельте нескольких крупных рек Северо-Западной Европы Голландию с трех сторон наступала морская и пресная вода, от которой приходилось защищаться, «ежегодно тратя баснословные суммы на плотины, шлюзы, мельничные лотки, ветряные мельницы и польдеры»¹²²². Сельское хозяйство велось, но не окупало расходы на мелиорацию. «Поэтому население, — как гласила петиция, поданная императору Карлу голландскими провинциями в 1543 году, — должно зарабатывать на жизнь ремеслами и торговлей, привозя сырье из чужих земель и отправляя готовый продукт, в том числе различные ткани и мануфактурные товары, в такие королевства, как Испания, Португалия, Гер-

мания, Шотландия и главным образом Дания, в балтийские страны, Норвегию и подобные земли, откуда поступает взамен местный товар, в частности, пшеница и другое зерно». Как ни держались ганзейские купцы за свое владычество на Балтике, к концу XV века большинство кораблей, идущих через Эресунн, были голландскими. И хотя на пять месяцев в году навигация на скованной льдом Балтике прекращалась, в 1471 году из Гданьска в Нидерланды была отправлена тысяча судов с зерном и вдвое больше — столетие спустя. К тому времени большинство голландских судов по-прежнему шли на север с балластом или с малоценным грузом вроде пиренейской соли для рыболовных хозяйств, составлявших костяк голландской внутренней экономики¹²²³.

По Балтике в Голландию везли не только продукты питания и предметы роскоши вроде русских мехов, но и материалы, жизненно важные для голландского кораблестроения (которое почти целиком существовало за счет привозного сырья¹²²⁴): лес, смолу, металл для крепежа, пеньку для такелажа и лен для парусов. Зависимость от морской торговли вынуждала голландцев совершенствовать коммерческие подходы и кораблестроение: они сооружали ветряные лесопилки, компенсировали плохое качество леса великолепной обработкой и строили специализированные типы судов. До Нидерландской революции (борьбы за независимость от испанской власти в 1568–1648 годах) мало кто из голландцев мог позволить себе постройку собственного корабля. В результате выработалась практика судостроения на паях, причем доли дробились до одной шестьдесят четвертой¹²²⁵. Это означало, что в морскую торговлю в Голландии вкладывалось гораздо больше представителей разных сословий, чем в других странах. В дополнение к этой системе пропорционального уменьшения рисков и распределения богатства у голландцев имелся флейт¹²²⁶ — самое передовое торговое судно своего времени. Флейты (грузоподъемность — четыреста-пятьсот тонн, длина в пять-шесть раз превышает ширину) выглядели как плавучие шкатулки с крутыми боками и слегка заваленными внутрь бортами, острым форштевнем и ахтерштевнем и наклонно уходящей вверх кормой. Они несли много парусов малого размера (как правило, прямые на фок- и грот-мачте и латинский на бизань-мачте), за счет чего для уборки парусов требовалось меньше матросов и отпадала необходимость набирать большую команду. Флейты ходили довольно медленно и в большинстве своем не имели орудий, поэтому передвигались в составе конвоев под прикрытием специально сконструированных боевых кораблей.

В отличие от своего отца Карла V, бывшего герцога Бургундского, рожденный в Испании Филипп II голландцев не жаловал: пытался лишить их давних привилегий; искоренить кальвинистов, число которых росло преимущественно в северных провинциях, и обложить жестким налогом торговцев. Окончательный разрыв произошел в 1568 году, с началом Восьмидесятилетней войны, в результате которой образовалась независимая Республика Семи Объединенных Нижних Земель — предшественница современных Нидерландов. Одной из первых жертв борьбы стал Антверпен, потерявший после взятия испанцами больше половины населения¹²²⁷. От притока торговых специалистов и капитала с юга выиграл Амстердам, который стремительно сосредоточивал в своих складах бесконечное разнообразие товаров: вин, фруктов и сахара из Южной Европы; азиатского перца, пряностей и шелков, американского серебра и (на страх английским и ганзейским торговцам предметами северной роскоши¹²²⁸) российских мехов, кожи, воска и икры, поставлявшейся с Каспия к Белому морю речными путями.

РАСШИРЕНИЕ РЫНКА И ПОКОРЕНИЕ ЗЕМЕЛЬ В РОССИИ

В июне 1553 года к Белому морю двинулись три английских корабля. Англия пыталась проторить путь в Китай через Северо-Восточный проход, однако первоочередной задачей экспедиции был поиск новых рынков сбыта для английского сукна. Команда двух кораблей, зазимовавших у побережья Лапландии, погибла от холода, и только Ричарду Ченслору удалось довести свое судно до Северной Двины, а оттуда добраться до царского двора Ивана Грозного в Москве, в тысяче с лишним километров к югу. И хотя на обратном пути его «ограбили фламандцы»¹²²⁹, Ченслор считал экспедицию удавшейся. В результате между царем и королевой Марией Тюдор были установлены дружеские отношения, и англичане закрепили торговлю русским мехом за собой. В XVI веке под Россией понималось в основном Великое княжество Московское со столицей в Москве, в 750 километрах к северо-востоку от Киева. Расположенная в «Русском Междуречье»¹²³⁰, где текли Волга, Западная Двина, Северная Двина, Днепр и Дон, Россия, тем не менее, имела лишь один выход к соленой воде — Белое море. Удаленное от обжитых мест приполярное побережье не располагало к между-

народной торговле, однако сперва англичане из Московской торговой компании, потом голландцы сумели разглядеть его коммерческий потенциал.

Обладательница монополии на торговлю с Россией и всеми землями «к северу, северо-востоку и северо-западу»¹²³¹, где английские торговцы ранее не бывали, Московская (или Русская) компания была первым в мире акционерным обществом, участники которого могли свободно продавать и покупать акции и получать дивиденды на свои вклады, поручив управление делами компании руководству. Долги компании при этом, как в товариществе, тоже делились на акционеров, однако размер долга не мог превышать размеров вклада — основополагающий принцип любого акционерного общества. По тому же образцу затем создавалась Левантийская компания (1581 год), Ост-Индская компания (1600 год) и Голландская Ост-Индская компания (1602 год). Сорок лет на северном пути главенствовали торговцы Московской компании, пока в начале XVII века англичан не потеснили голландцы, воспользовавшиеся конкурентным преимуществом в виде более богатого выбора товаров¹²³². И хотя российские купцы в морской торговле не участвовали, Иван Грозный построил порт в Архангельске¹²³³, который оставался единственными морскими воротами России с 1584 года до основания Санкт-Петербурга в 1703-м.

Отрезанная с запада Великим княжеством Литовским и Речью Посполитой, а с юга казаками и Крымским ханством, Московия обратилась к востоку¹²³⁴. Иван Грозный, первым принявший титул «царь всея Руси», завоевал Казанское и Астраханское ханства, обеспечив выход к низовьям Волги и Каспию. При Грозном же Русь перевалила через Урал, наступая на Сибирь, чтобы к 1630-м годам отодвинуть восточную границу к Тихому океану. Предводителем сибирского похода выступил казачий атаман по имени Ермак, который «на Хвалынском море и на Волге с многочисленной вольницей громил суда, да и в царской казне шарил»¹²³⁵. С 1579 по 1584 год Ермак покорял Сибирское ханство, где по воде, а где волоком ведя свои корабли от Волги до Иртыша¹²³⁶, а затем до Оби. Казаки поднимались по рекам на плоскодонных речных судах под названием дощаники, оснащенные единственным прямым парусом и десятью парами весел. Грузоподъемность их составляла от тридцати пяти до ста пятидесяти тонн, а максимальная длина — около тридцати восьми метров. Двухконечные струги были короче — шесть-восемнадцать метров.

«Покорение Сибири шло стремительно: торговцы искали меха, царь жаловал грамоты на земли, с которых, как говорилось в дарственной 1558 года, «в мою [Ивана Грозного] цареву и великого князя казну с того места пошлина никакая не бывала; и ныне не отданы никому, и в писцовых-де книгах и в купчих и в правожных то место не написано ни у кого»¹²³⁷. Это был российский вариант доктрины, позже получившей название *terra nullius* («ничейная земля» в дословном переводе): земля, не приносящая дохода (то есть не обложенная пошлинами), не принадлежит аборигенам, а значит, государство вправе закрепить ее за собой и устанавливать там свои законы. Уолтер Рэли руководствовался тем же принципом, нарекая Виргинией (в честь Елизаветы, королевы-девственницы) неизведанную область Северной Америки, куда он отправил экспедицию в 1584 году. Еще ярче эта концепция проявилась в его описании Гвианы: «Это страна, еще сохранившая девственность, никогда не грабленая, не порченная и не тронутая, лик земли этой еще не изранен, а соки и соли почвы — не истощены земледелием»¹²³⁸. Здесь мы видим куда более солидные претензии на колонизацию, чем просто заявление об открытии земли и символическое утверждение права на нее, однако дипломатическое значение у таких претензий появится только в XVIII — начале XIX века, когда Россия, Испания, Британия и Америка начнут бороться за залив Нутка¹²³⁹.

ЕВРОПЕЙСКАЯ ВОЕННО-МОРСКАЯ АДМИНИСТРАЦИЯ И СОЗДАНИЕ ГОСУДАРСТВЕННОГО ФЛОТА

Объединить усилия и продолжить дело Колумба, Васко да Гамы и других первооткрывателей странам Западной Европы удалось благодаря достижениям в области военно-морской администрации, судостроения и артиллерии. Однако развитие шло медленно и неравномерно. Еще в XVI веке, а в некоторых странах и дольше, участие в морских конфликтах диктовалось вовсе не государственной инициативой. Столкновения возникали в основном на коммерческой почве, и участвовали в них частные лица, ищущие собственной выгоды. Даже венецианская система конвоев была создана не только для защиты торговых судов от посягательств чужеземного противника, но и для охраны от пиратов. Всякий, кто отправлялся в сколько-нибудь длительное плавание, знал, что ему почти наверняка придется обороняться от нападения. Как выразился один историк: «Для

тех, кто пользовался морскими путями сообщения в экономических целях, умение пролить кровь входило в число необходимых деловых навыков»¹²⁴⁰.

Большинство правителей не располагало ресурсами для постройки и содержания постоянного флота. Выводимые в море флотилии, как правило, состояли из наемных кораблей с наемной командой, реквизированных или зафрахтованных как пополнение для небольших эскадр, создававшихся непосредственно для военных нужд. Крупной вехой развития мореплавания в XVI веке стало создание государственного флота под централизованным управлением и постепенный сдвиг от частных стычек на коммерческой почве к открытым политическим конфликтам, предполагающим противостояние двух или более государств, материально обеспеченное их гражданами. По мере того как военные действия на море становились государственной прерогативой¹²⁴¹, складывалась некая взаимовыгодная система: государство обеспечивало финансовую базу для строительства и содержания постоянного флота и аппарат для сбора финансов, тем самым повышая возможность защитить своих торговцев и торговые пути и направить торговлю в выгодное для себя русло.

В самом широком смысле военно-морская администрация занимается военными операциями и логистикой (приобретением, ремонтом, снабжением кораблей и комплектованием их командой), а для создания постоянного флота необходимы надежные финансы и инфраструктура. (В этот период и последующие несколько веков к военно-морской администрации относились также призовые суды, где определялось право собственности на захваченные по закону корабли и грузы и происходило распределение вырученных от их продажи средств.) Самыми передовыми в Европе того времени считались два флота — венецианский, организация которого почти не изменилась по сравнению с предыдущими столетиями, и османский, достигший расцвета при Сулеймане Великолепном. В 1550-х в имперском Арсенале в Пере на Золотом Роге насчитывалось сто двадцать двойных стапелей, еще тридцать в Галлиполи и верфь в Синопе на Черном море. Вспомогательные флотилии базировались в Эгейском море (у Кавалы, Лесбоса и Родоса) и в Египте (в Александрии и Суэце), а подступы к Красному морю охраняла небольшая эскадра в Мохе. Кроме морских имелись и речные соединения на Дунае и Саве на Балканах. Особняком стоял корсарский флот в Алжире, не обязанный сражаться за Османскую империю, однако взрастивший немало из-

ных османских флотоводцев (начиная с Хайреддина Барбароссы, сына Лесбоса, который вместе со своим старшим братом правил Тунисом и Алжиром).

Работники верфей объединялись в артели — плотники, весельщики, конопатчики, кузнецы, изготовители лебедок и так далее. Не галеры, до XVII века составлявшие основную массу флота, моряки набирали в основном в провинции, и — по мнению венецианского дипломата в Стамбуле — «оплата и обращение им были обеспечены достойные»¹²⁴². И хотя на корсарских кораблях (в том числе алжирских и принадлежавших мальтийским рыцарям-христианам) значительная доля команды была представлена пленниками, у османов рабов и арестантов среди матросов попадалось меньше, чем у христиан¹²⁴³. В 1562 году, по свидетельству одного венецианского чиновника, рабы в команде имелись только на тридцати османских галерах. Девять лет спустя, в год битвы при Лепанто, команда тридцати неаполитанских галер состояла из арестантов на 47 процентов и на 10 процентов из рабов. В 1584 году арестантов было 60 процентов, рабов — почти 20 процентов. Набирать в команду невольников позволяла, кроме прочих причин, новая система гребли под названием *a scaloccio*¹²⁴⁴. Если прежде, по системе *alla sensile*, каждый из троих-пятерых матросов, помещавшихся на одной банке, греб своим веслом, в *a scaloccio* трое-пятеро гребцов налегали на одно общее весло, более крепкое и длинное. В этом случае от гребца требовалось не столько мастерство, сколько физическая сила, поэтому на каждое весло достаточно было одного-двух опытных гребцов, а остальные обеспечивали мускульную массу. Вторая несомненная выгода заключалась в том, что содержать невольников было вдвое дешевле, чем свободных.

Из всех держав Западной Европы постоянный флот имелся лишь у Англии и Португалии — и только португальские корабли дислоцировались за пределами европейских вод. Об административной структуре португальского флота известно мало, однако операционных баз, разбросанных от Бразилии до Африки, Индии, Юго-Восточной Азии и Макао, у Португалии в отдельные моменты имелось до трехсот — в том числе Малакка, Ормуз, остров Мозамбик и, главное, Гоа и бразильская Баия¹²⁴⁵. В последних двух размещались передовые судоверфи, где строились корабли, ничуть не уступающие тем, которые сходили со стапелей в самой Португалии. Разумеется, без кораблей покорять Восточное полушарие было бы невозможно, и португальские превосходили размерами и вооружением свои сов-

ременные аналоги. Что немаловажно, португальские кораблестроители варьировали конструкцию судов в зависимости от предполагаемого применения.

По *Carreira da India* (Индийскому пути) ходили, главным образом, два типа судов: купеческие нао (или каракки, галеоны) и каравеллы армады (*caravela de armada*)¹²⁴⁶. Последние представляли собой увеличенную каравеллу-редонду, участвовавшую в португальском завоевании Африки и трансатлантических экспедициях Колумба. Двухпалубные каравеллы армады грузоподъемностью от 150 до 180 тонн были слишком малы для перевозки грузов на дальние расстояния, однако служили прекрасным эскортом на Индийском пути и применялись в качестве береговой охраны. Как правило, четырехмачтовые, они несли прямые паруса на фок-мачте, латинские — на остальных трех мачтах и четырехугольный блинд на бушприте. Более широкая, чем предшественники (для повышения устойчивости артиллерийских орудий) каравелла армады считается «первым океанским парусным кораблем, сконструированным специально для вооруженных действий на море в составе любого европейского флота»¹²⁴⁷. (Хотя некоторые венецианские верфи к XV веку уже вели инженерные расчеты на бумаге, первые печатные руководства по судостроению появились только в 1587 году¹²⁴⁸ — как ни парадоксально, в Мехико, — когда каравеллы уже сходили со сцены). Галеоны — вдвое превосходящие каравеллу размерами — появились примерно в середине века. Название «галеон» относили к широкому кругу относительно схожих кораблей от Венеции до Нидерландов, однако португальский галеон был сконструирован прежде всего для военно-морских нужд. Как правило, они были длиннее и уже, чем нао, имели более низкий бак и четыре мачты — с прямыми парусами на фок- и грот-мачте, и латинскими на бизань-мачте и бонавентуре, — что в совокупности обеспечивало им превосходство над нао в скорости и маневренности.

В Северной Европе первую попытку создать государственный флот сделала Англия. Строить сухой док в Портсмуте повелел еще Генрих VII, но лишь сменившему его на троне Генриху VIII впервые за целый век удалось приумножить морскую славу страны. Сперва по его заказу были построены два корабля: «Мэри Роуз» (спущен на воду в 1510 году, по неосторожности потоплен в битве с французами в 1545 году и поднят со дна в 1982 году) и монументальный «Анри Грас а Дье» в 1514 году. Охватившая в начале XVI века Данию, Францию и Шотландию склонность к гигантомании¹²⁴⁹, словно несущая

вместо отголоски состязаний между эллинистическими царями, быстро сменилась тягой к конструированию более мелких и компактных галеронов — превосходящих прежние надежностью, мореходными качествами и универсальностью применения. Однако заделом на будущее для английских военно-морских сил служили не корабли как таковые, а строительство морских складов и площадок для технического обслуживания судов и обеспечение надзора за ними¹²⁵⁰. С давних времен в Англии существовала должность смотрителя королевских кораблей, а также смотрителя-контролера и содержателя складов, в основном располагавшихся на Темзе. В 1540-х годах Генрих VIII расширил военно-морское ведомство, назначив лейтенанта адмиралтейства, казначея, инспектора по оснастке кораблей и главу военно-морского вооружения, а также учредив совещательный орган под общим названием «Совет по морским делам». В 1557 году на военно-морской флот был подписан особый бюджет, и год спустя, когда на трон взошла Елизавета I, «флот ее королевского величества» насчитывал двадцать три годных для службы корабля, стоявших на притоке Темзы Медузе.

Вслед за Англией попытку создать государственный флот приняла Дания — король Иоганн старался сохранить Швецию в составе Кальмарской унии, чтобы совместными усилиями противостоять конкуренции и политическим посягательствам со стороны Ганзы. На рубеже XV–XVI веков Иоганн принялся строить флот из тяжело-вооруженных кораблей на средства от пошлин за проход по Эресунну (Зунду). Зундская пошлина¹²⁵¹ представляла собой, по сути, откупные деньги, которые датчане брали за «обеспечение безопасности» на Скагерраке, Каттегате и Балтике, объявленных подвластной Дании территорией. Особенное недовольство это вызывало у ганзейских купцов, обеспокоенных к тому же предоставляемыми голландцам привилегиями¹²⁵². Закрепление раздела влияния на Балтике произошло в 1522 году, когда будущий Густав I Ваза подстегнул развитие шведского флота¹²⁵³, закупив дюжину вооруженных торговых кораблей у ганзейских городов Любек и Штральзунд. Пять лет спустя Густав решился секуляризировать монастыри (годом ранее то же самое сделал датский король, а почти за десять лет до того — король Англии Генрих VIII) и на поступившие в казну средства построил первый постоянный шведский флот, флагманом которого стала 1700-тонная «Стора Кравелен».

Не менее важную, чем усовершенствование администрации, роль в военно-морской революции XVI века сыграло развитие ко-

рабельной артиллерии. Примитивные пушки появились еще в XIII веке, однако на море практически не применялись до 1470-х — пока венецианцы не начали ставить на свои галеры (над которыми уже давно нависали грозной тенью высокие борта каракк и коггов) большие бомбарды, стреляющие только по ходу корабля. Одна-единственная пушка, установленная на носу, превращала галеру в непревзойденное орудие наступления. Самые крупные представители этого класса кораблей — галеасы — были созданы венецианцами на основе трехмачтовой галеры¹²⁵⁴. Ее широкий корпус оказался идеальной платформой для артиллерии¹²⁵⁵, и на эти корабли ставили самые тяжелые орудия. В частности, на каждом из четырех неаполитанских галеасов, входивших в состав Непобедимой армады, имелось пять пушек (стрелявших каменными или чугунными ядрами весом около двадцати пяти килограмм) и сорок пять орудий меньшего размера, заряжавшихся снарядами разного калибра — от двенадцатикилограммовых до картечи. Совокупного вооружения одного такого корабля хватило бы на пять обычных галер. Длина галеасов начиналась от пятидесяти метров, в движение они приводились парусом и веслами — от двадцати одного до тридцати весел по каждому борту, от трех до семи гребцов на каждое весло. Из-за этого галеасы обходились слишком дорого и не могли сменить галеры в роли основной боевой единицы. У средиземноморских корсаров были популярны корабли меньшего размера — галиоты (от шестнадцати до двадцати весел по каждому борту) и бригантины (всего по восемь весел на борт).

Поначалу боевой парусник не рассматривался как противник вооруженных галер. Установленные на высокой главной палубе тяжелые пушки уменьшали остойчивость корабля, делая его бесполезным в схватке с низкобортными галерами, а в обшито внахлест корпусе (стандарт для Северной Европы вплоть до XVI века) невозможно было прорубить водонепроницаемые пушечные порты. Дело сдвинулось с мертвой точки, только когда тяжелые пушки на парусники начали ставить в кормовой части, как можно ближе к ватерлинии, и направлять жерла пушек в пушечные порты, прорубленные в обшитой вгладь транцевой корме. Как видно из тактики тогдашних боев, для атаки такое вооружение все еще годилось мало. Выстрелив из носового (погонного) орудия, корабль приводился к ветру, давал бортовой залп из более легких пушек, затем, развернувшись против ветра, нацеливал на противника тяжелые кормовые (ретирадные) орудия и напоследок, увалившись под ветер, давал второй бортовой

— с противоположного борта. Насколько важную роль играли бортовые пушки, можно судить в том числе по тому, что на кораблях XVII века боевые корабли развернуты к зрителю не бортом, а носом, а на суше — тяжелые орудия (и вычурные украшения) кормой. К 1700-м годам английские кораблестроители начали спускать на воду парусные галеры и обшитые вгладь галеоны с высокой кормой и заниженным полубаком — «грубо говоря... спереди галера, сзади — корабль»¹²⁵⁶, что позволяло ставить тяжелые орудия в передней части судна. Распределение тяжелой артиллерии по всей длине корабля (привычная для XVII–XIX веков батарейная палуба) стало возможным несколько позже.

В области вооружения Англия имела существенное преимущество за счет доступности чугуна. Технически менее совершенные, более сложные в отливке и более тяжелые, чем бронзовые, чугунные пушки были ценны тем, что стоили в пять раз дешевле — поэтому широко применялись в Королевском военно-морском флоте (как он стал называться с 1707 года) и пользовались спросом на экспортном рынке. Охотнее всего их покупали датчане во время Северной семилетней войны (1563–1570), в ходе которой впервые состоялась череда сражений между вооруженными парусными флотилиями¹²⁵⁷. Шведы полагались прежде всего на казенные корабли, построенные специально для военных целей, однако главная причина неравенства сил заключалась в наличии у шведов качественных дальнобойных бронзовых орудий, тогда как датчане поначалу пытались использовать кованые пушки и лишь потом принялись закупать у Англии более передовые чугунные литые. Подробных описаний морских битв с 1563 по 1566 год не сохранилось, но, судя по всему, именно благодаря артиллерийскому и маневренному превосходству шведы (зачастую уступающие противнику числом) не давали кораблям любекско-датского флота идти на abordаж до самого сражения при Борнхольме. Там 7 июля 1565 года две равночисленные флотилии из двадцати семи кораблей каждая сошлись в ожесточенном ближнем бою, закончившемся для датско-любекского флота отступлением после потери флагмана. Тем не менее польза бортовой артиллерии все еще оставалась под вопросом. Корабельные орудия стреляли в среднем раз в час¹²⁵⁸, за сезон большинству пушек доводилось выстрелить не больше двадцати пяти — тридцати раз. И хотя корабельная артиллерия успешно удерживала противника на расстоянии, как орудие поражения она себя пока не зарекомендовала.

МОРСКИЕ БИТВЫ — ОТ ЛЕПАНТО ДО НЕПОБЕДИМОЙ АРМАДЫ

Несмотря на то что и Англия, и Дания, и Швеция уже продемонстрировали ценность рационализированного подхода к военно-морской администрации и разрушительный потенциал современного вооружения, до 1570-х годов средоточием морской мощи безоговорочно выступало Средиземноморье. Затем за каких-нибудь четверть века центр стремительно сместился в Северо-Западную Европу. Вехами этого смещения можно считать три крупных морских конфликта (все с участием Испании) — сражение при Лепанто (1571 год), битву у острова Сан-Мигел на Азорах (1582 год) и поход Непобедимой армады (1588 год).

В 1570 году османы осадили порт Никосия на оккупированном венецианцами Кипре. Отчаянная нехватка союзников побудила Венецию искать помощи у Пия V, который согласился забыть на время о традиционном соперничестве между Папской областью и Светлейшей республикой, и у испанского короля Филиппа II, равнодушного к заботам венецианцев, но горящего желанием вернуть захваченные османами в 1551–1560 годах Тунис, Триполи и Джербу. Как ни маловероятна была перспектива объединения сил, в мае 1571 года Венеция, Испания и Папская область все же сформировали коалицию — Священную лигу. Главнокомандующим, которому должен был подчиняться и адмирал венецианского флота Себастьяно Веньер, и папский полководец Маркантонио Колонна, был назначен единокровный брат Филиппа II дон Хуан Австрийский. 7 октября флотилии встретились у островов Курцолари¹²⁵⁹, в сорока милях к западу от Лепанто (Навпакт, Греция) в устье Коринфского залива. Чтобы обеспечить единство действий среди христианских сил, корабли участниц коалиции были перетасованы и распределены по эскадрам объединенного флота из 207 галер и 6 галеасов. В центральной эскадре выступали бок о бок дон Хуан, Веньер и Колонна. Османский флот под командованием Муэдзинзаде Али-паши, Улуга Али-паши и Сирокко Мехмеда-паши насчитывал 213 галер и 33 галиота.

Османские галеры при численном превосходстве были легчевоеснее кораблей Священной лиги, не могли тягаться огневой мощью с тяжелой артиллерией шести венецианских галеасов и примерно вдвое уступали противнику по количеству орудий. Кроме того, у союзников имелось защитное снаряжение — павезы, щиты, прикрывав-

шнее команду от турецких стрел и малокалиберных орудий, и большее число аркебуз — хоть и неповоротливых, но в ближнем бою куда более эффективных, чем луки. Мощь галеасов проявилась почти сразу — они прорвали строй турецких кораблей, которые затем попытались обойти союзников с фланга и развернуться к берегу. К полудню Али-паша был мертв, турецкий штандарт захвачен, а турецкий флот разбит. Османы потеряли 210 кораблей (из них 117 галер и 13 галиотов сдавшимися в плен) и около тридцати тысяч человек убитыми и ранеными (в три раза больше, чем у противника). Победа продемонстрировала христианской Европе, что непобедимость турок — фикция, однако Османская империя оказалась более стойкой, чем христианская коалиция. Как заявил один вельможа венецианцам: «Вы обкорнали нам бороду, но она скоро отрастет вновь, а мы отрубили вам руку, и другую вы уже не получите»¹²⁶⁰. На следующий год османы под руководством Улуга Али-паши принялись формировать новый флот, тогда как венецианцы новых галер почти не строили, и хотя венецианским купцам позволили возобновить торговлю с Александрией, в 1573 году Османская империя окончательно завладела Кипром.

Битва при Лепанто оказалась последним крупным вооруженным столкновением на море между Османской империей и Габсбургами. Христианская коалиция ненадолго пережила сражение, и в 1573 году османы заключили мир с Венецией, а четыре года спустя — с Габсбургами. Это развязало двум империям руки и позволило заняться более злободневными проблемами: османам — сефевидской Персией, а испанским Габсбургам — Нидерландской революцией и войной за португальское наследство. Отсутствие у Испании постоянного атлантического флота аукнулось ей в 1580 году, когда король Португалии Себастьян I умер, не оставив наследника, и Филипп II стал одним из претендентов на трон. Азорские острова отказались признавать власть Филиппа II и приняли сторону другого претендента — дона Антонио, которого поддерживали прочие европейские правители, встревоженные экспансионистской политикой Габсбургов и видящие в Азорах удобную стратегическую базу для нападения на испанские трансатлантические суда с сокровищами. В 1582 году на подмогу Антонио пришли французы, выдвинув эскадру из шестидесяти кораблей под командованием Филиппе Строщи. У острова Сан-Мигел французов атаковал испанский флот под командованием маркиза де Санта-Крус¹²⁶¹. Как следует из картины боя, прежде чем пойти на сближение для абордажа, корабли давали бортовой залп.

Санта-Крус, несмотря на двойное численное превосходство противника, уничтожил эскадру Строцци, а с ней и угрозу испанской власти в Португалии.

В эскадру Строцци входили и англичане — по собственному почину, без официальной санкции Елизаветы I, для которой дипломатические отношения с бывшим зятем и претендентом на руку Филиппом II представляли больной вопрос. Елизавета I разрывалась между желанием поддержать единоверцев-протестантов в Нидерландах (на которые приходились две трети английского экспорта шерсти) и необходимостью приструнить своих наиболее воинственных подданных-протестантов, рвущихся грабить ненавистного монарха-католика. Английский флот к тому времени еще не стал действенным инструментом государственной политики, а королевские корабли из-за малочисленности не могли внести существенный вклад в военные действия. При этом граница между личными устремлениями монарха и государственной политикой была довольно зыбкой, и Елизавета I без колебаний посылала свои суда в частные коммерческие экспедиции, получая одновременно возможность обогатиться и исподволь продемонстрировать свою мощь противнику.

Главную провокацию подобного рода Елизавета I устроила, тайно санкционировав кругосветное плавание Фрэнсиса Дрейка. Целей у экспедиции было несколько: провести разведку у тихоокеанского побережья испанской Америки и вернуться через Северо-Западный проход — если удастся его найти; установить отношения с еще не подчиненными европейским монархам народами и грабить испанские суда. В декабре 1577 года Дрейк повел в море флотилию из пяти кораблей со 180 членами экипажа. Захватив в плен полдюжины испанских судов и лоцмана-португальца у островов Зеленого Мыса, они двинулись к Южной Америке. В бухте Святого Юлиана Дрейк казнил бунтовщика (точно там же, где казнил бунтовщика Магеллан во время кругосветного плавания в 1520 году) и переименовал свой галеон в «Золотую лань». С оставшимися тремя кораблями Дрейк прошел Магелланов пролив, и 6 сентября 1578 года над Тихим океаном впервые взвился английский флаг. Один корабль потопила буря, другой — под командованием Джона Винтера — вернулся в Англию. Дрейк, корабль которого отнесло к югу, открыл, что Магелланов пролив отделяет Южную Америку не от Неведомой Южной земли, как считалось ранее, а от раздробленной на мелкие острова оконечности континента, за которыми лежит участок открытого океана, теперь известный как пролив Дрейка.

Пробираясь на север, англичане разорили Вальпараисо, Арику и Ильяю, а 1 марта 1579 года перехватили идущий из Колумбии галеон «Нуэстра Сеньора де ла Консепсьон» (его груз составляли восемьдесят фунтов золота и двадцать шесть тонн серебра). Попытки отыскать Северо-Западный проход Дрейк оставил, только пройдя вдоль западного побережья Северной Америки примерно до пролива Хуан-де-Фука. Встав на якорь в «подходящей удобной бухте»¹²⁶² (в заливе Дрейка, как считают исследователи) в двадцати пяти милях к северу от залива Сан-Франциско, он назвал берег Новым Альбионом и объявил английским владением. Через двенадцать недель англичане дошли до Филиппин, где подремонтировали «Золотую лань», а затем закупили пряности на Молуккских островах. Последняя стоянка в Азии пришлось на Яву — после этого Дрейк преодолел почти десять тысяч миль без заходов в порты (и, как ни удивительно, без происшествий) и бросил якорь в Сьерра-Леоне. Первая английская кругосветная экспедиция завершилась 26 сентября 1580 года. Какое-то время — пока Лондон подводил итоги — Дрейк держался в тени, но потом получил заслуженные лавры: королева Елизавета произвела его в рыцари на борту «Золотой лани». Она же «повелела вытащить корабль на берег и поставить в своем арсенале близ Гринвича как диковину»¹²⁶³, создав тем самым один из первых известных историкам кораблей-музеев.

По коллизиям вокруг экспедиции Дрейка можно судить, как непросто складывались дипломатические отношения в XVI веке. Англия и Испания не объявляли друг другу войны, однако испанцы считали Магелланов пролив и тихоокеанское побережье Южной Америки испанской территорией, куда иностранцы не могли высаживаться без разрешения. Официальный каперский патент своим кораблям Елизавета I выдать не могла, это грозило войной с Филиппом II — и тем не менее Дрейк не был обычным разбойником или пиратом, грабящим всех без разбора, негласное одобрение и поддержка королевы у него имелись. Вести о подвигах Дрейка взбаламутили Испанию и вызывали неоднозначную реакцию в Англии. Еще до возвращения «Золотой лани» Джон Винтер вынужден был, уступая возмущению Португалии, сдать свою долю добычи — по словам лорда-адмирала (одного из главных вкладчиков экспедиции), «награбленного Фрэнсисом Дрейком и его сообщниками на морях»¹²⁶⁴. Лишь феноменальному успеху своего похода Дрейк обязан выраженной в конце концов признательностью королевы. Точными цифрами история не располагает, но 264 000 фунтов (примерно половина го-

дового дохода английской короны) были официально переданы в лондонский Тауэр, 14 000 фунтов поделены между командой и 10 000 оставлены самому Дрейку. Тем не менее пиренейские торговцы один только груз «Нуэстра Синьора де ла Консепсьон» оценивали в 330 000 фунтов, и в опубликованных в 1581 году подсчетах общая стоимость добычи Дрейка указывалась уже как 600 000 фунтов — в два раза больше официального итога.

И без того напряженные отношения между Англией и Испанией усугубила казнь католички Марии Стюарт и все более неприкрытое сочувствие Нидерландской революции со стороны Елизаветы I. В 1585 году Филипп начал строить планы по вторжению в Англию с могучим испанским флотом и войсками, собранными под знаменем герцога Пармского в Испанских Нидерландах. Для этой цели было рекрутировано 28 000 моряков и солдат и снаряжено 130 кораблей, 27 из которых принадлежали короне — 19 галеонов, поделенных между португальскими и кастильскими эскадрами, 4 неаполитанских галеаса и 4 португальские галеры. Остальную часть испанских сил составляли вооруженные торговые и безоружные провиантские суда, реквизированные или зафрахтованные у владельцев. Англия против этой грозной армады¹²⁶⁵ выставила почти 200 кораблей (34 из них — принадлежность короны), 105 вооруженных торговых, провиантских и каботажных судов, совокупная численность экипажа которых составляла почти шестнадцать тысяч человек.

В связи с кончиной маркиза де Санта-Крус, героя битвы при Сан-Мигеле, командование испанской армадой, вышедшей наконец в море в июне 1588 года, принял не особенно воодушевленный этим назначением герцог Медина-Сидония. Смерть Санта-Круса была не единственным пагубным для армады фактором, у нее имелись и другие слабые места — недостаток организации, коррумпированное снабжение и плохо продуманная авторитарным Филиппом II, не имевшим опыта ведения морской войны, стратегия. 22 июля флот вышел из Ла-Коруньи и неделю спустя достиг Плимута. Испанцы понимали, что единственная надежда одержать победу над англичанами — абордаж, к которому, впрочем, вряд ли удастся прибегнуть.

Если Господь не явит чудо, англичане со своими более быстрыми и маневренными кораблями и более дальнобойным оружием, понимая свое преимущество не хуже нас, не сблизятся ни за что — будут с недостижимого расстояния разносить нас в щепу из своих кулеврин. Мы выступаем против Англии, уповая целиком и полностью на чудо¹²⁶⁶.

Чуда не предвиделось, однако английские орудия оказались вовсе не такими грозными, как надеялись сами англичане и как боялись испанцы. После восьми дней мелких стычек с англичанами в проливе Да-Манш испанцы встали на якорь у Кале в ожидании транспортных барж герцога Пармского, которые пока не были готовы. Согнанные с якоря английскими брандерами*, испанцы потеряли четыре корабля в Гравелинском сражении; в общей сложности за одиннадцать дней они лишились всего восьми судов. Ветер и отливы, относившие флот к северу, не оставляли испанскому командованию выбора — к 9 августа было принято решение двигаться обратно в обход Шотландии и Ирландии. Кто бы мог предположить тогда, что домой, в испанские порты, вернутся лишь шестьдесят семь потрепанных бурями кораблей, а остальные полсотни лягут на дно или будут выброшены на скалистые британские берега.

История Непобедимой армады не знает недостатка ни в толкованиях, ни в толкователях. Часть англичан жалела, что не удалось добиться большего, однако гибель Армады продемонстрировала уязвимость католической Испании, воодушевив тем самым голландских и английских протестантов, как победа над османами при Лепанто воодушевила христианскую Европу в целом. И точно так же, как после Лепанто, удержать и развить успех победители не сумели. На следующий год Дрейк повел так называемую анти-Армаду уничтожать остатки испанского флота, утверждать на португальском троне дона Антонио и завоевывать Азоры. Плохо спланированный поход провалился, из десяти тысяч поднявшихся на борт вернулись годными для службы лишь две тысячи. «Непоправимая осечка, предопределившая безрезультатное завершение войны»¹²⁶⁷ через шестнадцать лет, не только не уничтожила Непобедимую армаду, но и косвенно способствовала появлению у Испании постоянного флота в Атлантике — Флота открытого моря.

Для экспансии европейским странам требовались большие корабли, способные выдерживать долгое плавание через Атлантический и Тихий океаны или путь в Индийский океан в обход Африки. Почти на всем протяжении XVI века Испания и Португалия почти не встречали соперничества в Америке и Азии со стороны других европейцев,

* *Брандер* — как правило, пришедшее в негодность судно, которое нагружают легковоспламеняющимися веществами, поджигают и ведут, буксируют или сплавляют по течению к вражеским кораблям с целью поджога.

если не считать горстки флибустьеров и пиратов, промысляющих на дальних подступах к испанской и португальской атлантическим империям. Хотя Португалия лишь предельным напряжением сил и ресурсов удерживала торговые пути муссонных морей, португальская монополия на морскую торговлю между Азией и Европой была оспорена только под конец XVI века — и не азиатами, решившими наконец сбить спесь с португальцев, а голландскими купцами, мечтающими нанести удар по испанскому верховному владычеству.

Понесенные Армадой потери и намерение Филиппа II бросить все силы на поддержку католической стороны во французских религиозных войнах дали голландским повстанцам желанную передышку. Очень кстати пришлось и решение Филиппа II снять эмбарго на голландские морские перевозки, чтобы вернуть Испании возможность получать необходимые товары из Северной Европы. Блокировав устье Шельды и отрезав Антверпен от моря, голландцы еще резче развернули торговые потоки в сторону Амстердама, куда бежали многие антверпенские купцы. Благодаря их коммерческому опыту и международным деловым связям Амстердам, к тому моменту уже крупный производственный и судоходный центр, стремительно достиг расцвета, что в конечном счете сыграло важную роль в окончательном отделении Республики Соединенных провинций Нидерландов от Испании в 1648 году. К тому времени голландцы стали лидерами мировой торговли — пальма первенства впервые перешла к Северной Европе, и та безраздельно удерживала ее почти двести лет.

ГЛАВА 16

ГОСУДАРСТВО И МОРЕ В ЭПОХУ ЕВРОПЕЙСКОЙ ЭКСПАНСИИ

В XVII веке морские державы атлантической Европы достигают совершеннолетия. Никого, за исключением самих пиренейских монархий, не устраивал одобряемый церковью раздел нехристианского мира между Испанией и Португалией, однако лишь к XVII столетию Гуго Гроций сформулировал убедительные и понятные доводы в пользу «свободного моря». И хотя временами как власти, так и частные лица пользовались его трактатом в корыстных, зачастую взаимно противоречащих целях, приверженность его доктрине побуждала к более активному участию в межконтинентальной торговле. В основном это была инициатива акционерных обществ, обладающих достаточной свободой действий для защиты своего дела и флага. Голландцы, в частности, с благословения правительства не стеснялись применять вооруженную силу, «мечом и кодексом»¹²⁶⁸ создавая империю, которая теснила старые торговые сети, где по-прежнему главенствовали азиаты.

Брать на себя такие широкие полномочия частным компаниям приходилось из-за отсутствия у европейских монархов — при всей барочной пышности королевских дворов и кораблей — мощного флота, с помощью которого можно было бы диктовать свою волю заморским странам. Тем не менее соперничество между Англией, Нидерландской республикой, Францией и Испанией превратило Ла-Манш и прилегающие воды в темные закоулки, где разбойничали корсары и каперы и куда время от времени выходили блеснуть золочеными боками и показать, кто здесь хозяин, королевские флотилии. Однако впечатляющее число торговых судов, захваченных в ходе пяти крупных столкновений менее чем за полвека, наглядно демонстрирует

несостоятельность военно-морского флота. Между первой Англо-голландской войной и Девятилетней войной (1652–1697) англичане захватили от 3600 до 4300 вражеских торговых судов¹²⁶⁹, потеряв за тот же период от 5500 до 6300 собственных. Многие из этих судов были затем отвоеваны обратно или выкуплены владельцами.

За пределами европейских вод североευропейские военные корабли действовали редко. На протяжении XVII века развивались и росли суда, флотилии, инфраструктура, вырабатывались новые подходы к финансированию и администрации. В сочетании с юридическими и дипломатическими мерами это постепенно стабилизировало морскую торговлю, так что своевольничающие контрабандисты и пираты, не имевшие политического покровительства, все больше маргинализировались. Массовые стычки на Карибах и в Индийском океане в конце века свидетельствовали не столько об усилении хаоса и произвола, сколько об укреплении военно-морского флота, особенно у Англии, которой век спустя предстояло стать «ладычей морей».

ЗАХВАТ «САНТА-КАТАРИНЫ»

Североευропейским государствам не хватало средств и мотивации вести активные военно-морские кампании против пиренейских держав за морем, однако потворствовать коммерсантам, желающим оспорить испанское и португальское владычество в азиатской, африканской и американской торговле, они могли. В 1598 году испанский король Филипп III в надежде надавить на голландских бунтовщиков запретил голландским судам возить товары из портов Пиренейского полуострова, а также португальских владений в Африке, Америке и Азии¹²⁷⁰. Эмбарго подкосило голландскую торговлю в Средиземноморье, а также между Пиренейским полуостровом и Балтикой, но подстегнуло интерес голландцев к океанским перевозкам. За десять лет с 1599 года количество судов, ходящих в Западную Африку за золотом, слонами, слоновой костью и сахаром из Сан-Томе, выросло с трех-четырех в год до двадцати. Еще до наложенного Филиппом III эмбарго голландские торговцы продумывали способы добраться до Азии либо через Северо-Восточный проход, либо через Индийский океан следом за португальцами. Однако португальцы свои навигационные секреты никому выдавать не собирались: в 1504 году Мануэл I издал королевский указ о регулярном уничтожении судовых журналов и карт, содержащих сведения о плавании в азиатских водах¹²⁷¹. С муссонными

Морские северные европейцы знакомились, нанимаясь к португальцам моряками, торговцами и солдатами, и в 1591–1594 годах Джеймсу Тастеру удалось довести три английских судна до самой Малакки. Тем не менее сведения об Индийском океане и его окрестностях попрежнему оставались скудными и спорадическими — пока в 1595 году Ян Гюйген ван Линсхотен не опубликовал «Итинерарий» — заметки о своих плаваниях. Проработав несколько лет торговцем у своих братьев в Севилье и Лиссабоне, в 1583 году голландец Линсхотен стал секретарем архиепископа Гоа. В Индии он прожил десять лет, а вернувшись, написал книгу о *«...Гоа и Индии, о тамошних обычаях, торговых путях, плодах, товарах и прочем, для лучшего понимания обстановки в тех краях, а также о берегах к востоку, до крайней и высочайшей части китайской границы, куда добрались португальцы, о тамошних землях... и краткую справку о восточных берегах, начиная с Красного или Аравийского моря, от города Адена до Китая, а затем описание вышепоименованных берегов»*¹²⁷².

«Краткая справка» Линсхотена, основанная большей частью на вторичных источниках, включала подробные описания крупных портов, их жителей, форм правления и основных товаров. «Итинерарий» стал настольным справочником для купцов, намеревавшихся запустить руку в азиатскую сокровищницу, и у Корнелиса де Хаутмана, возглавившего первую голландскую экспедицию в Восточную Азию в 1595–1597 годах, тоже имелся свой экземпляр. Экспедиция почти не окупилась, из 240 человек команды выжила только треть, но Хаутману удалось получить у султана Бантама (Западная Ява) разрешение на торговлю для голландских судов. С 1598 по 1601 год пятнадцать торговых компаний отправили на острова Пряностей в общей сложности шестьдесят пять судов¹²⁷³ и заключили коммерческие соглашения с местными правителями¹²⁷⁴. Голландцы демонстрировали непревзойденную предприимчивость — при этом конкуренция взвинчивала цены на перец и пряности в Азии, одновременно снижая их на европейских рынках. Чтобы как-то бороться с падением прибылей, в 1602 году ряд компаний объединился в общую Голландскую Ост-Индскую компанию (ОИК). Если прежние подобные союзы заключались «с исключительной целью вести дела честно и торговать в мире, без вражды и злонамеренных побуждений»¹²⁷⁵, ОИК была одновременно и торговым объединением, и государственным институтом, учрежденным Генеральными штатами (нидерландским парламентом) и уполномоченным вести военные действия, заключать контракты, основыв-

вать форты, отправлять правосудие и в ряде вопросов действовать как орган голландской власти, которым она по сути и являлась. Отношение властей отлично резюмирует высказывание Йохана ван Олденбарневельта, ведущего политического деятеля своего времени: «Четыре года великая Ост-Индская компания усердно работает на личное и общественное благо. Я основал ее с целью ущемить испанцев и португальцев»¹²⁷⁶. По сути, ОИК ковала некое подобие Португальской Индии. Главное отличие состояло в том, что управляющие органы — Совет семнадцати в Нидерландах и генерал-губернатор с советом в Батавии (нынешняя Джакарта) меньше подчинялись политическому контролю, демонстрировали гораздо большую коммерческую хватку и имели в распоряжении гораздо более обширные финансовые ресурсы, каналы сбыта и производственные мощности (особенно судостроительные), чем когда-либо удавалось привлечь португальцам.

Двумя годами ранее адмирал Якоб ван Нек отправился с двумя судами амстердамского флота разведывать возможности установить голландское присутствие в Китае. Зайдя в дельту Жемчужной реки, голландцы встали на якорь, и перед ними «раскинулся огромный город, целиком выстроенный в испанском стиле, на холме португальская церковь с большим синим крестом... Как подсказывали записи Гюйгена [ван Линсхотена], это был Макао»¹²⁷⁷. Ван Нек выслал двадцать своих спутников на переговоры с португальцами, однако те, не желая, чтобы конкуренты добились у местных властей права на торговлю с Китаем, казнили всех, кроме троих. Тем временем адмирал Якоб ван Хемскерк добрался до Бантама, но обнаружил там шесть голландских кораблей-конкурентов и бесчисленное множество других торговцев со всей Азии. Сочтя цены на перец чересчур высокими, он повел свои суда — «Витте леу» и «Алкмар» — в северояванский порт Джапара. Тамошний султан арестовал двенадцать человек из его команды и запретил торговать в своих землях. Отплыв на восток, ван Хемскерк основал факторию в Гресике, а также захватил португальский корабль и письма, повествующие об участии, которая постигла посланников ван Нека в Макао. Опасаясь мстить за расправу над соотечественниками из беспокойства за арестованных в Джапаре и за спутников, которых он планировал оставить посредниками в Гресике, ван Хемскерк направился в малаккский порт Паттани, правительница которого позволила голландцам основать факторию в пику португальцам. Там ван Хемскерк по наущению брата джохорского султана задержался — ждать прибытия португальского судна из Макао.

Утром 25 февраля 1603 года перед стоящими на якоре в Сингапурском проливе в виду Джохора «Витте леу» и «Алкмаром» показались в рассветных лучах тяжело нагруженный португальский нао «Санта-Катарина», как голландцы и рассчитывали, следовала из Макао в Малакку. При поддержке джохорских галер голландцы десять часов терзали португальское судно, пока оно наконец не сдалось. В благодарность за помощь ван Хемскерк оставил джохорскому султану подарков на десять тысяч гульденов и компенсировал джохорскому торговцу стоимость судна, которое ограбил годом ранее. Оставшаяся часть груза «Санта-Катарины» — шелка, камфора, сахар, алоэ и фарфор — была продана с амстердамского аукциона за триста тысяч гульденов (хватило бы на постройку в Амстердаме 50–60 купеческих домов). Однако в историю поступок ван Хемсворта вошел вовсе не из-за феноменально богатой добычи. У захвата «Санта-Катарины» имелись куда более важные последствия — для юриспруденции.

Гуго Гроций и «СВОБОДНОЕ МОРЕ»

Португальцы принялись яростно оспаривать захват «Санта-Катарины»¹²⁷⁸, однако ван Хемсворт утверждал, что мстил за преступления против своих соотечественников в Макао с полным на то правом, поскольку прибегнуть к силе его уполномочил принц Мориц Оранский. Голландский суд признал захват законным, но чтобы исключить последние сомнения, руководство ОИК наняло не по годам талантливую Гуго Гроция (тогда двадцатилетнего) подвести под вердикт теоретическую базу. В полном виде его трактат *De Jure Praedae* («О праве добычи») оставался неопубликованным до XIX века, однако одна глава была напечатана анонимно под заголовком *Mare Liberum* («Свободное море») в 1609 году. Основная идея Гроция заключалась в том, что «любая страна имеет право прийти к любой другой и торговать с ней»¹²⁷⁹ и что попытки португальцев подкрепить монополию на торговлю папской буллой, наличием территориальных владений в Юго-Восточной Азии или обычаем беспочвенны. Более того, не имея возможности обратиться в компетентную юридическую инстанцию, ван Хемскерк имел все основания принять ответные меры против португальцев, стремящихся навредить голландской коммерции. Массового одобрения эти доводы и сам прецедент использования бизнеса в политических целях не получили — даже в Нидерландах, поскольку многие голландские коммерсанты считали, что лучше всего их интересам отвечает мирная торговля.

Не стоит думать, что дело «Санта-Катарины» и публикация «Свободного моря» спровоцировали пересмотр и уточнение юридических норм, касающихся торговли, права на владение незанятой территорией, пиратства, свободы морских вод и других вопросов, относящихся к развитию мореплавания. В правовых теориях Гроция было не так уж много нового, ряд аргументов из области естественного и государственного права опирался на классические прецеденты. Необходимость переформулировать их была вызвана обозначенным еще в XVI веке стремлением североевропейских государств противостоять притязаниям пиренейских держав на Азию и Америку. И хотя Испания почти не выказывала интереса к Северной Америке, результаты плавания Джованни да Верраццано вдоль восточного побережья от Северной Каролины до Ньюфаундленда в 1524 году и трех экспедиций Жака Картье вверх по реке Святого Лаврентия с 1534 по 1542 год (оба мореплавателя служили французской короне) нужно было узаконить ввиду монополистических притязаний Испании, подкрепляемых Тордесильяским договором. Франциск I доказывал, что ни Испания, ни Португалия не имеют права на землю, которую не осваивают, а папа Климент VII уточнил буллу *Inter Caetera*, которая теперь относилась к «известным континентам, а не к землям, открываемым в дальнейшем другими державами»¹²⁸⁰, тем самым позволив французам (и остальным) свободно снаряжать экспедиции. Планируемое третье плавание Картье встревожило испанский двор, хотя французский король заявлял, «что корабли были отправлены не для того, чтобы развязывать войну, и не для того, чтобы нарушать мир и дружбу с вашим величеством [Карлом V]»¹²⁸¹. Наоборот, он благодушно рассуждал, что «солнце греет его теми же лучами, что и других, и ему бы очень хотелось... узнать, как разделил мир [Адам]». Впоследствии Франциск I провел четкие различия между открытием и освоением, а также между духовной и светской властью пап, не дело которых, как он утверждал, распределять земли между мирскими правителями.

Схожими доводами англичане оправдывали набеги Фрэнсиса Дрейка на Вест-Индию в 1580-х, а десятилетие спустя идеолог английской колонизации Ричард Хаклюйт отмечал, что «поскольку по естественному и государственному праву море и торговля общие, как со стороны папы, так и со стороны испанцев незаконно запрещать другим странам отправлять это право и им пользоваться»¹²⁸². При Якове I (он же Яков IV Шотландский) отношение Англии к доктрине свободного моря резко изменилось. Шотландцы, которые гораздо сильнее англичан зависели от рыбной ловли и вели относительно скромную морскую торговлю,

ориентированную на Балтику, давно заявляли исключительное право на водное пространство в пределах двадцати восьми миль от береговой линии. Взойдя на английский трон, Яков I принялся насаждать шотландскую доктрину закрытого моря с целью помешать голландцам рыбачить в английских водах. В связи с этим возникали предположения, что Гроций писал «Свободное море» не только в оправдание действий голландцев в Юго-Восточной Азии, но и с тем, чтобы отстоять право голландцев на рыбные промыслы у Доггер-банка в Северном море*.

И действительно, труд Джона Селдена «О суверенитете, или Владение морем» (также известный как *Mare Clausum*, «Закрытое море») был написан в 1619 году как обоснование указа Якова I, обязавшего иноземцев покупать королевскую лицензию на ловлю рыбы¹²⁸³. Однако этот труд, самая знаменитая отповедь Гроцию, в свое время так и не был издан из опасений испортить отношения с королем Дании, чьи рыбаки тоже часто наведывались в британские воды. Селден аргументировал собственную интерпретацию закона ссылкой на «древние и современные обычаи многих стран»¹²⁸⁴. Рассуждая главным образом о рыболовном промысле, он, тем не менее, выстроил на редкость широкую концепцию английских территориальных вод. Если к югу и востоку «морская территория Британской империи»¹²⁸⁵ ограничивалась континентом, то «в открытом безбрежном океане к северу и западу она простирается до самого дальнего предела морских просторов, находящихся во владении англичан, шотландцев и ирландцев». Иными словами, британские территориальные воды должны были включать всю Северную Атлантику до Северной Америки, где французы, голландцы и англичане предпринимали энергичные попытки основать собственные колонии.

Голландцы в Азии. БАТАВИЯ, ТАЙВАНЬ И НАГАСАКИ

Несмотря на всю стройность аргументации и влияние получившегося труда, Гроций писал его по заказу власть имущих, меняющих курс в зависимости от политической обстановки. Голландцы всю

* Доггер-банка — крупная (17 600 км²) отмель Северного моря, известный рыбопромысловый район. Расположена в шестидесяти милях от побережья Англии, однако названием обязана разновидности голландских рыболовных судов.

ратовали за свободную торговлю в европейских водах, где их экспортеры правили бал и любое наложенное на них ограничение угрожало прибылям. Однако вытеснив из Юго-Восточной Азии португальцев, они начисто забыли о свободных морях и принялись защищать собственную монополию от посягательств англичан — указывая в том числе и местным мореходам, где и чем торговать¹²⁸⁶. В 1605 году ОИК выгнала португальцев с островов Пряностей и подписала с местными правителями договоры по защите архипелага. Вскоре главными конкурентами голландцев стали их антикатолические союзники, англичане. Двенадцатилетнее перемирие, заключенное между Голландией и Испанией в 1609 году, обеспечило голландцам передышку, но к 1618 году война вновь замаячила на горизонте, и Генеральные штаты, чтобы не накалять отношения с Англией, выделили ей фиксированную долю в торговле пряностями в обмен на финансовое участие в формировании голландских гарнизонов¹²⁸⁷. Генерал-губернатор Ост-Индии Ян Питерсон Кун скрепя сердце последовал примеру вышестоящих: объединенная англо-голландская эскадра осадила испанскую колонию в Маниле и в попытке направить морской Шелковый путь в Батавию захватила множество китайских джонок¹²⁸⁸. Кун, строивший заокеанскую империю по той же модели, что и Афонсу де Албукерки, стал генералом-губернатором Ост-Индии в 1618 году. На следующий год вопреки протестам местного правителя нынешней Джакарты он заложил крепость Батавия, которая стала административной столицей пока непризнанной, но растущей голландской империи в Азии и крупнейшим рынком Ост-Индии. Прославившаяся в начале XVIII века как «королева Востока» и «тропическая Голландия», Батавия была скроена по европейскому образцу — кирпичные городские дома, правительственные здания, больницы, церкви, каналы¹²⁸⁹. В черте города селилось правящее голландское меньшинство и зажиточные китайцы, разрозненным общинам бугийцев с юга Сулавеси, а также колониям мадурцев, балийцев и амбонцев отводилось место за городскими стенами.

Китайские власти в деле «Санта-Катарины» приняли сторону португальцев и, объявив голландцев пиратами, запретили им торговать. В 1624 году голландцы выстроили на Тайване форт Зеландия. Тайвань, расположенный менее чем в ста милях от материкового Китая, населяли представители коренного австронезийского народа. Их предрасположенность к охоте за головами охладила интерес китайцев к этому острову, и к XVI веку он превратился в пиратское логово. К 1603 году китайцы все же начали туда наведываться, польстившись на обилие оленей, чьи шкуры высоко ценились японцами.

Стратегически выгодное расположение острова манило и пиреней-
ские и японских торговцев, которые делали вялые попытки там обо-
ситься, однако настоящий прорыв совершили только голландцы,
построившие форт Зеландия в перевалочный пункт для торговцев
из Китая, Японии, Филиппин, Юго-Восточной Азии и Батавии. Гол-
ландский Тайвань, как Батавия и испанская Манила, был преимуще-
ственно китайским — как выразился один голландский чиновник,
«Китайцы — единственные медоносные пчелы на Формозе [Тай-
вань]»¹²⁹⁰. К 1645 году китайское население острова насчитывало
пятьдесят тысяч человек, многие из которых были заняты в сахарном
производстве, перенесенном голландцами из Юго-Восточной Азии.

В материковой части положение династии Мин становилось все
более шатким. В 1610 году монгольские маньчжуры разорвали связь
с Мин, за последующую четверть века укрепили свою власть над
Монголией и основали династию Цин. Когда в 1644 году армия по-
встанцев заняла Пекин и последний император Мин повесился, не-
которые китайцы воззвали к маньчжурам о помощи. Как часто слу-
чалось прежде, приверженцы империи отступили на южное и юго-
восточное побережья, где сопротивление маньчжурам было сильнее
всего, хотя руководили им местные князьки и авантюристы. Одним
из самых заметных вождей сопротивления был Чжэн Чжилун, чья
семья контролировала значительную часть морских путей между
Ханчжоу и Гуанчжоу. В 1646 году маньчжуры захватили Ханчжоу,
и Чжэн переметнулся к ним, но его сын Чжэн Чэнгун¹²⁹¹, более из-
вестный как Коксинга (он родился от матери-японки в порту Хирадо
к северу от Нагасаки), сохранил верность прежним властям*. Чжэн-
младший копил силы в южной части империи Мин. В 1659 году он
двинулся на Нанкин, но приверженцы Мин не сумели подняться на
подмогу, и флотилия Чжэна — от пятидесяти до ста тысяч человек
на тысяче судов — отступила вниз по Янцзы к островам Цзиньмэнь
близ Сямыня. После этого Чжэн решил перебраться со своими сто-
ронниками на Тайвань и в 1662 году вытеснил голландцев с острова.

Через год Чжэн умер, но его сторонники по-прежнему представля-
ли прямую и недвусмысленную угрозу для материкового Китая. Чтобы
оградить себя от нападения последователей Чжэна, маньчжуры пове-
лили всему населению провинций Чжэчэнь, Фуцзянь, Гуандун и Гуан-
си перебраться не меньше чем на тридцать километров в глубь стра-

* Приближенный императором Луньу, Чжэн получил прозвище «госпо-
дин с императорской фамилией», или Го Син-я на фуцзяньском диалекте.

ны¹²⁹². Переселение миллионов людей стало для морской торговли Китая огромным ударом, от которого она не могла оправиться еще два десятилетия. В 1683 году император Канси отправил одного из бывших капитанов Чжэна Чэнгуна отвоевывать Тайвань. Двадцатитысячное войско и флотилия из трехсот кораблей взяли остров без труда, а затем власти, не желая пускать туда иностранных коммерсантов, присоединили его к своим владениям, сняли запрет на международную морскую торговлю для собственных подданных и позволили тем переселиться обратно на побережье¹²⁹³. Поначалу нехватка ходовых товаров снова отодвинула Тайвань на задворки азиатского рынка, однако впоследствии он стал рисовой житницей Фуцзяня, а в конце XX века — самостоятельным крупным центром судостроения и мировой торговли.

Выдворение голландцев с Тайваня частично компенсировалось их привилегированным положением как единственных европейцев, допущенных в Японию. При сменившем Хидэеси Токугаве Иэясу японские купцы начали торговать с Юго-Восточной Азией. Иэясу поощрял внешнюю торговлю, но держал ее под строгим государственным контролем — за пределы японских вод судно могло выйти только при наличии выданной властями грамоты с красной печатью *сюин*¹²⁹⁴. Тем не менее с 1604 по 1635 год без *сюин* плавало 370 судов, а «японские города» имелись на Филиппинах, Суматре, Яве, во Вьетнаме, Таиланде и Мьянме. Однако в конечном счете судьба морской экспансии Японии оказалась тесно связана с японскими христианами. В 1630-х внук Иэясу Токугава Иэмицу, намереваясь ограничить христианское влияние, издал ряд указов (*кайкин*), которые удерживали японцев на родине и запрещали возвращаться домой любому, кто провел больше пяти лет за границей. В 1639 году после Симабарского восстания, в котором участвовало в основном христианское крестьянство, португальцы (давно подозреваемые в тайном ввозе священников на Японские острова) были объявлены в Японии вне закона. С этого момента каналы связи Японии с внешним миром ограничивались «четырьмя вратами» — Цусимой (торговля с Кореей), Сацумой (торговля с островным царством Рюкю), Мацумаэ на юго-западе Хоккайдо (торговые сношения с айнами) и Нагасаки (для торговцев из Китая, Тайваня и Батавии)¹²⁹⁵.

Первыми голландцами, четырем десятилетиями ранее попавшими в Японию, были несколько уцелевших после тихоокеанского перехода на голландском каперском судне. Трое членов экипажа, в том числе англичанин Уильям Адамс, получили разрешение торговать за границей и выходить в море из Хирадо. Голландцы использовали порт не только для торговли с заходящими туда китайскими купцами, но

и нападения на португальские и китайские суда, идущие в Макао, Маньчжу и Нагасаки¹²⁹⁶. Однако захваты судов, следующих в Нагасаки, привели к падению на доходах сегуна, и он повелел торговцам ОИК прекратить каботажную деятельность. Понимая, что единственный способ сохранить выгодные им отношения с Японией — обеспечить мирную торговлю, голландцы сумели удержаться от нападений на суда пиренейских держав даже во время войны Нидерландской республики с Испанией. ОИК готова была почти на все, лишь бы не поссориться с Японией — в изданном Советом семнадцати предписании для голландских торговцев хорошо видна разница между средневековыми идеалами крестоносцев, которыми и в XVI веке руководствовались испанцы и португальцы, и рыночным капитализмом новой эпохи:

Представителям компании... подобает, прежде всего, умеренность, смирение, учтивость и дружелюбие; по отношению к японцам следует всегда проявлять обходительность, чтобы рано или поздно завоевать их сердца. Умеренность подразумевает бережливость и осмотрительность в любых торговых сделках; смирение означает, что не следует смотреть на этот обидчивый народ свысока: всегда ведите себя как нижестоящие. Покорность означает, что не стоит противиться их законам, но без лишнего пресмыкательства и робости всегда стараться негласно утвердить права компании¹²⁹⁷.

Покладистость голландцев не знала границ. Когда сегун приказал снести склад в Хирадо — из-за красующейся над входом даты по христианскому летоисчислению *Anno Domini* (Лето Господне) 1639, — торговцы подчинились моментально¹²⁹⁸. Удовлетворенные проявлением покорности, японцы разрешили им остаться, но переместили на искусственный остров Десима в бухте Нагасаки, который на два с лишним столетия превратится в базу ОИК. Компания оставалась единственным для Японии окном в мир за пределами Восточной Азии до прибытия в 1853 году американского флота, открывшего новую страницу в истории японского мореплавания.

АЗИАТСКАЯ ТОРГОВАЯ В ЭПОХУ ПАРТНЕРСТВА

Торговые отношения с Японией, хоть и ограниченные, давали голландцам конкурентное преимущество во внутриазиатской торговле, делая их единственными — кроме китайцев — обладателями япон-

ского серебра, золота и меди, которые можно было продавать в Индии тем самым уменьшая необходимость возить из Европы драгоценный металл для оплаты азиатских товаров¹²⁹⁹. Поскольку Европа для азиатского рынка особого интереса не представляла, большинство азиатских товаров покупались на слитки. С 1600 по 1623 год одна только Английская Ост-Индская компания перевезла в Азию слитков и товаров на 1,1 миллиона фунтов — более двух третей из этого серебра¹³⁰⁰. Образующийся дефицит побуждал европейцев искать доходные внутриазиатские ниши, поскольку, согласно господствующей в то время меркантилистской доктрине, государству требовалось золото и серебро для оплаты военных расходов, а если внутренних ресурсов не хватало, источником драгоценного металла служила торговля или колонии. Поэтому власти поощряли коммерцию — зачастую с помощью политики протекционизма, поддерживающей отечественного производителя, повышения тарифов или запрета на импорт иностранных товаров, а также развития колоний, которые обеспечивали разом и сырье, и рынок сбыта для отечественной продукции. Но голландцы почти сразу выяснили, что в некоторых закупках можно обойтись и без драгоценных металлов: как убедился ван Хемскерк, самым желанным товаром в Юго-Восточной Азии оказалось не серебро, а коромандельские ткани. Да и азиатам было что предложить Голландии помимо перца. «Везите нам ткани, — призывал начальник порта Паттани, — и мы все объявим войну Португалии»¹³⁰¹.

Схожие пожелания поступали от гуджаратских торговцев, встречаемых голландцами в Ачехе и Бантаме¹³⁰². До укрепления своих позиций в Юго-Восточной Азии ОИК не особенно активно интересовалась Индией, но когда начала основывать фактории, то на Коромандельском берегу, в Камбее, Бхаруче и Сурате основным товаром стали ткани. С 1620 по 1700 год внешнеторговый оборот ОИК вырос с 3 миллионов до 15 миллионов флоринов, при этом доля перца и пряностей в нем снизилась с трех четвертей до четверти, а доля тканей и шелка, составлявшая прежде 16 процентов, теперь оказалась больше половины. Английская же Ост-Индская компания, при том что объем импорта из Азии в Англию был почти таким же, как у голландцев, не особенно интересовалась местной торговлей, оставляя ее на откуп частным английским или и вовсе посторонним дельцам.

В конце XVI века активно действующие в Восточном Средиземноморье английские торговцы относились к успеху голландских и английских плаваний в Ост-Индию настороженно. Ища возможность извлечь выгоду из расцветающей торговли с Азией, группа коммерсантов, сре-

Дипломатических, в которых были и представители Левантийской компании, обратилась к королю с прошением учредить Ост-Индскую компанию, которое было удовлетворено в 1600 году. Не вхожая, в отличие от голландской «Компани», в политические кулуары, Ост-Индская компания ее широких полномочий не обладала никогда¹³⁰³. К концу XVII века англичане, не сумевшие тягаться ресурсами и коммерческим мастерством с голландскими конкурентами, бросили основанные в Индонезии фактории, но с успехом компенсировали эту потерю, сосредоточившись на индийских тканях. Индийский хлопок, свинец, серебро и перец, китайский шелк, фарфор, лаковые изделия — товары, не требующие больших затрат, но пользующиеся огромным спросом на традиционном внутриазиатском рынке, — приносили существенные доходы, которые не нужно было тратить на поддержание монополий на затратные товары, тяжким бременем ложившееся на Португальскую Индию и ОИК¹³⁰⁴.

Прорыв на индийский рынок требовал сочетания дипломатии с превосходством на море. Превосходство англичане и голландцы демонстрировали, захватывая могольские торговые суда, предположительно находившиеся под португальской защитой, и одерживая победы над португальцами в череде сражений у Сурата и Бомбея (современный Мумбай). Уступив такому нажиму, император Джахангир разрешил англичанам и голландцам строить фактории в Сурате и других местах. Уступка сыграла на руку и самим моголам, оживив торговлю в Сурате и дав им рычаги влияния в переговорах с англичанами и голландцами¹³⁰⁵. На море моголы с европейцами соперничать не могли, но европейцы были бессильны на суше, как на собственном опыте убедился посол Якова I, сэр Томас Роу, который три года провел в Агре, безуспешно пытаясь заключить с Джахангиром торговое соглашение. В 1634 году англичане выстроили форт близ селения Мадраспатнам на Коромандельском берегу, к северу от португальской фактории в Сан-Томи. Порты, утверждающие английское владычество в Индии, начали появляться лишь в середине века. В 1661 году португальский Бомбей, расположенный примерно в 150 милях к югу от Сурата, отошел Карлу II как часть приданого его португальской невесты. Карл сдал непризентабельный порт в аренду Ост-Индской компании, которая затем перенесла туда из Сурата свою штаб-квартиру.

Вторжение европейцев в местную торговлю не означает, что в муссонных морях больше не хозяйничали азиатские купцы. В XVII веке могольские правящие круги много делали для развития международной торговли¹³⁰⁶. Поначалу их участие ограничивалось организацией хаджа, но вскоре они вошли во вкус торговли как таковой. С 1640-х по 1660-е

годы члены могольской императорской семьи, вельможи и высокопоставленные чиновники финансировали торговлю и строили купеческие корабли водоизмещением до тысячи тонн¹³⁰⁷. Большинство индийских купцов к знати не принадлежало и политических связей не имело, но их доходы, тем не менее, могли быть существенными. Исторических свидетельств у нас не так много, однако в 1654–1655 годах двенадцать индийских судов (пятью из них владел император Шах-Джахан¹³⁰⁸) вернулись в Сурат с Красного моря и семнадцать — из Персидского залива. Стоимость девятнадцати грузов, от которых сохранилась опись, составляла в целом более трех миллионов рупий¹³⁰⁹.

Кроме того, моголы участвовали в бенгальской морской торговле. В конце предыдущего века в Бенгалии начали активно действовать португальцы — в Читтагонге, Сатгаоне и затем в Хугли, в устье Ганга вверх по течению от будущей Калькутты. Однако разгул португальского пиратства вынудил Шах-Джахана прогнать их из Хугли и пригласить торговать там голландцев и англичан. Бенгалия кормилась за счет набирающей обороты торговли Сурата с Юго-Западной Азией, но бенгальские купцы предпочитали оставлять ее на откуп посредникам из Масулипатнама и Сурата, а сами в основном ориентировались на восточные рынки от Мьянмы до Манилы, куда возили ткани, шелк, сахар и опиум¹³¹⁰. Олово, драгоценные камни, золото и слоны прибывали из Южной и Юго-Восточной Азии, тогда как Шри-Ланка, Южная Индия и Мальдивы поставляли корицу, плоды ареки, каури, перец, кокосовое масло и койр.

Несмотря на участие в международных торговых сетях, моголы почти не заботились о защите своей торговли и не имели флота. Максимальным их шагом в этом направлении можно считать ситуативный альянс с джанджирскими сидди¹³¹¹. Потомки восточноафриканских рабов, поселившихся на острове Джанджира примерно в сорока милях к югу от Бомбея, сидди составляли основные неевропейские военноморские силы Западной Индии. Они сражались на переднем крае могольских войн с индуистской Маратхской империей, что приводило к их частым конфликтам с англичанами. Морской торговли маратхи практически не вели, но царь Шиваджи собрал флот и сформулировал последовательную стратегию военно-морских действий против сидди, однако воплотить ее в жизнь не смог из-за нехватки опытных моряков¹³¹². Не увенчались успехом и попытки привлечь на свою

* *Рупия* — серебряная монета весом около десяти граммов. Слугам платили от трех до четырех рупий в месяц.

столону англичан, которые десятилетиями изо всех сил старались сохранили нейтралитет в борьбе сидди и маратхов за Бомбей. Богатство и коммерческая мощь Сурата — там базировалось около тридцати тысяч торговцев — не спасали его от кастовой, профессиональной, этнической, религиозной и лингвистической розни¹³¹³. Тем не менее там бурлила деловая жизнь, имелись налаженные связи с внутренними районами Индии и насыщенная сфера услуг — от моряков и носильщиков до коммерческих посредников и ростовщиков. Если где можно было подняться из грязи в князи, то именно там. Самым богатым суратским торговцем конца XVII — начала XVIII века был мулла Абдул Гафур¹³¹⁴. Шиитский купец (*бахра*) из Гуджарата, Гафур начинал с нижней ступени экономической лестницы и сколотил состояние на торговле в Красном море. Во времена, когда весь морской торговый флот Сурата насчитывал не более сотни судов, он владел семнадцатью — общей грузоподъемностью пять тысяч тонн, а оставленное им после смерти наследство оценивалось в 8,5 миллиона рупий. И все же то ли из-за напряженной социальной обстановки, то ли потому, что к нуворишам относятся пренебрежительно независимо от происхождения и языка, арабские, персидские и турецкие контрагенты им брезговали.

Возвыситься над другими торговцами Гафуру удалось лишь раз, когда он повел их требовать от могольских властей, чтобы те выбили у Английской Ост-Индской компании и ОИК компенсацию за бесчинство европейских пиратов. Большинство разбойников были англичанами, которых прогнали с Карибов. Многие нашли прибежище на острове Мадагаскар, откуда можно было нападать на суда по всему Индийскому океану, особенно на сулящих богатую добычу рейсах Аравийского моря. Первое же посягательство на суратские суда в Красном море в 1686 году привело к стычкам между моголами и англичанами, которые длились, пока обе стороны не пришли к соглашению. В 1690-х, когда пиратство набрало обороты, одним из самых лихих морских разбойников слыл Генри Эвери (имя, скорее всего, вымышленное)¹³¹⁵. В феврале 1695 года он оставил на Коморах — штатный порт захода для английских судов — прокламацию, в которой объявил, что будет брать на абордаж любое судно, идущее не под английским флагом. Это вызвало негодование чиновников Ост-Индской компании, которые всеми силами убеждали других торговцев, что не все англичане — пираты, и не все пираты — англичане¹³¹⁶. Репутация объяснимая: вместе с двумя кораблями Эвери, подстерегающими паломнические суда на обратном пути с Красного моря, в засаде дожидались пять кораблей из английских колоний

в Северной Америке. Эвери захватил судно, принадлежащее Гафуру с грузом серебра, оцениваемым в 50 000–60 000 фунтов, а также самое крупное из могольских судов, груз которого потянул на полмиллиона риалов. Впоследствии многие члены команды вернулись в Америку и Англию, но Эвери властям так и не удалось схватить.

Единственным государством в западной части Индийского океана сумевшим оказать устойчивое сопротивление европейской державе в открытом море в XVII–XVIII веках, был Оман. Почти на всем протяжении XVI века его городами Маскатом, Сухаром и Ормузом безраздельно владели португальцы. Организованная борьба началась в конце века, когда оманцы отвоевали Сухар, но сдать позиции португальцев заставили только в начале 1620-х — выдворив из Омана и совместными сефевидско-английскими силами захватив Ормуз. Всерьез отвоевывать побережье оманцы начали после возвышения имамата Ярубидов в 1625 году¹³¹⁷. Подточенная необходимостью тратить все силы на конкуренцию с англичанами и португальцами в Индии, власть португальцев в Персидском заливе неуклонно слабела, и четверть века спустя султан ибн Саиф I прогнал их из Маската.

С 1652 по 1665 год оманцы сражались с португальцами в Индии и Восточной Африке, взяв в ходе этой борьбы порт Момбаса. Оманский флот состоял из захваченных португальских кораблей, а также закупленных у англичан и голландцев, которые с готовностью сотрудничали с любым, кто шел против их европейских конкурентов. С первых лет формирования Португальской Индии большинство матросов на европейских судах в Индийском океане были не европейцами, поэтому набрать команду на свои корабли оманцам труда не составило, хотя европейцев они нанимали тоже. В 1660-х португальцы вернули себе господство, но оманцы оставались их активными противниками до XVII века и дальше. По мере того как ширилась власть Омана — с 1698 по 1890 год ему принадлежал, в частности, восточноафриканский остров Занзибар, — имаму становилось все труднее контролировать своих подданных, и в XVIII веке оманцы испортили себе репутацию пиратскими нападениями на европейцев, персов, индийцев и арабов.

ЕВРОПЕЙЦЫ В ЮЖНОЙ АМЕРИКЕ И НА КАРИБАХ

Параллельно с попытками сорвать планы Португалии на монополизацию торговых путей в Азии голландцы просачивались в испанскую и португальскую Америку, особенно на неосвоенные острова

и Дикий берег Южной Америки между дельтами Ориноко и Амазонки — Гайану, Суринам и Французскую Гвиану. Вопреки запрещенному Филиппом III в 1598 году эмбарго более сотни голландских судов ежегодно заходили в соленые лагуны Венесуэлы — удобный плацдарм для дальнейших вылазок на Карибы, в Гвиану и Бразилию. Испанские власти безжалостно казнили самовольных негоциантов, уничтожали посеы и насильно перемещали поселения подальше от берега, уничтожая стимул и потенциальные источники снабжения для нарушителей монополии. Однако этими меры пресечения не останавливали голландцев. Скоро они стали основными поставщиками сахара из Бразилии (где их суда часто ходили под португальскими флагами), а также соли и табака из Венесуэлы. Вслед за ОИК, объединившей самостоятельных голландских коммерсантов, занятых в азиатской торговле, в 1621 году была образована Голландская Вест-Индская компания, или ВИК, а три года спустя ее флот захватил бразильскую Баию. Испанские войска отвоевали город, но в 1626 году адмирал Пит Хайн потопил двадцать шесть вражеских кораблей, «и вследствие сей победы [ВИК], ослабленная столь многими предшествующими катастрофами и причиненным ущербом, начала оживать и подниматься на ноги»¹³¹⁸. Хайн вернулся на Северные Карибы и в начале сентября 1628 года с флотилией из тридцати одного корабля загнал испанский флот под командованием дона Хуана де Бенавидеса в бухту Матансас, в пятидесяти милях к востоку от Гаваны. Добыча голландцев составила двадцать два судна с сорока шестью тоннами серебра, золота и товаров более чем на одиннадцать миллионов гульденов, что принесло ВИК около семи миллионов гульденов чистой прибыли. Бенавидес был брошен в Испании за решетку и казнен по решению трибунала за «небрежение, приведшее к потере флота Новой Испании»¹³¹⁹. Вряд ли его утешило бы, что Хайн отправился на тот свет раньше него, погибнув в сражении с фламандцами¹³²⁰.

Хотя голландцы занимали побережье Бразилии лишь с 1630 по 1654 год, их владычество имело существенные последствия. Сахар, которым снабжала Европу Мадейра, приносил португальцам больше дохода, чем азиатские товары, однако теперь прибыли начали уходить к голландцам, везущим сахар из Бразилии¹³²¹. Не сумев в достаточном количестве привлечь голландцев и немцев для работы на плантациях, ВИК начала ввозить рабов — 24 000 человек к 1654 году и еще 100 000 за последующие семьдесят пять лет — не только для себя, но и для новых колоний, создаваемых на Карибах с 1620-х годов: английских на Сент-Кристофере (Сент-Китсе), Невисе, Антигуа, Монтсеррате

и прежде необитаемом Барбадосе — и французских, также на Сент-Кристофере, а еще на Мартинике, Гваделупе и Сен-Бартельми. Первые поселенцы выращивали для себя и на продажу разнообразные сельскохозяйственные культуры, но вскоре остались лишь монокультурные сахарные плантации, где использовался рабский труд. Вытесненные из Бразилии голландцы заселили шесть островов Малого Антильского архипелага, в том числе Кюрасао¹³²² близ побережья Венесуэлы, который станет впоследствии одним из самых оживленных — и самых коррумпированных — центров торговли на Карибах.

Пока голландцев выдворяли из Бразилии, Оливер Кромвель в Англии вынашивал дерзкие планы по изгнанию испанцев с Карибов. В начале 1655 года испанцы отразили два нападения на Санто-Доминго, но генерал Роберт Венаблз и адмирал Уильям Пенн, не желая возвращаться несолоно хлебавши, двинулись на Сантьяго-де-ла-Вега в Кингстонской гавани (Ямайка). Уступив численному превосходству противника, испанцы сдали малозначимую для них Ямайку Англии. Переименованный в Порт-Ройал Кагуэй стал самым быстро растущим английским поселением в Америке, соперничая размерами с Бостоном (около шести тысяч человек) и превосходя его разнообразием представленных европейских, африканских и индейских народностей¹³²³. Крупный центр перераспределения товара (в том числе и живого), Порт-Ройал почти два десятилетия оставался очагом английского пиратства на Карибах, во многом с попустительства колониальных властей, алчных до своей доли добычи и не задумывающихся о последствиях для англо-испанских отношений.

Седьмого июня 1692 года две трети города были разрушены сильнейшим землетрясением, унесшим пять тысяч жизней. Однако европейские правительства, все активнее пользовавшиеся плодами законной торговли, при поддержке растущего класса карибских плантаторов начали бороться с пиратством задолго до гибели Порт-Ройала. Мадридский договор 1670 года между Англией и Испанией объявил каперство вне закона: «Нельзя, чтобы самовольные нападения разрушали эту дружбу и союз, сеяли раздор и неприязнь... возбраняется также чинить над обидчиком самосуд или прибегать к иным противозаконным ответным мерам. Оправданием может служить лишь отказ в правосудии или безосновательная его задержка»¹³²⁴. По английскому закону 1677 года плавание под чужим флагом признавалось преступлением, а в 1683 году парламент издал Закон о мерах пресечения и наказания каперов и пиратов. Вне закона оказывались каперы и по Уайтхоллскому договору 1686 года меж-

ду Англией и Францией¹³²⁵, а Рисвикский мирный договор 1697 года объявлял недействительными все патенты на каперство и репрессалии. Как раз на фоне этих жестких мер более предприимчивые пираты вроде Генри Эвери обратили взоры к легкодоступным сокровищам Индийского океана и тихоокеанского побережья испанской Америки. Северная Америка, несмотря на территориальную близость, для большинства уважающих себя разбойников интереса не представляла.

БОРЬБА ЗА СЕВЕРНУЮ АМЕРИКУ

В XVI веке и англичане, и французы время от времени испытывали на прочность испанское владычество в Северной Америке, однако интересы правительства и частных лиц не простирались дальше sporadических исследовательских экспедиций. Подлинными первооткрывателями и первопроходцами Северной Америки были рыбаки — по той простой причине, что других богатств, кроме рыбы, у этих берегов никто не искал. Первым после скандинавских викингов Северную Атлантику пересек Джон Кабот в 1497 году. Венецианский ветеран средиземноморской торговли пряностями, Кабот начал искать финансирование для своего замысла за несколько лет до первой экспедиции Колумба. Получив отказ в Испании и Португалии, он обратился к английскому королю Генриху VII, который даровал ему патентное разрешение «искать, открывать и находить любые острова, земли, страны и края язычников и неверных, кем бы они ни были, в какой бы то ни было части света, которая доселе была неизвестна христианам»¹³²⁶. Кабот отправился в плавание из Бристоль, одного из главных английских портов того времени. Маршрут его неизвестен, но, по одной из теорий, его «навикула» (кораблик) «Мэтью» шла от Ирландии строго на запад, пока на горизонте не показалась земля — северная часть Ньюфаундленда. Вдоль его берега он следовал на юг, судя по всему, до бухты Плезанс. Тем же летом Кабот вернулся в Бристоль с пустыми руками, но Генрих VII подписал ему дополнительные патенты, и на следующий год он отправился уже с пятью судами. Один повернул обратно в Бристоль, остальные пропали бесследно.

Хотя ощутимого улова экспедиции Кабота не принесли, слухи о богатых рыбой водах быстро распространились среди бристольских рыбаков, которые к тому времени уже ходили до самой Исландии

и которым предстояло по крайней мере в течение века играть ведущую роль в развитии европейских колоний в Северной Америке. Согласно депеше, отправленной миланским послом в Англию вскоре после возвращения Кабота в 1497 году, его команда утверждала, что *«море кишит рыбой, которую ловят не то что сетями, а просто корзиной, привязав к ней камень в качестве груза, и это я слышал от самого мастера [Кабота]. Означенные же англичане, его спутники, обещают наловить столько рыбы, что отпадет всякая нужда в Исландии, откуда поступает сюда рыба в несметных количествах»*¹³²⁷.

Такая готовность отправляться на промысел к дальним берегам объяснялась исключительной важностью рыбы в европейском рационе. Сушеная, соленая и маринованная рыба была более дешевым источником белка, чем мясо, а церковные запреты на употребление мяса в постные дни — в том числе по пятницам и во время Великого поста — повышали спрос на рыбу в христианской Европе¹³²⁸. Важнейшим для Северной Европы видом рыбы была сельдь (она же сардина), которую к XI веку вылавливали в огромных количествах в Балтийском и Северном морях. Из-за высокой жирности сельдь, если ее не мариновать или не засаливать, быстро портится. При оптимальных условиях сельдь хранится в бочках с рассолом до десяти месяцев. Монополия Ганзы и частичное истощение сельдяных промыслов в начале XIV века вынудило английских рыбаков отправляться в Исландию за треской. Эту крупную холодноводную донную рыбу традиционно добывали крючковым ловом — и хотя трудозатраты на одну рыбину в таком случае получаются больше, крупная треска весит около тридцати килограммов, попадают экзemplяры и в три раза тяжелее. В отличие от сельди, треска почти совсем не имеет жира и в сухом холодном климате может вялиться без соли — идеальный продукт для северных широт, где наличествуют подходящие погодные условия, но бывает туго с солью.

Разработкой североамериканских рыбных промыслов с XVI века занимались не только англичане. В 1500-е годы братья Гашпар и Мигель Корте-Реалы прошли от Лиссабона до Гренландии, Лабрадора и Ньюфаундленда, а во втором плавании достигли Новой Шотландии. Безымянные рыбаки из Португалии, Франции и Англии тоже торили путь за запад — в хронике 1527 года говорится о четырнадцати рыболовных судах у Сент-Джонса на Ньюфаундленде из Бретани, Нормандии и Португалии¹³²⁹, и как раз на этом фоне Франциск I финансирует экспедиции Картье в 1530-х и 1540-х годах. Такое стол-

поисковое предприятие вело к конфликтам и постоянному поиску новых рыбных мест, привлекавшему европейцев на запад от Большой Ньюфаундлендской банки к Новой Шотландии и заливу Мэн. К началу XVII века у северного побережья Новой Англии насчитывалось уже около четырехсот рыболовных судов из разных стран.

В 1605 году Самюэль де Шамплен основал от имени французской королевской монополии колонию в Порт-Ройале (теперь Аннаполис-Ройал, Новая Шотландия) и, обосновавшись там, возглавил освоение долины реки Святого Лаврентия, где имелись плодородные почвы, доступ к рыболовным промыслам в заливе Святого Лаврентия и почти безграничные перспективы для торговли мехами¹³³⁰. Тем не менее Новой Франции хронически не хватало переселенцев, отчасти из-за суровых климатических условий и недостатка благоприятных возможностей, отчасти из-за прописанного в уставе Компании Новой Франции¹³³¹ (1627) запрета гугенотам искать в Канаде спасения от гонений на родине. В результате понадобилось почти полвека, чтобы население доросло хотя бы до десяти тысяч. Кроме того, Новая Франция упустила монополию на торговлю мехом в Гудзонском заливе, который первыми из европейцев начали осваивать Пьер-Эспри Радиссон и муж его сестры Медар де Грозелье. Не получив отклика от собственного правительства, Радиссон и де Грозелье обратились к английскому королю Карлу II, который отдал Компании Гудзонского залива права на весь соответствующий бассейн — территорию почти в четыре миллиона квадратных километров, включающую в себя части Квебека, Онтарио, Нунавута и Альберты и всю Манитобу.

Видимо, отрезвленные досадным упущением, французы обратили взоры на юг. В 1679 году Рене-Робер Кавелье де Ла Саль задался целью пройти водным путем в Азию через весь американский континент. Отплыв на первом корабле, построенном на Великих озерах, к заливу Грин-Бей на озере Мичиган, Ла Саль вместе с иезуитом-миссионером отцом Луи Энпеном и несколькими другими спустились по рекам Иллинойс и Миссисипи. Достигнув дельты в 1682 году, Ла Саль объявил французскими владениями «земли Луизианы, близ трех устьев реки Кольбер [Миссисипи], на Мексиканском заливе»¹³³². Жан-Батист Ле Мон де Бенвиль, основав города Билокси в Миссисипи и Мобил в Алабаме, перенес столицу Луизианы в Новый Орлеан, на девяносто миль вверх по Миссисипи от залива. Сообщение между новым портом и иллинойскими землями было затруднено. Поначалу французы пользовались индейскими плавательными средствами — берестяными пирогами, долбленками и каноэ из буйволи-

ной шкуры, которые назывались «бычьи лодки», — но вскоре начали делать *bateaux plats*, плоскодонки с заостренной кормой и носом, и *radeaux*, плоскодонки прямоугольной формы, которые приводились в движение веслами (байдарочными или обычными), шестом (при низкой воде) или буксировкой. Двенадцать сотен миль вверх по течению от Нового Орлеана до Иллинойса плоскодонка шла три-четыре месяца, в зависимости от размеров команды; на судно в 40–50 тонн обычно набирали около двадцати человек¹³³³. Вниз по течению то же расстояние покрывали за две-три недели. Эти сроки оставались нормой до начала эпохи пароходов в XIX веке.

Сообщение между бассейнами верховьев Миссисипи и рекой Святого Лаврентия было проще, и до французских колоний в Северной Америке предполагалось добираться либо через Монреаль, либо через Новый Орлеан. Но, к сожалению, эти два перевалочных пункта разделяло три тысячи миль, занятых испанской Флоридой и быстро растущими английскими колониями. Представление англичан о том, зачем нужны заморские колонии, разительно отличалось от французского. Запрещать изгоям покидать пределы страны они даже и не думали, напротив, только поощряли миграцию за море религиозных диссидентов, бедняков, недовольных и преступников. Размышляя о возможностях, доступных колониям в 1576 году, сэр Хамфри Гилберт писал: «Можно также населить часть этих земель и отправить туда тех убогих наших подданных, которые сейчас мутят воду и которых нужда толкает на вопиющие бесчинства, не дающие простаивать нашим виселицам»¹³³⁴. Иными словами, Северная Америка виделась Англии колонией исправительной.

Единокровный брат Гилберта сэр Уолтер Рэли предпринял две попытки основать колонии в Северной Каролине и оба раза потерпел неудачу. Двадцать лет спустя, в 1607 году, Виргинская компания отправила на запад два отряда колонизаторов. Один перезимовал на реке Кеннебек в Мэне, но затем ушел, постановив, что «полезных залежей здесь нет, и надежды, стало быть, тоже», а также «опасаясь, что все следующие зимы окажутся такими же»¹³³⁵. Несколько месяцев ранее приплывшие на трех судах колонисты основали первое постоянное английское поселение в Северной Америке — Джеймстаун на реке Джеймс выше Чесапикского залива. Первые годы существования колонии были отмечены неустроенностью и болезнями — гиблый чесапикский климат косил поселенцев быстрее, чем прибывало пополнение. С 1618 по 1622 год до Джеймстауна добралось тридцать пять с лишним тысяч колонистов, но за после-

Душие годы население сократилось больше чем вдвое. Джеймстаун выжил лишь благодаря отчаянному упорству инвесторов компании и готовности молодых мужчин (в основном) рвать жилы ради тех возможностей, которые открывала перед ними Америка¹³³⁶. Первых рабов привезли в 1619 году на английском судне, отбившем их у португальского работорговца¹³³⁷. Население Виргинии начало расти только в 1620-х годах, и поселенцы наладили оживленное каботажное сообщение с голландским Новым Амстердамом и английскими Плимутом и Бостоном.

Самые многообещающие результаты освоения земель, которые сейчас относятся к северо-востоку Соединенных Штатов, принесла экспедиция Генри Хадсона — англичанина, которого ОИК наняла искать Северо-Восточный проход на Восток в 1609 году. Дополнительный пункт договора запрещал Хадсону «искать иного пути или прохода кроме пути через север или северо-восток, выше Новой Земли»¹³³⁸. Однако в мае 1609 года, через две недели после входа в Баренцево море — названное в честь Виллема Баренца, голландского исследователя, который побывал там в 1590-х, тоже ища Северо-Восточный проход, — Хадсон повернул назад и двинулся на запад через Атлантику. Пройдя вдоль побережья между Мэном и Чесапиком, он вошел в Нью-Йоркскую гавань и поднялся на 125 миль по реке, носящей теперь его имя (Гудзон), к нынешнему Олбани. По пути обратно в Нидерланды Хадсон высадился в английском Дартмуте, тем самым наведя некоторых на подозрения, что экспедицию финансировали англичане. (Свое следующее и последнее плавание, в поисках Северо-Западного прохода, он совершал на английском корабле. После суровой зимовки в Гудзонском заливе взбунтовавшаяся команда посадила его и еще восемь человек в шлюпку и пустила в открытое море; больше их никто не видел). Под впечатлением от результатов первого плавания Хадсона голландцы основали на Гудзоне фактории — в Олбани (1614) и на Манхэттене (1624), который стал колонией Нового Амстердама.

У англичан, между тем, не остывал интерес к Северной Виргинии, подстегнутый Джоном Смитом, который выпустил «Описание Новой Англии» (1614), чтобы привлечь потенциальных поселенцев. «Из всех четырех частей света, которые мне довелось видеть незаселенными, — писал ветеран европейских войн и средиземноморской торговли, побывавший в турецком рабстве и возглавивший основание Джеймстауна, — будь у меня средства основать колонию, я основал бы ее здесь, и нигде более»¹³³⁹. Одна из немногих английских книг,

восхвалявших переселение за океан, она стала путеводной звездой для «пилигримов», основавших первое постоянное английское поселение в Плимуте на Массачусетском заливе. Единственный корабль пилигримов, «Мэйфлауэр», принявший на борт 102 человека, совершил на редкость спокойное по тем временам плавание через Атлантику. За десять недель в море умер лишь один пассажир — и один ребенок появился на свет. Однако к суровой зиме сошедшие на берег не были готовы, и до весны дожила лишь половина. Будущее оставшихся было бы незавидным, если бы не помощь индейца Тисквонтума (или Сквонто), судьба которого дает нам возможность взглянуть на крепнущие трансатлантические связи начала XVII века глазами жителя Нового Света¹³⁴⁰. В 1614 году Тисквонтум был захвачен в плен англичанами-работорговцами, попал в Испанию и откуда бежал в Англию. Несколько лет спустя его взяли в плавание к Ньюфаундленду, и уже оттуда в 1619 году он пробрался обратно на Кейп-Код и обнаружил, что его родное селение целиком погибло от эпидемии. То была северная волна инфекционных заболеваний, косивших коренное население испанской Америки и опустошавших побережье, которое затем с энтузиазмом осваивали английские колонисты. К пилигримам Тисквонтума отправил вождь соседнего племени как владеющего английским языком, и он многому научил поселенцев, но даже после его уроков в Плимутской колонии через десять лет насчитывалось лишь три сотни человек.

Несмотря на лишения и тяготы, в первые североамериканские поселения тянулись иммигранты из Англии, Франции, Нидерландов и Швеции. В 1629 году был основан пуританский Бостон, а до Английской революции 1642–1646 годов, с которой закончилась первая волна переселений, в Новую Англию перебралось 23 000 человек. Но хотя Великим переселением называется именно миграция в Новую Англию, за все столетие там осело меньше иммигрантов, чем на Чесапикском заливе, а Карибы притягивали куда больше людей, чем весь североамериканский континент¹³⁴¹. Однако население Новой Англии стабильно увеличивалось благодаря естественному приросту и минимальным потерям¹³⁴². В 1630-х ни одно из 198 судов, совершавших десятидневные переходы, не пропало в море. Пуритане видели в этом Божий промысел, однако с большей вероятностью стоило бы благодарить общность целей, строгую организацию и относительно низкую статистику заболеваний, истреблявших большинство переселяющихся за океан как в море, так и на берегу, особенно в тропиках. Новоанглийские ко-

Торговцы приезжали целыми семьями, их объединяла общая крепкая вера, и работали они теперь на себя, а не на хозяина-эксплуататора в кабальных условиях.

Основатели Массачусетса надеялись создать кальвинистский рай для землевладельцев и их работников, но каменистая почва Новой Англии вынуждала поселенцев переквалифицироваться в рыбаков и торговцев. Разорение, вызванное Английской революцией, «погнало наших людей заготавливать рыбу, обшивку, тес и тому подобное, сесть коноплю и лен... и оглядываться на Вест-Индию в поисках рынков сбыта»¹³⁴³, чтобы поставлять лес и рыбу на карибские сахарные плантации. Бостонцам принадлежала львиная доля межколониальной и трансатлантической торговли. В Англию из Северной Америки везли корабельный лес и шкиперское имущество. И хотя леса в Англии хватало, транспортировать его к побережью выходило за предельно дорого¹³⁴⁴, а поставки шкиперского имущества с Балтики зависели от превратностей европейской политики. Трактат конца XVI века, «содержащий важные побудительные причины» заселения Северной Америки, подчеркивал: «Немаловажно для безопасности и благополучия Англии, что в тех северных землях держава наша обретет все необходимое для оснастки флота, как то: смолу, канаты, тросы, мачты и тому подобное»¹³⁴⁵. Груз мачт достиг берегов Англии в 1630-х годах, но полную силу торговля набрала только во время первой Англо-голландской войны, когда союзники голландцев датчане закрыли Балтику для английских судов.

Новоанглийские мачты, самые длинные из которых достигали тридцати пяти метров, представляли ценность не меньшую, чем в наше время нефть — вполне уместное сравнение, судя по дневниковой записи флотского администратора Сэмюэла Пипса, сделанной во время второй Англо-голландской войны:

*Преотличные вести: семь судов из Новой Англии благополучно пришли в Фалмут с мачтами для короля; неожиданная удача, без которой (не случись другой) будущий год пошел бы прахом. Благодарение Господу за такое неслыханное везение, да будет с нами Его благословение и в дальнейших делах. Засим в постель*¹³⁴⁶.

Новая Англия была не единственным источником шкиперского имущества, однако почти на всем протяжении XVII века серповидный дуб, сосну, смолу и деготь из обеих Каролин неизменно возили именно новоанглийские торговцы¹³⁴⁷.

После Реставрации возникают новые торговые узлы¹³⁴⁸. В южнокаролинский Чарльстон, заложенный в 1670 году у слияния рек Эшли и Купер, тянулись как поселенцы из северных колоний, так и шотландско-ирландские пресвитериане, немецкие лютеране и, главным образом в 1680-е годы, французские гугеноты, бежавшие от гонений, начатых Людовиком XIV. Вскоре после того в Каролинах начали укрываться карибские пираты и флибустьеры, объявленные великими державами вне закона на островах¹³⁴⁹. Чарльстон был важнейшим городом британской Северной Америки к югу от Филадельфии, основанной Уильямом Пенном (отец которого захватывал Ямайку) в 1691 году на клочке суши между реками Делавэр и Скулкилл. Квакер Пенн привлекал и тысячу скандинавских и голландских переселенцев, обосновавшихся вокруг устья Делавэра за предшествующие сорок лет, и немецких меннонитов и других иммигрантов. За пять лет население Пенсильвании достигло пяти тысяч человек*. Хотя ее торговый флот уступал размерами бостонскому и нью-йоркскому, Филадельфия успешно (а то и непревзойденно) соперничала с этими городами благодаря атмосфере религиозной терпимости, сельскохозяйственной и промышленной производительности, а также большей близости к центру прибрежных колониальных земель.

ВОЕННО-МОРСКОЙ ФЛОТ В СТРАНАХ ЕВРОПЫ

Отсутствие прямого участия в освоении Америки со стороны европейских правительств объяснялось не столько равнодушием к судьбе колоний, сколько нехваткой ресурсов для установления своей власти за океаном. При всей скрупулезности административной организации и щедрости расходов на корабли, вооружение и порты, европейские военно-морские силы редко действовали вдали от родных берегов и почти никогда за пределами европейских вод. До XVIII века морские сражения, как правило, получали название по тому или иному мысу или городу, близ которого произошла битва. Исключением были испанцы, чьи корабли эскортировали транспортные суда с сокровищами из Америки и обратно, и португальцы, державшие флотилии в бразильских и азиатских водах. Вооруженные торговые суда голландских Ост-Индской и Вест-Индской компаний тоже хо-

* С 1637 по 1655 год шведские колонисты заселяли Новую Швецию (Уилмингтон, Делавэр).

дальние моря, но то не были военно-морские эскадры, решающие задачи государственного значения. Полвека с лишним военных конфликтов между морскими державами атлантической Европы требовали совершенствовать и развивать военно-морскую отрасль, однако операции в дальних морях были редки.

В первые два десятилетия XVII века применения для флота практически не находилось. В 1604 году Испания заключила мир с королем Англии Яковом I, а пять лет спустя добились перемирия с голландцами. Относительное затишье прервала Тридцатилетняя война, начавшаяся в 1618 году из-за конфликта императора Священной Римской империи с протестантским королем Богемии и раздутая три года спустя обострением отношений между Испанией и Нидерландской республикой. Возобновление войны послужило началом нового витка военно-морского соперничества, которое будет длиться почти безостановочно независимо от войны и мира до самого XX века. Тридцатилетняя война и Нидерландская революция бушевали порознь, но главный министр Филиппа IV граф-герцог де Оливарес пытался связать их воедино — прежде всего, чтобы вырвать из рук голландцев испанские торговые пути на Балтике¹³⁵⁰. Обеспечение доступа к шкиперскому имуществу и зерну требовалось, главным образом, для военно-стратегических целей, тогда как узурпация торговли должна была перекрыть голландцам приток прибылей.

По расчету де Оливареса, выступив единым фронтом, габсбургская Испания и Австрия вместе с Речью Посполитой (врагом Швеции, поддерживавшей голландцев) должны были окружить Францию, которая, несмотря на католичество, союзничала с Нидерландской республикой. Оливарес рассчитывал в том числе и на созданную испанцами Фламандскую армаду, состоявшую в 1621 году из десятка фрегатов, которые базировались в Дюнкерке и могли перехватывать каперов, нападавших на французские, голландские и английские суда¹³⁵¹. Фрегаты эти, разработанные кораблестроителями Испанских Нидерландов, представляли собой относительно небольшие, но быстрые трехмачтовые боевые корабли, идеально подходящие для разведки, эскортирования транспортов и рейдерских действий. Впечатленный успехами испанского флота в первой половине десятилетия, Филипп IV писал 1625 году губернатору Испанских Нидерландов: «...отныне и впредь сухопутная война сведется к обороне... В Мардейке [близ Дюнкерка] построим флот из пятидесяти боевых кораблей»¹³⁵². Эти планы оказались неосуществимыми, но королевские фрегаты и каперы десятками топили голландские рыболовные суда

и их эскорт, настигая их даже у шетландских и исландских берегов. В административной области тоже происходили изменения: в 1623 году испанцы учредили Северное Адмиралтейство, ведавшее сообщением между Испанией и Фландрией¹³⁵³; вынуждали нейтральные суда заходить в Дюнкерк для инспекторской проверки на предмет контрабанды и ввели целый ряд протекционистских мер, включавших сорокапроцентную пошлину на французский экспорт в Испанию¹³⁵⁴. (Испанцы, торговавшие во Франции, платили 2,5 процента.) Однако в конце концов Оливаресу пришлось отказаться от планов монополизировать Балтику — все его внимание занимал теперь конфликт с Францией и последствия захвата Питом Хайном серебряного флота на Кубе.

Французский противник Оливареса кардинал Ришелье, главный министр Людовика XIII, был в равной степени озабочен владычеством голландцев и англичан на французских торговых путях, мусульманских и христианских корсаров в Средиземноморье, растущими морскими аппетитами Испании и угрозой со стороны непокорных гугенотов в Ла-Рошели, одном из самых развитых французских портов. Проблемы усугубились с обострением вражды между Испанией и Нидерландами (которая ставила под удар французскую торговлю, несмотря на появляющуюся у французских коммерсантов возможность воспользоваться испанским эмбарго на голландские поставки) и угрозой морской войны с гугенотами и Англией. В 1621 году гугеноты основали собственное адмиралтейство и за последующие четыре года атаковали ряд французских портов. Надеясь ослабить поддержку гугенотов со стороны англичан, Людовик XIII устроил брак своей сестры Марии Генриетты с Карлом I. Однако англичан слишком страшила перспектива возрождения французского морского могущества, и личный союз Стюартов и Бурбонов не помешал им в 1627 году захватить Иль-де-Ре, расположенный в непосредственной близости от Ла-Рошели. Французы выбили их оттуда, и хотя на следующий год англичане повторили попытку, их присутствие ни на что не повлияло — взятие Ла-Рошели после четырнадцатимесячной осады положило конец французским религиозным войнам¹³⁵⁵.

Гугенотам играло на руку отсутствие у Франции государственного флота — несмотря на идущие с XVI века реформы¹³⁵⁶. Более того, адмиралу Франции подчинялись Пикардия и Нормандия на Ла-Манше, а также Пуату и Сентонж на Бискайском заливе, но Бретань, Прованс и Гиень держали собственные флотилии и придерживались разных подходов к морскому праву. В результате фран-

цузская корона не могла собрать средства для создания государственного флота или даже перебрасывать флотилии из одной провинции в другую. За год до осады Ла-Рошели Ришелье упразднил звание адмирала Франции и начал строить флот практически с нуля — сорок боевых кораблей, тридцать галер и десять галеонов, «настоящих морских крепостей»¹³⁵⁷. Кроме того, он попытался модернизировать французские порты для нужд флота, но его планам препятствовали неблагоприятные природные условия, равнодушие и открытое сопротивление. Тем не менее к моменту заключения официального союза с голландцами против Испании в 1635 году флот был создан и год спустя нанес испанцам значительный урон — семнадцать галер и кораблей и 4000 жизней — в сражении при Гетарии в Бискайском заливе¹³⁵⁸.

«Какой позор видеть, что нашего короля, величайшего из христианских правителей, превосходят в морской мощи даже мелкие князьки», — с полным на то правом сокрушался Ришелье¹³⁵⁹. Однако не более высокого мнения были о своем флоте и многие англичане. «Такого дрянного, жалкого флота на морях еще не видывали, — писал современник. — Неприятель поднимет нас на смех»¹³⁶⁰. В надежде восстановить престиж флота, пошатнувшийся со времен Елизаветы I и Дрейка, Карл I задался целью утвердить заново старинное — пусть и умозрительное — право Англии на воды, омывающие Британские острова, построив соответствующий этим притязаниям флот и выпустив наконец в свет трактат Джона Селдена «О суверенитете, или Владение морем». После роспуска парламента в 1629 году Карл собирал средства на строительство флота не за счет прямых налогов, которые поступали бы в казначейство и находились в ведении парламента, а с помощью векселей — так называемых «корабельных денег», — погашаемых как наличными, так и натурой¹³⁶¹. За шесть лет этот метод принес свыше 800 000 фунтов, и располагающий теперь финансами Карл сообщил кораблестроителю Финеасу Петту о своем «монаршем решении построить большой новый корабль»¹³⁶². Скептики предупреждали, что «не в силах человеческих создать пригодный для службы корабль с тремя батарейными палубами»¹³⁶³, но ни Карла, ни сына Петта, Питера, который в итоге и конструировал этот корабль, им разубедить не удалось. Обошедшийся в 65 586 фунтов (стоимость десяти сорокапушечных кораблей), «Повелитель морей», как подсказывало название, был орудием не только войны, но и пропаганды. В брошюре, посвященной, главным образом, «декоративно-

му убранству, которое украшает корабль... резьбе, фигурам и изречениями над ними»¹³⁶⁴, драматург и эссеист Томас Хейвуд вкратце описывает и вооружение корабля:

У него имеются три сплошные палубы, полубак, шканцы, полуют и кормовая надстройка. На нижней палубе тридцать пушечных портов, оснащающихся полупушками [тридцатифунтовыми] и пушками по всему борту (если не нарушат остойчивость). На средней палубе также тридцать портов для полукулеврин [десятифунтовых] и кулеврин. На третьей палубе двадцать шесть портов для других орудий, под полубаком двенадцать портов, под шканцами четырнадцать портов... Кроме того, корабль несет десять погонных орудий на носу и десять ретирадных орудий на корме.

Далее Хейвуд отмечает, что забота Карла о чести и безопасности державы «должна побуждать всех его преданных и любящих подданных охотно и щедро жертвовать корабельные деньги». В действительности же военно-морская программа, с которой так носился Карл, вызывала у верноподданных негодование, так что «Повелитель морей» как воплощение монаршей расточительности и самоуправства способствовал в конечном счете свержению короля.

Расточительство было бы оправдано, сумей королевский флот надежно защитить английские морские рубежи, однако во время противостояния между испанским флотом под командованием Антонио де Окендо и голландским адмиралом Мартином Харпертсзоном Тромпом в 1639 году он продемонстрировал свою полнейшую несостоятельность. За год до того Оливарес подсчитал, что Испания одержала за семнадцать лет восемьдесят две победы на море. Однако баланс сил менялся. Как раз в этот год испанская эскадра была разгромлена при Гетарии, а следующей весной голландские корабли взяли в плен семьсот перевозимых во Фландрию солдат. В сентябре Окендо отправили на север с подкреплением, но, преследуемый Тромпом, встал на якорь на рейде Даунс к северу от Дувра. Это, бесспорно, были английские территориальные воды, однако Англия из-за отсутствия мощного флота не смогла добиться мира, и 21 октября, после долгого противостояния, голландцы захватили или потопили тридцать два испанских боевых корабля и транспорта. Пять тысяч солдат дюнкеркские каперы сумели переправить во Фландрию, а сам Окендо добрался до Дюнкерка и вернулся в Испанию. Тем не менее сражение нанесло сокрушительный удар как по

Испании, так и по надеждам Карла продемонстрировать власть над морем¹³⁶⁵.

Что не менее важно, оно безоговорочно причислило Нидерландскую республику к великим европейским морским державам. Организация голландского флота, почти не изменившаяся с 1597 по 1785 год представляла собой нечто среднее между английской и французской моделями и опиралась на пять адмиралтейств в приморских провинциях Фрисландия, Голландия и Зеландия¹³⁶⁶. Содержался флот за счет налогов на торговцев, собираемых адмиралтействами, а в военное время к ним добавлялся ратифицированный Генеральными штатами чрезвычайный бюджет. Каждое адмиралтейство самостоятельно набирало судовую команду, строило и ремонтировало корабли и склады, организовывало конвои, обладало полномочиями выдавать каперские патенты, устраивало призовые суды и занималось другими вопросами морского права. В XVII веке такая организация обеспечивала голландцам преимущество над английским и испанским флотом, однако в следующем столетии уже не оправдывала себя, поскольку кровопролитная государственная политика требовала еще более крупных и тяжело вооруженных кораблей.

Воюющая Голландия, 1652–1680 годы

Через три года после унижительного фиаско в Даунсе все более натянутые отношения Карла с парламентом и пуританской верхушкой вылились в гражданскую войну. Свергнутый Оливером Кромвелем Карл был осужден за государственную измену и казнен. Впрочем, замена монархии Содружеством (1649–1660) не особенно повлияла на курс английской внешней политики, и в 1651 году парламент издал Навигационный акт. По этому протекционистскому закону — первому в череде аналогичных мер, введенных за последующие два столетия, — товары в Англию и ее заморские владения разрешалось импортировать «только на тех судах, которые истинно и без обмана принадлежат гражданам Содружества или плантациям такового... капитан и матросы каковых также большей частью представлены... гражданами Содружества»¹³⁶⁷. Единственное исключение делалось для импорта, ввозимого из страны производства. В частности, французское судно могло доставить в Англию или Новую Англию французское вино, но не могло перевезти новоанглийское вино в Англию. Целью закона было стимулировать английские перевозки и дестабилизиро-

вать голландские. Кроме того, правительство Кромвеля требовало, чтобы все суда, как свои, так и иноземные, приспускали флаг перед английскими военными кораблями в знак почтения к Англии и ее флоту. Продолжая начатое свергнутым королем дело, Кромвель заказал строительство трех «больших кораблей» — в том числе восьмидесятипушечного «Нейзби», который получил затем прозвище «Великий Оливер». Его изначальный декор включал: «На носу... Оливер на коне, попирающем копытами шесть народов — шотландца, ирландца, голландца, француза, испанца и англичанина, легко различимым по особенностям наряда; слава, увенчивающая его воинственно вскинутую голову лавровым венком, и девиз „С нами Бог!“»¹³⁶⁸.

Восьмого мая 1652 года флотилия Тромпа, охранявшая голландские суда, вынуждена была укрыться от шторма у скал Дувра — в местах триумфа над Окендо тринадцатью годами ранее. Получив приказ уходить, Тромп отплыл во Францию, но англичане преследовали его, и Тромп принял бой, вошедший в историю как Дуврское сражение и послуживший предлогом для объявления Англией войны, решающая битва которой состоялась 2–3 июня у Габбардской отмели (известна также как битва у Ньивпорта или у Норт-Форленда). С каждой стороны сражалось более ста кораблей, хотя английские были в целом крупнее, а большую часть голландского флота составляли наемные корабли и переоснащенные торговые суда.

Эта двухдневная битва интересна тем, что в ней впервые была применена линейная тактика боя, которая стала классикой, продержавшейся до XX века¹³⁶⁹. К тому времени в передовых флотах самые тяжелые орудия уже ставились в средней части корабля, а не на корме и не на носу. И как только стало ясно, что корабли можно располагать так, чтобы дать бортовой залп по той или иной части вражеского флота, линейная тактика стала в морских сражениях предпочтительной. Излюбленный маневр состоял в том, чтобы выстроиться в кильватерную колонну перпендикулярно такому же строю неприятеля и прочесывать вражеские суда огнем от носа до кормы, в то время как противнику останется лишь отстреливаться из носовых орудий. Голландцы потеряли у Габбардской отмели девятнадцать кораблей, и англичане блокировали голландское побережье. Два месяца спустя Тромп погиб в сражении при Схевенинге (оно же сражение при Текселе в виду Гааги) — последней крупной битве этой войны, в которой большие потери понесли обе стороны.

Торговое соперничество Англии и Голландии возобновилось в начале 1660-х, когда англичане начали громить голландские посе-

тебя в Западной Африке под предлогом защиты работорговцев нежно учрежденной Королевской африканской компании. Выступивший против англичан Михаэль де Рюйтер, которого Джеймс, герцог Йоркский, назовет впоследствии «величайшим из известных то нашей истории [адмиралов]»¹³⁷⁰, отвоевал все, кроме одного, значенные африканские форпосты, затем пересек Атлантику, прошегрозой по английским Карибам и вернулся обратно через ньюфаундлендские рыбные промыслы. К официальному началу войны в январе 1665 года численного перевеса не было ни у одной из сторон, но английский флот превосходил голландский величиной кораблей, тяжестью орудий и общей организацией. В Четырехдневном сражении (июнь 1666 года) потери англичан вдвое превысили голландские, но англичанам удалось помешать де Рюйтеру соединиться с французами, объявившими Англии войну. Поторопившись вернуться на море, англичане одержали верх над голландцами в Сражении в день Святого Иакова у Норт-Форленда, а затем сожгли 160 торговых судов у острова Влиланд.

Военные расходы, Великая чума 1665 года и лондонский пожар в сентябре 1666-го истощили английскую казну и вынудили Карла II в 1667 году поставить флот на прикол и начать мирные переговоры с голландцами. Пока стороны договаривались, де Рюйтер подошел к английским берегам и совершил самый дерзкий поступок за весь ход англо-голландских войн: поднялся по Медуэю до чатемских доков и сократил численность английского флота на двадцать три корабля. «Ройал Чарльз» (бывший «Нейзби») было приказано сжечь, чтобы не достался врагу, но, как пишет Пипс, «голландцы взяли его, подойдя на шлюпке вдевятаром, и не нашли на борту ни души... Им удалось благополучно отбуксировать его к своим берегам — и это при ветре и приливе, когда лучший чатемский лоцман умыл бы руки, — завалив на борт, чтобы уменьшить водоизмещение»¹³⁷¹. Непригодный для голландской службы, английский флагман демонстрировался в Роттердаме как трофей, а одно из украшений с кормы до сих пор выставляется в Рейксмузеуме Амстердама.

Подписанный в Бреде мирный договор закрепил за Голландией нынешний Суринам и неприметный островок Рун в архипелаге Банда, тогда как англичане получили в свое распоряжение североамериканскую колонию под названием Новый Амстердам. Как писал сестре Карл чуть ранее, «прекрасный город, но теперь он наш, и будет называться Нью-Йорк»¹³⁷² — в честь брата короля, герцога Йоркского, будущего Якова II. Получение Нью-Йорка устранило голландского

соперника, затесавшегося в самую гущу английских североамериканских колоний, но пряности с островов Банда в то время представляли куда большую ценность, и финансовому могуществу Нидерландской республики завидовала вся Европа. «В городе Амстердам, — писал сэр Уильям Темпл вскоре после второй Англо-голландской войны, — есть знаменитый банк — величайшая сокровищница, которую только можно вообразить, но существующая в действительности. Надежность этого банка гарантирована не только его собственными активами, но и кредитом всего города или государства Амстердам, фонды и доходы которого сравнимы с ресурсами некоторых королевств»¹³⁷³.

На более раннем этапе войны голландцев поддержала Франция, соблазненная перспективой завоевания Испанских Нидерландов, однако затем голландско-французские отношения испортились: Франция удвоила таможенные пошлины на голландский импорт¹³⁷⁴. Этот шаг был продиктован меркантилистской политикой Жана-Батиста Кольбера, с 1665 года служившего при Людовике XIV министром финансов, а с 1669 по 1683 год ведавшего также военно-морским флотом. Кольбер в числе прочего субсидировал французскую промышленность, привлекал во Францию иностранных фабрикантов, основывал или стимулировал заморские колонии, а также развивал французский торговый и военно-морской флот, который после недолгого взлета во времена Ришелье потом снова пришел в упадок. Кроме того, Кольбер развернул масштабную программу модернизации — ремонт дорог, рытье каналов, упразднение или объединение бесчисленных дорожных и речных сборов и лесоустройство, призванное обеспечить стране собственные запасы строевого леса¹³⁷⁵.

Хотя англичане и голландцы предпочли бы мир, Людовик XIV ссужал деньгами Карла II, чтобы заручиться его поддержкой против Нидерландской республики¹³⁷⁶. К началу надвигающейся войны у голландцев имелось семьдесят пять линейных кораблей, против которых французы могли выставить только двадцать два. Англичане давали в качестве подкрепления еще шестьдесят пять. Тем не менее на протяжении 1672–1673 годов де Рюйтер одерживал верх над союзниками. Утомленные войной с голландцами и обескураженные союзом с французами, англичане заключили с Нидерландской республикой мир, тем самым оставив французов один на один с объединенными голландско-испанскими морскими силами. Конфликт переместился в Средиземноморье, где в 1676 году французы разбили испанский и голландский флот, а де Рюйтер погиб в бою. Однако

франко-голландская война тянулась еще два года, и к тому времени доля торговцев нейтральной Англии в европейском товарообороте значительно увеличилась¹³⁷⁷.

Заключение мира не означало разоружения. И английский, и французский военно-морской флот рос параллельно с торговым флотом и объемами внешней торговли. Если в 1661 году французский военно-морской флот состоял из 18 боевых кораблей и горстки вспомогательных судов, в 1683 году, когда скончался Кольбер, боевых кораблей у французов насчитывалось уже 276, тогда как английский Королевский флот располагал лишь 173. Такие масштабы требовали соответственной модернизации административных институтов, и она шла по пути бюрократизации и систематизации. Лучше всего это видно на примере введенного Пипсом пушечного рейтинга — системы классификации боевых кораблей по числу и калибру пушек, «окончательного признания с административной стороны, что настала эпоха линейной тактики»¹³⁷⁸. Этот рейтинг определял офицерское жалование, требования к комплектованию (каждую пушку должно было обслуживать определенное число человек) и размер запасов продовольствия. Время от времени он подвергался незначительным правкам, но в целом оставался неизменным. В 1779 году он выглядел так:

Ранг	Орудия	Команда
Первый	100–120	850–875
Второй	90–98	700–750
Третий	64–80	500–650
Четвертый	50–60	320–420
Пятый	32–44	200–300
Шестой	20–28	140–200

Корабли, имеющие от шестидесяти орудий и выше, считались годными для боевых действий при линейном построении, поэтому их стали называть просто линейными кораблями (впоследствии линкорами)¹³⁷⁹. У корабля первого ранга имелось три полные батарейные палубы, однако настоящим костяком боевого флота были двухпалубные корабли, несущие от шестидесяти до девяноста орудий. В эпоху парусников стандартная корабельная пушка стреляла чугунными ядрами. Ядра самого большого калибра достигали почти 7 дюймов и весили 42 фунта. Корабль первого ранга — например, «Виктори»

лорда Нельсона, спущенный на воду в 1765 году, имел тридцать 32-фунтовых орудий, двадцать восемь 24-фунтовых, сорок четыре 12-фунтовых и две карронады. Разработанные на шотландском металлургическом заводе «Каррон» в 1770-х годах и прозванные «дьявольскими пушками» или «сокрушителями кораблей», карронады стреляли 68-фунтовыми ядрами на расстояние не больше 375 метров — вчетверо уступая в дальности стрельбы обычной пушке. Задачей карронад было причинить максимальный ущерб корпусу вражеского судна и погубить или изувечить как можно больше людей щепками, разлетающимися во все стороны от удара. (Основной причиной смерти в таких случаях оказывалась гангрена.) Кроме того, оружейники изобретали особые снаряды для разрушения мачт, такелажа и парусов — книппели, два ядра, соединенных цепью или четырехгранным стержнем. Для поражения живой силы применяли картечь, картечный снаряд (в виде цилиндра с ружейными пулями) и наброску картечи (снаряды, наполненные мелким металлическим ломом). Однако главная перемена заключалась в повышении скорострельности корабельных орудий¹³⁸⁰. Если во время Англо-голландских войн на корабль грузили по сорок снарядов на каждое орудие, то в XVIII веке французские пушки делали по пять-шесть выстрелов в час, и британским командам тоже удавалось ненадолго увеличить скорострельность.

Тактика с XVII века изменилась мало, зато более хитроумной стала стратегия, предусматривающая не только боевые действия, но и охрану конвоев, и продолжительные блокады. Фрегаты (корабли пятого-шестого рангов по английской классификации) патрулировали воды, перевозили дипломатические депеши и посольства, вели разведку и выполняли другие задания, тогда как более мелкие корабли использовались как суда специального назначения — например, бомбардирные, для обстрела берегов. Кольбер, адепт теоретической подготовки, открыл во Франции навигацкие и артиллерийские школы. Англичане подошли к делу более прагматично и издали «Морской устав», опирающийся на подлинный боевой опыт и извлеченные из него уроки, которые следовало учесть в будущих сражениях¹³⁸¹. Как покажет XVIII век, английский подход окажется более результативным.

При всех религиозных, коммерческих и политических разногласиях, ведущие державы атлантической Европы объединяла высокая заинтересованность в морской торговле. В связи с этим всех одолевал

вопрос, принимать ли — и в какой мере — доктрину свободного моря. К концу XVII века расцвет заморских колоний и коммерческих анклавов в Америке и Азии вынудил европейские державы признать море не столько частной вотчиной, сколько общинной территорией. О произошедшем сдвиге в сознании можно судить по делам Якоба ван Хемскерка и Генри Эвери в начале и в конце века соответственно. Захватывая «Санта-Катарину», ван Хемскерк действовал с санкции, финансируемой властями ОИК. Меньше века спустя пираты вроде Эвери уже страдали от общего стремления к более безопасной и надежной морской торговле. В XVI веке он числился бы в ряду елизаветинских морских волков, торивших для Англии морские пути в неведомых вражеских водах. Но Эвери упустил свое время, теперь его выходы ставили под угрозу доходы, которые его соотечественники (и не только) добывали дипломатическими усилиями, а не грубой силой. Это не значит, что кровопролитие ушло в прошлое — морские войны XVIII века охватят весь мир, однако они будут иметь государственный масштаб и вестись все более централизованными административными институтами во все более явных государственных интересах.

ГЛАВА 17

РАСЦВЕТ СЕВЕРНОЙ ЕВРОПЫ

На XVIII век пришелся пик мирового господства парусных кораблей. Боевые парусники продолжали строить и в XIX веке, а торговые — и в XX, но именно в XVIII столетии парус развернулся в полную силу и объял весь мир. В этом же веке европейская политика беспрецедентно увеличила число морских путешественников: в плавания, кроме экипажей торговых судов и военных кораблей, отправлялись вольные и невольные мигранты, открыватели и исследователи новых земель. Масштабное переселение как свободных людей, так и рабов началось еще в XVI веке, а в XIX миграция приняла гораздо более широкий размах, но XVIII век важен тем, что именно тогда отработанные на перевозке товаров приемы стали применяться к перевозке людей — однако живой груз потребовал иного обращения.

Самыми долгими, хотя и не обязательно самыми изнурительными, были разведывательные экспедиции — предпринимаемые торговцами в поисках новых рынков и источников сырья или властями с целью присоединения новых земель. Мореходы всех мастей по-прежнему нуждались в совершенствовании навигационного мастерства, подразумевавшего как уточнение карт, так и разработку более простых и надежных способов прокладывания курса и определения координат. Эту возможность обеспечили прорывы в естественных науках и появление более точных приборов, испытывать которые и применять в деле предстояло именно мореплавателям. Характерным для эпохи был и невиданный прежде интерес к зоологии, ботанике и этнографии. Добытые в экспедициях конца XVIII века сведения получали широкое распространение и выливались в масштабные

историко-этнографические изыскания, воплощенные в постоянно растущем корпусе документальных и художественных материалов, менявших представления людей об окружающем мире и друг о друге.

ЖИЗНЬ И СМЕРТЬ НА БОРТУ

Перед началом Войны за австрийское наследство (1740–1748) командор Королевского военно-морского флота Джордж Ансон отплыл из Англии с флотилией из шести кораблей. Ему предстояло нападать на испанские суда у тихоокеанского побережья Америки и захватывать манильские галеоны — простая и четкая задача, которая, однако, растянулась на четыре мучительных года¹³⁸². Все его плавание, начиная с подготовки, было одной сплошной чередой несчастий и обозначило проблемы логистики, встававшие перед военно-морской администрацией в течение первых пятидесяти лет за океанских операций, выполняемых европейскими военно-морскими силами. Лишения, которые пришлось вынести экипажам Ансона, выпадали не только на долю моряков. Хотя обычные пассажиры и рабы проводили в море меньше времени, перевозившие их суда находились под менее строгим официальным надзором, поэтому условия во многих случаях были еще хуже, чем те, в которых трудилась команда Ансона.

Вскоре после назначения Ансон обнаружил, что ему не хватает трехсот матросов. Он набрал сто семьдесят, в том числе тридцать два из морского госпиталя в Чатеме. Кроме того, ему командировали пятьсот инвалидов — «солдат, по возрасту, ранениям или другой неспособности непригодных для строевой службы»¹³⁸³, из которых более половины дезертировали еще до того, как подняться на борт. После изнурительного обхода вокруг мыса Горн осенью 1741 года на кораблях началась цинга и другие болезни. Лейтенант «Центуриона», флагманского корабля Ансона, доложил, что «работоспособными оказались лишь двое старшин и шестеро матросов, посему без помощи офицеров, слуг и юнг достичь показавшегося на горизонте острова [Хуана-Фернандеса] было бы невозможно»¹³⁸⁴. Там к «Центуриону» присоединились еще три корабля флотилии, один из которых «уже сбросил за борт две трети личного состава». Англичане сожгли городок Пайта в Перу и проследовали на север, к Акапулько. После ремонта на берегу «Центурион» и «Глостер» (позже затопленный) отплыли в Макао. Семь месяцев спустя на рейде Филиппин Ансон

захватил манильский галеон «Нуэстра Сеньора де ла Ковадонга» с грузом стоимостью около 250 000 фунтов. Несмотря на потерю трех кораблей (два других повернули назад у Южной Америки) и более 1300 человек команды — из них только четверых в столкновении с противником, — захват манильского галеона затмил все остальные военные подвиги¹³⁸⁵. По призовому законодательству того времени членам экипажа полагалась доля трофейных богатств — пропорционально рангу¹³⁸⁶. Ансону как руководителю экспедиции и капитану «Центуриона» досталось около 91 000 фунтов, доля каждого из уцелевших матросов составила 300 фунтов — жалованье примерно за двадцать лет. Это неожиданное вознаграждение для выживших участников экспедиции не отменяло того факта, что четырехлетнее плавание никак не повлияло на ход войны, а катастрофические человеческие и материальные потери только подчеркнули огромные сложности организации долгосрочных военно-морских операций.

Как свидетельствует плавание Ансона, чтобы действовать за пределами собственных территориальных вод, европейскому флоту необходимо было начать заботиться об экипаже. По мере того как корабли росли в размерах, а рейсы удлинялись, все больше моряков подвергалось риску заразиться прежде неизвестными или редкими болезнями, тем более что к инфекции как таковой добавлялось неумение лечить саму болезнь, слабое представление о гигиене и питании, а также примитивные способы хранения продуктов. Больше всего от новых начинаний страдали французские и британские команды, поскольку именно Франция и Британия пытались любой ценой взять под контроль морские пути от Северной Америки до Юго-Восточной Азии. Однако после Войны за австрийское наследство начался стремительный прогресс. Менее чем через десять лет после кругосветного плавания «Центуриона», во время Семилетней войны (1757–1763), европейские флотилии впервые были развернуты по всему миру — в Америке, в Тихом и в Индийском океанах, и хотя тропические болезни косили моряков по-прежнему, с плохим качеством питания начали бороться. В частности, налаженное снабжение свежими продуктами помогло адмиралу Эдварду Хоку удерживать блокаду французского порта Брест. «Наблюдение, достойное, на мой взгляд, увековечения, — писал корабельный хирург Джеймс Линд, — что четырнадцать тысяч человек, проболтавшись шесть-семь месяцев в открытом море на борту кораблей, окажутся здоровее любого скопления народа тех же масштабов на самом здоровом в мире клочке суши»¹³⁸⁷. Забота о рационе корабельных экипажей окупилась

слишком, позволив Хоку задавить французское торговое сообщение, заблокировать деморализованную брестскую эскадру и помешать ее снабжению по морю. При прорыве блокады в ноябре 1759 года французы потеряли семь кораблей из двадцати одного; из двух с половиной тысяч человек лишь немногие спаслись от британцев на скалистых берегах бухты Киберон¹³⁸⁸.

Болезни губили моряков не только в тропиках. Корабли были естественными рассадниками инфекционных заболеваний неизвестного по тем временам происхождения, которые никто не умел лечить. Под общим названием «корабельная лихорадка» скрывались сыпной тиф, желтая лихорадка, брюшной тиф, дизентерия и другие недуги¹³⁸⁹. Названия этих, как правило, смертельных болезней нам знакомы, а вот симптомы вряд ли. Дизентерия характеризуется диареей с примесью крови и слизи. Брюшной тиф, вызываемый бактериями *Salmonella*, проявляется лихорадкой, головными болями, желудочно-кишечными расстройствами (в том числе и диареей), а также физическим и психическим упадком. Сыпной тиф — близкий родственник брюшного, проявляющийся лихорадкой, бредом и сыпью, — переносили вши, которые и в самой Европе XVIII века, и на кораблях водились в изобилии. Желтая лихорадка, передающаяся с укусом комаров и потому более характерная для тропиков, валит человека с ног внезапно и зачастую заканчивается смертью, но прежде успевает измучить жаром, головной болью, кровотечениями, желтухой и другими напастями. С укусами комара передается и малярия, вызывающая жар, озноб, тошноту и анемию, что при отсутствии лечения грозит летальным исходом.

Второй основной причиной смертности на море было плохое питание. Среди моряков, вынужденных подолгу пробавляться соляной или рыбой и хлебными злаками — преимущественно в виде сухарей или корабельных галет, — свирепствовала цинга¹³⁹⁰. В конце XVIII века морякам Королевского флота полагалось четыре фунта говяжьей солонины, два фунта свиного сала, две пинты гороха, три пинты овсянки, восемь унций часто прогорклого сливочного масла и двенадцать унций сыра в неделю. Некоторые мореплаватели еще в XVI веке обратили внимание на незаменимую способность свежих овощей и особенно лимонов предотвращать цингу; в 1615 году капитан Ост-Индской компании Уильям Килинг отмечал: «Я начал выдавать за каждым столом по потлу [полгаллона] воды на вечер и заготавливать также соответствующую меру лимонной воды для предотвращения цинги»¹³⁹¹. Принято считать, что эффективность

лимонов как противочинготного средства доказал после катастрофического плавания Ансона Джеймс Линд¹³⁹², однако в его записях видна неуверенность относительно причин возникновения цинги и ее лечения. Требование включать в провиант противочинготные вещества появилось в Королевском флоте лишь в 1796 году, а в торговом мореплавании еще на полвека позже.

Не меньшую проблему представляло питье. Пресную воду было сложно добыть и еще сложнее хранить. В основном воду брали из реки, на которой стоял порт, только выше по течению — например, из Темзы выше Лондона. Даже если источник воды был относительно чистым, в долгом плавании вода неизменно портилась. Описывая переход в Юго-Восточную Азию в 1614 году, генерал-губернатор ОИК Герард Рейнст отмечал, что «вода и вино, ежедневно извлекаемые из трюма, температурой почти сравнялись с кипятком, неудивительно, что большая часть провианта никуда не годна»¹³⁹³. Кроме того, что вода была тухлой, ее попросту не хватало. На испанских кораблях в XVII веке норма составляла один литр на человека в день. Мужчине весом в 150 фунтов, расходующему 3500 калорий в день, требуется два-три литра воды, а в жарком климате — около десяти литров¹³⁹⁴. Способ опреснения соленой воды дистилляцией был найден менее чем через десять лет после жалобы Рейнста, однако внедрялся он медленно. В 1762 году Линд продемонстрировал процесс опреснения и рекомендовал оборудовать дистилляционными установками корабли Королевского флота. Восемь лет спустя парламент премировал Чарльза Ирвинга пятью тысячами фунтов за изобретение устройства, которое за час выпаривало почти сто литров пресной воды из трехсот литров соленой¹³⁹⁵. В 1780-х годах дистилляционный аппарат на борту «Баунти» давал не более двенадцати галлонов воды в день — не столько для команды из ста семнадцати человек, сколько для хлебных деревьев, которые судно везло в Вест-Индию. Наконец в 1772 году было отдано распоряжение каждому кораблю Королевского флота иметь на борту опреснительную установку. Командам и пассажирам торговых судов в который раз повезло меньше. Официальное указание ставить опреснители на государственные эмиграционные суда появилось только в 1864 году, и даже тогда оно не распространялось на частные перевозки.

В Северной Европе заменой воде обычно служило пиво. Из английских записей времен похода Непобедимой армады следует, что морякам выдавалось по галлону пива в день — стандартная норма, не менявшаяся более двух столетий¹³⁹⁶. В свое первое плавание в Юго-

Восточную Азию в 1598 году Якоб ван Нек писал: «Мы допили остатки пива и начали выдавать первые порции воды, по четыре мутскина [около восьми унций] или мерки в день и по три — вина»¹³⁹⁷. Однако пиво можно было варить и перевозить только в зимние месяцы, в теплом климате оно быстро скисало. Необходимо было разработать пиво, способное выдерживать долгое плавание не выдыхаясь и не скисая, но добиться этого удалось лишь к середине XVIII века, когда пивовары начали вносить в сусло больше хмеля, повышая крепость пива и устойчивость в хранении. Несмотря на эти усовершенствования, когда в середине XVII века Королевский флот начал на регулярной основе действовать в Вест-Индии, морякам больше понравился ром, получаемый перегонкой побочных продуктов сахарнотростникового производства. Век спустя адмирал Эдвард Вернон решил нормировать потребление рома: «Разбавлять из расчета кварта воды на каждые полпинты рома... выдавать... две порции в день, одну с десяти утра до полудня, другую с четырех до шести вечера»¹³⁹⁸. Революционный аспект нововведения Вернона состоял в том, что ром уже нельзя было пить неразбавленным. Кроме воды к рому могли добавлять сок лайма и сахар, получая грубое подобие дайкири — грог, названный в честь Вернона, носившего негласное прозвище «Старый Грограм» за привычку ходить в накидке из непромокаемой ткани «грограм». В 1789 году мятежники с «Баунти», высаживая в шлюпку бывшего капитана Уильяма Блая с частью команды, выдали им среди прочих припасов галлон рома, который Блай делил по чайной ложке на брата в день. Считается, что не в последнюю очередь благодаря этому рому девятнадцатилетним удалось без потерь преодолеть три тысячи шестьсот миль в семиметровой шлюпке.

ЖИЗНЬ И СМЕРТЬ НА НЕВОЛЬНИЧЬИХ КОРАБЛЯХ

От болезней и плохого питания в море страдали не только экипажи судов, однако у них раньше, чем у пассажиров — как рабов, так и свободных, — появилась законодательная защита от других тягот жизни на борту. В зависимости от порта приписки и назначения, пересекающие Атлантику проводили в море от пяти до десяти недель в условиях почти немыслимых и непредвиденных. Рабам приходилось неизмеримо тяжелее, чем кому бы то ни было, и отчасти именно бесчеловечность в обращении с ними при транспортировке побудила британских, фран-

цузских и американских аболиционистов рассматривать работорговлю в отрыве от рабства как института. Труд рабов был не менее тяжким, но в воздействии на общественные эмоции живописание невыносимых лишений, которые им приходилось испытывать на борту, не имело себе равных. В 1806 году министр иностранных дел Чарльз Джеймс Фокс отмечал в своем парламентском выступлении: «Рабству как таковому, при всей его гнусности, далеко до работорговли»¹³⁹⁹.

До наших дней дошло лишь пятнадцать автобиографических очерков, составленных рабами¹⁴⁰⁰, которые родились в Африке и были перевезены в британские колонии на Карибах и в Северной Америке, и только в одном из них, написанном Олаудой Эквиано, содержатся некоторые подробности о транспортировке через Атлантику¹⁴⁰¹. Эквиано писал мемуары через тридцать лет после совершенного в десятилетнем возрасте вынужденного путешествия, и хотя опыт этот не мог не врезаться ему в память, в повествовании явно видны следы историй, рассказанных братьями по несчастью. Гораздо точнее и достовернее опубликованные свидетельства таких людей, как Александр Фолконбридж, «хирург на невольничьих судах» в 1780-х годах, автор одного из множества обличительных текстов в адрес работорговли от непосредственных участников событий. «Во время своих плаваний, — писал Фолконбридж, рисуя картины буквального погребения заживо в трюме, — *«я часто становился свидетелем пагубных последствий закупорки в тесном пространстве. Приведу один пример, дающий в какой-то, пусть неполной, мере представление о страданиях этих несчастных... Когда из-за непогоды пришлось задраить иллюминаторы и вентиляционные решетки, у негров началось расстройство желудка [дизентерия] и лихорадка. В это время я по долгу службы часто спускался к ним, пока в конце концов от невыносимой жары в их кубрике стало невозможно находиться подолгу. Однако нестерпимым пребывание там делалось не только из-за жары. Палуба, то есть пол их кубрика, был весь в крови и слизи, истекавшей из них вследствие расстройства желудков, и помещение напоминало бойню. Вообразить положение более отвратительное и кошмарное человеку не под силу. Невольники теряли сознание один за другим, их переносили на палубу, где несколько скончались, а остальных с огромным трудом удалось выводить»*¹⁴⁰².

На каждого раба приходилось не больше 5–6 квадратных футов пространства (0,5–0,6 квадратного метра), а межпалубное расстояние, как правило, не давало выпрямиться в полный рост¹⁴⁰³. В 1788 году

сэр Уильям Долбен предложил нормировать допустимое число переезжих рабов, чтобы сократить потери на британских невольничьих судах, доходившие тогда до десяти тысяч человек в год. Через три года закон был отменен: запротестовали работорговцы, а аболиционизм стал ассоциироваться с французскими революционерами¹⁴⁰⁴.

Обличая бесчеловечность работорговли, аболиционисты привлекали внимание и к незавидной участи команды невольничьих судов, с которой обращались немногим лучше, чем с живым товаром. Поскольку межпалубное пространство отводилось для рабов, матросам приходилось ютиться под рваным брезентом на палубе. Кормили на невольничьих судах хуже, чем на торговых или военных, спиртного не позволялось вовсе. Старшие измывались над матросами как нигде больше, поскольку, как поясняет Фолконбридж, «очерствение души и получение удовольствия от издевательств над ближним суть неперемennые условия этого предосудительного занятия»¹⁴⁰⁵. Фолконбридж описывает бесконечные «зверства командного состава невольничьих судов» — в том числе избивание, порку, маkanie в море и другие унижения, которые вели к дезертирству и самоубийствам.

Движение за отмену рабства охватило обе стороны Атлантики, однако, чтобы не ставить под удар принятие Конституции США в 1787 году, американским аболиционистам пришлось отложить дело в долгий ящик — до 1808 года, когда правительство наконец (через год после Великобритании, но на семь лет раньше остальных европейских стран) запретило работорговлю. Однако исполнение закона в американских территориальных водах осложнялось тем, что на перевозку рабов между штатами — например, из Чарльстона в Новый Орлеан — законодательный запрет не распространялся, и до 1820-х власти работорговцев всерьез не преследовали.

ПЕРЕПРАВКА ИММИГРАНТОВ В КОЛОНИИ

Хотя смертность среди рабов была выше, чем среди свободных пассажиров, разница в статистике смертей между этими двумя категориями на удивление невелика. Это говорит вовсе не о том, что с рабами обращались приемлемо, а о том, что условия провоза свободных пассажиров были ненамного лучше. Примеры колониальных законов, изданных в Северной Америке для облегчения участи свободных пассажиров чуть ранее в том же столетии, имеются, но первые общегосударственные меры, направленные на смягчение физи-

ческой бесчеловечности рабства были приняты раньше, чем гарантирующие минимальные стандарты для вольных. В богатеющую в XVIII веке британскую Северную Америку тянулись иммигранты не только из Великобритании — в первую очередь французские гугеноты и немцы из Рейнской области. Французы оседали в основном в южных колониях, знакомых некоторым из них по участию в работорговле, а немцев привлекала главным образом Филадельфия. Вот как отзывался о своем путешествии немецкий иммигрант в 1725 году: «Плавание на корабле зависит от того, как к нему отнесешься. На мой взгляд, оно вполне сносно, главное — везти с собой привычные припасы и не давать волю воображению»¹⁴⁰⁶. Однако золотые времена Великого переселения в Новую Англию давно миновали, и в XVIII веке такие оптимистичные взгляды на трансатлантические перевозки были, пожалуй, редкостью. Большинство скорее согласилось бы с Готлибом Миттельбергером, который в 1750 году уехал из Германии и четыре года служил органистом в Пенсильвании. Изначально Миттельбергер никаких заметок вести не собирался и предал свои впечатления огласке лишь затем, чтобы предостеречь ничего не подозревающих путешественников «о плачевных условиях плавания из Германии в Новый Свет и о бесчинствах голландских торговцев живым товаром, а также их эмиссаров-похитителей — я имею в виду так называемых „нойлендеров“». Под всевозможными предложениями похищая немцев, они передают их прямоком в руки голландских торговцев живыми душами, которые крупно на этом деле наживаются»¹⁴⁰⁷. Нарисованная им печальная картина жизни на борту почти не отличается от рассказанного Фолконбриджем про невольничье судно:

Во время плавания беда на корабле не приходит одна — вонь, чад, страхи, рвота, морская болезнь во всех ее проявлениях, лихорадка, дизентерия, головная боль, жар, запор, гнойники, цинга, рак, язвенное воспаление рта и прочие напасти [sic], без исключения вызванные тем, что провизия на борту залежалая и насквозь просоленная, особенно мясо, а вода тухлая и грязная, что ведет к ухудшению здоровья и зачастую к смерти. Добавьте к этому нехватку еды, голод, жажду, мороз, жару, сырость, страх, страдания, притеснения и стенания и множество других несчастий.

При наличии таких отталкивающих свидетельств удивительно, что кто-то в принципе соглашался отправляться из Европы в Америку.

ку, однако желающие находились. Из 11,4 миллиона отплывших в Америку с 1500 по 1820 год 2,7 миллиона составляли европейцы, а остальную часть — больше трех четвертей от общего количества — африканские рабы¹⁴⁰⁸.

РАССТАНОВКА СИЛ В ЕВРОПЕ XVIII ВЕКА

Религиозные конфликты, войны, нехватка земли, очевидное изобилие возможностей, а также снижение риска пострадать от пиратов и каперов — стимулов для того, чтобы перебраться на другую сторону Атлантики у европейцев хватало. К XVIII веку безопасность заморских колоний все больше обеспечивали военно-морские силы доминионов, и власти Англии, Франции и Нидерландской республики брали на себя в трансокеанских отношениях роль, которая прежде отводилась частной инициативе. Однако сильный военно-морской флот не обязательно подразумевал наличие аналогичного торгового. Нидерландская республика продолжала активно заниматься морскими перевозками, даже когда военно-морской флот пришел в упадок; у французов при огромных военно-морских силах процветал и торговый флот, хотя торговцы не имели почти никакого влияния в военно-морских кругах; а в России торговый флот появился намного позже военного. Теснее всего задачи военно-морской и внешней политики соприкасались с торговыми интересами в Англии.

До «второй Столетней войны» (1689–1815) между Англией и Францией государственные военно-морские силы редко сходились в бою за пределами Средиземноморья или европейской Атлантики. Если в Голландских войнах основные сражения велись в Ла-Манше или южной части Северного моря, то в период между Славной революцией 1688 года в Англии и окончанием Наполеоновских войн Англия, Франция и их союзники за шестьдесят три года сразились примерно в сорока крупных морских битвах, из которых только две пришлись на Северную Европу. Непосредственные причины отдельных конфликтов различались, но общая подоплека у всех была одна: не дать какой-то одной державе — Британии, Франции, Испании — установить господство над всей Европой, и именно этим объясняются постоянные перетасовки на периферии. Войны имели огромные последствия не только для Европы, и главным из них стало появление Великобритании как первой подлинно мировой державы, причем совершенно непредсказуемо: до Акта об унии 1707 года Великобри-

тании не существовало вовсе, а семьдесят лет спустя ее престиж и размеры сильно пострадали от Войны за независимость США.

Чтобы вести продолжительные военные кампании в дальних морях, требовалась здоровая команда, достаточные средства для длительных боевых действий и базы на заморских территориях. Впервые эти задачи были решены во время Девятилетней войны, или Войны за английское наследство*. Когда в 1688 году протестантский правитель Нидерландов Вильгельм III Оранский и его супруга Мария свергли английского короля Якова II — католика, отца Марии, Франция вела войну и с Нидерландами, и Англией. Несмотря на достигнутое морское соглашение между двумя государствами, оказавшимися под властью Вильгельма, мотивы для военных действий против Франции у англичан и голландцев отличались, поэтому надежной координации добиться не удалось. Многие англичане закономерно считали Вильгельма узурпатором, а сторонники Вильгельма подозревали во флоте яacobитские настроения. Если таковые действительно имелись, то как уважение представителей морской профессии к флотоводческому мастерству Якова. В звании лорд-адмирала он отличился в Англо-голландских войнах, будучи, как отозвался о нем один офицер, «знакомым с этими водами лучше многих штурманов его собственного флота; он и военачальник, и солдат, и лоцман, и штурман, и моряк — иными словами, мастер на все руки»¹⁴⁰⁹. Тем не менее, учитывая, что Вильгельму удалось обойти английский флот и высадиться на британском берегу, а в дальнейшем никаких примечательных побед за флотом не числилось, возникают основания для сомнений, особенно после того, как французы разгромили англо-голландский флот в сражении у мыса Бичи-Хед (оно же сражение при Бевезье).

Английский флот удержался на плаву лишь благодаря повышенному вниманию властей к военно-морской сфере и упадку французского флота, поскольку французская военно-морская администрация и стратегическое планирование не оправдали себя в условиях длительной морской войны¹⁴¹⁰. При всей своей методичности и дотошности, подготовительные меры, принятые морским министром Кольбером и его сыном и преемником маркизом де Сеньеле, не выдержали проверки боем. Начало войны выявило просчеты практически по всем статьям: некомплект экипажей, неремонтированные корабли, задержки

* Известна также как Война Аугсбургской лиги, Война Большого альянса, Война за Пфальцское наследство, а в Северной Америке как Война короля Вильгельма.

с поставками вооружения и испорченный провиант, выводящий команду из строя. У англичан тоже хватало проблем — для комплектования экипажей пришлось прибегнуть к принудительной вербовке. На одном корабле почти две трети из 600 единиц команды составляли обычные матросы («низшего ранга», в отличие от «более опытных и прилежных... матросов 1-й статьи»¹⁴¹¹), а 120 вовсе никогда не выходили в море. «Сражение — это меньшее из зол, с которыми сталкивается командующий английским флотом», — жаловался адмирал Эдвард Расселл¹⁴¹².

Не меньшей головной болью было финансирование военно-морских операций и инфраструктуры. В XVII веке Англия и Франция строили и обновляли военно-морские базы, верфи, портовые сооружения и заботились о благосостоянии моряков, открывая госпитали для раненых и учреждая фонды для ветеранов и вдов¹⁴¹³. Боевые корабли в эпоху парусников требовали больших трудозатрат, и поддержание работоспособности команды оставалось одной из основных задач вплоть до XX века. Проще оказалось реформировать инфраструктуру и финансирование военно-морских сил. Недостаток бюджетных средств, долго тормозивший развитие английских военно-морских сил, несколько снизился в 1694 году, когда шотландский торговец и предприниматель Уильям Патерсон взял заем, подписчиком которого выступил Банк Англии¹⁴¹⁴. Это учреждение, взявшее на себя роль государственного банка и управляющего долгами, увеличило гибкость выполнения государством своих финансовых обязательств в мирное и военное время. Управляя государственным долгом и обеспечивая доступность займов, банк гарантировал Англии возможность участия в войнах — либо непосредственную, либо через субсидирование континентальных союзников. Банк Англии заметно опережал аналогичные учреждения в других странах Европы — за исключением Нидерландов (тем более что политика банка называлась «голландской системой финансирования») — и давал островной державе беспрецедентное дипломатическое и военное преимущество.

Устойчивый приток доходов и развитие администрации позволили Британии удерживать более энергичный и стабильный темп операций, чем демонстрировал ранее любой другой флот, при этом все дальше выводя их за пределы территориальных вод. Предвестницей этих перемен стала кампания 1694–1695 годов, когда вместо того, чтобы вернуть флот из Средиземноморья в Англию на ремонт и отдых, адмирал Эдвард Расселл повел его в Кадис, и британская эскадра впервые зимовала на иноземной стоянке. В XVIII веке такие удаленные и продолжительные операции стали нормой. Другим признаком того,

что военно-морские амбиции Англии принимали новое направление, стало строительство королевских доков в Плимуте, на западе Ла-Манша к северу от Бреста, и заключение союза с Португалией, позволившего английским кораблям пополнять запасы провизии в Лиссабоне.

Через четыре года после окончания Девятилетней войны Карл II Испанский скончался, оставив трон Филиппу Анжуйскому — своему внучатому племяннику и внуку Людовика XIV. Безрадостная перспектива увидеть Францию и Испанию под властью Бурбонов заставила Англию и Нидерландскую республику объявить войну. Кроме политического, у голландских и английских торговцев имелся свой расчет — увеличить долю в торговле с Вест-Индией, потеснив Испанию. В первом сражении Войны за испанское наследство в июле 1702 года англо-голландские силы под командованием Джорджа Рука разгромили испанский «золотой флот» и его французский эскорт в испанском порту Виго. Нападение было совершено, когда груз уже в основном переправили на берег, однако потеря транспортных судов подорвала трансатлантическое торговое сообщение Испании, нишу которой теперь заняли французские торговцы, и открыла Вест-Индию для дальнейшего освоения английскими и голландскими претендентами. Гораздо большее стратегическое значение имел захват британцами Гибралтара и порта Маон на острове Менорка. Наступление на Тулон не увенчалось успехом, но французы успели затопить пятьдесят кораблей, чтобы те не попали в руки противника. Две базы на Западном Средиземноморье и потопленный у Тулона французский флот — теперь английские военно-морские силы, переименованные в Королевский военно-морской флот Великобритании, могли гарантировать британским торговцам доступ к прибыльным средиземноморским морским путям, угрожать французским торговым сношениям с Левантом и присматривать за североафриканскими корсарами. И хотя в ходе Семилетней войны Менорка была потеряна, Гибралтару предстояло выступить удобным плацдармом для расширения британского владычества на Восточное Средиземноморье, особенно Египет, и до 1950-х годов он будет важным звеном в цепи британских портов, протянувшейся через Мальту и Суэц к Красному морю, Индии, Гонконгу и Австралии.

К 1730-м британский флот был самым могущественным в мире — пожалуй, равняясь силой французскому и испанскому вместе взятым¹⁴¹⁵. В придачу к английским базам у него имелись средиземноморские форпосты на Гибралтаре и Менорке, Антигуа и Ямайке на Карибах, корабельные стоянки от Барбадоса до Бостона и возможность пользоваться материальной базой Бомбейской флотилии — военно-

морского подразделения Английской Ост-Индской компании, существовавшего с начала XVII века. Несмотря на это, если не считать взятия Портобело на карибском побережье Панама силами всего пяти кораблей, решающие военно-морские операции в Войне за австрийское наследство ограничивались европейскими водами¹⁴¹⁶. Однако опыт удаленных военных действий окажется бесценным для британцев, которые применят извлеченные уроки в кампаниях Семилетней войны, не знавшей равных по размаху и масштабам¹⁴¹⁷. Кроме впечатляющей блокады и последующего уничтожения брестского флота в европейских водах состоялось всего два сражения. С 1757 по 1759 год британская и французская эскадры числом до одиннадцати линейных кораблей сражались в Индийском океане за соответствующие Ост-Индские компании и их союзников¹⁴¹⁸, а после вступления в войну Испании корабли британских военно-морских сил выступили из Индии на Филиппины захватывать Манилу. Однако самое большое рассредоточение действий наблюдалось в Америке. В 1758 году двадцать кораблей приняли участие во взятии французской крепости Луисбург в восточной части Новой Шотландии. Оттуда флотилия поднялась по реке Святого Лаврентия и успешно высадила войска выше Квебека, что позволило занять город с тыла и подготовить плацдарм для захвата Монреаля и всей Канады. Население этой обширной территории было значительно меньше, чем у тринадцати колоний на юге, и в коммерческом отношении североамериканские фактории Британии сильно проигрывали ее же карибским плантациям. Георг III четко объяснил расклад в письме к первому лорду адмиралтейства в разгар Войны за независимость США: «Если мы потеряем сахарные острова, негде будет брать средства на продолжение войны; острова нужно защитить, пусть даже ценой вторжения неприятеля в Англию»¹⁴¹⁹. На этот риск Британии идти не пришлось, на ее рубежи во время Войны за независимость никто не посягнул, и карибские острова остались за нею. Однако независимость тринадцать взбунтовавшихся колоний вопреки малым шансам на успех отвоевали.

ВОЙНА ЗА НЕЗАВИСИМОСТЬ США

Непосредственные причины Войны за независимость восходят к политике короны, проводившейся после Семилетней войны, но истоки самоопределения колонистов нужно искать в предыдущем столетии. Практически забытые королем и парламентом во время

Английской революции 1640-х годов, торговцы и ловцы трески из британских колоний Северной Америки выбрали себе нишу в торговле с Вест-Индией¹⁴²⁰, которая после сведения лесов под плантации сахарного тростника значительную долю продуктовых товаров и почти все дерево экспортировала из Северной Америки. В результате в XVIII веке в британской Северной Америке резко увеличились объемы судостроения, обеспечившие в итоге почти треть судов британского торгового флота. В XVII веке американские судостроители спустили на воду около тысячи кораблей¹⁴²¹ — в основном довольно небольших по тогдашним меркам, неспособных тягаться с более крупными судами, построенными на английских верфях, однако вполне подходящих для плавания в Западной Атлантике и на Карибах. Колониальным морякам и корабелям сыграл на руку изданный Кромвелем Навигационный акт, позволивший им служить под британским флагом и строить суда для британских владельцев. Однако в целом колонисты сильно негодовали по поводу прописанных в Навигационном акте запретов, заведомо неосуществимых в связи с банальной нехваткой судов для обслуживания всех дальних британских колоний. Более того, по закону европейские товары, поставляемые в колонии, надлежало сперва перегружать в Англию. Это вело к вынужденным задержкам, повышению затрат на погрузочно-разгрузочные работы и выливалось в удвоение пошлин на некоторые виды импорта в Англию и экспорта из нее. Перечень товаров, которые можно было экспортировать только в Англию, но не в британские колонии и, тем более, в иностранные порты, постепенно ширился¹⁴²². К 1750-м туда входил сахар, патока и рис, медная и железная руда, табак и хлопок, а также шкиперское имущество — смола, лес, деготь и пенька. Закономерным следствием был разгул контрабанды.

Хотя финансовая система обеспечивала Британии больший, чем у противников, простор для маневра в ведении военных действий, конфликты XVIII столетия требовали огромных затрат. Чтобы покрыть расходы на возврат кредитных средств и финансировать продолжающуюся защиту североамериканских колоний — в том числе отвоеванных у Франции в Семилетней войне — правительство вводило налоги, призванные поднять государственные доходы и урегулировать торговлю, ужесточало Навигационный акт, предотвращая нелегальную торговлю с небританскими колониями Вест-Индии, и перевело рассмотрение контрабандистских дел из провинциальных судов, где правительство не имело никакой возможности выиграть

процесс, в суды адмиралтейской юрисдикции. Протест против этих мер принимал разные формы и достиг кульминации в Бостонском чаепитии. Весной 1773 года Ост-Индская компания получила разрешение парламента на возврат налоговой пошлины на чай, экспортируемый в Ирландию и Северную Америку. Это позволило ей перебить цены контрабандистов, но казна теперь несла 60 000 фунтов убытка в год. В результате вокруг принципа налогообложения колоний разгорелся конфликт. Мрачные прогнозы таких парламентариев, как Уильям Даудезуэлл: «Заявляю благородному лорду прямо, если он не отменит налог, они откажутся от чая»¹⁴²³, — премьер-министра лорда Норта не поколебали.

Когда три судна Ост-Индской компании прибыли в Бостон, горожане потребовали отправить весь чай обратно в Англию. Затянувшееся противостояние разрешилось, когда тридцать-шестьдесят колонистов пробрались на суда и скинули груз чая в гавань. В качестве ответной меры парламент издал Невыносимые (или Принудительные) законы: аннулировал хартию колонии Массачусетского залива, закрыл бостонский порт, разрешил слушание в Англии судебных дел против представителей короны и обязал гражданских лиц принимать на постой военных¹⁴²⁴. Все репрессии, за исключением последней, относились только к Массачусетсу, однако многие другие колонии из солидарности тоже закрыли порты для английских судов, и осенью 1774 года в Филадельфии собрался Первый континентальный конгресс. В феврале 1775 года парламент затянул петлю на шее колоний, издав закон, запрещающий новоанглийским рыбакам «вести промысел... на отмелях Ньюфаундленда... или на любых других участках побережья Северной Америки»¹⁴²⁵. Два месяца спустя британский полк, посланный в Лексингтон, штат Массачусетс, арестовать повстанческих руководителей, встретило местное ополчение — так завязалась Война за независимость.

Перспективы повстанцев были незавидными. В североамериканских водах базировалось более двадцати линейных кораблей британских военно-морских сил, у колоний не было ни одного. В XVII–XVIII веках с местных стапелей сошли тысячи торговых судов, однако колонии не умели строить боевые корабли и едва ли могли раздобыть корабельные орудия, боеприпасы и порох. Мало у кого из колонистов имелся мореходный опыт, так что организованные вылазки в большинстве своем проваливались. Не увенчались успехом две попытки захватить порох на Бермудах и Багамах, потерей всех тридцати девяти судов закончилась экспедиция в бухту Пе-

нобскот с целью взять небольшой британский форт Кастин в штате Мэн¹⁴²⁶. Если на море и случались редкие победы, то исключительно благодаря личным заслугам — в основном, каперов, имеющих лицензии, выданные либо Континентальным конгрессом, либо отдельными штатами. Кроме того, американские каперы сыграли жизненно важную роль в перевозке орудий и боеприпасов от сочувствующих французских и голландских поставщиков — в основном через Карибы, хотя и не без риска для всех участников цепочки. В отместку британские каперы и боевые корабли перехватывали голландские суда и громили фактории на Карибах, в Западной Африке и Южной Азии¹⁴²⁷.

Французы были только рады поддержать врага Британии, не ввязываясь в непосредственные военные действия, однако американские дипломаты настойчиво склоняли их к более решительному участию, и в феврале 1778 года Франция подписала Договор о дружбе и торговле. Впрочем, подписание вряд ли состоялось бы, не предвари его менее предсказуемый успех — победа американского речного флота в бою у острова Валькур на озере Шамплейн. Британцы надеялись отрезать Новую Англию от остальных колоний, пройдя через озеро Шамплейн между Нью-Йорком и Вермонтом в долину реки Гудзон¹⁴²⁸. Чтобы им помешать, генерал Бенедикт Арнольд собрал небольшой отряд из военных и кораблестроителей в Скенесборо, штат Нью-Йорк, и построил там три галеры, один парусный бот и восемь плоскодонных канонерок-«гондол». В октябре 1776 года флотилия Арнольда выдержала четырехдневную битву с пятью боевыми кораблями, двадцатью канонерками и двадцатью восемью баркасами капитана Томаса Прингла. Проиграв с тактической точки зрения, Арнольд одержал стратегическую победу, вынудив Прингла отложить продвижение на юг до следующей весны. Тем временем Континентальная армия укрепила свои позиции в долине Гудзона, и после возобновления вооруженных действий американцы добились капитуляции британской армии в Саратоге, штат Нью-Йорк. Именно эта победа и убедила французов, что у повстанцев есть шансы выиграть войну¹⁴²⁹.

В 1780 году французский флот доставил генералу Джорджу Вашингтону подкрепление — графа де Рошамбо с шеститысячным войском. В марте следующего года в Северную Америку через Вест-Индию отплыл граф де Грасс. 30 августа 1781 года его флотилия из двадцати восьми линейных кораблей достигла Чесапикского залива, и к Вашингтону и Рошамбо, теснящим генерала Чарльза Корнуол-

лиса, присоединились еще три тысячи триста французов, которые затем осадили Йорктаунский полуостров. Через несколько дней контр-адмирал британских военно-морских сил Томас Грейвз выступил из Нью-Йорка и 5 сентября был в Чесапике. Вместо того чтобы напасть на стоящие на якоре корабли де Грасса, Грейвз развернул боевой строй. Французский флот вышел из бухты несколько беспорядочно, и Грейвз атаковал, но из-за путаницы в сигналах арьергард участия в битве при Вирджиния-Кейпс почти не принимал¹⁴³⁰. Французы потеряли около двухсот человек, в два раза больше британцев, но им удалось отеснить тех от Чесапика и помешать соединению войск Грейвза и Корнуоллиса. Следующие несколько дней продолжать битву мешал небольшой ветер, но к 10 сентября де Грасс уже снова подступил к Чесапику. Девятнадцатого октября зажатый между французским флотом и Континентальной армией Корнуоллис сдался, и независимость, объявленная Соединенными Штатами пятью годами ранее, была завоевана.

Война между Францией и Британией продолжилась на Карибах и в Индийском океане, где особенно впечатляющую кампанию провел вице-адмирал Пьер Андре Байи де Суффрен. Суффрен выступил из Франции одновременно с де Грассом и, помешав британцам завладеть голландской Капской колонией в Южной Африке¹⁴³¹, в феврале 1782 года принял командование французскими военно-морскими силами в Индийском океане — тремя 74-пушечными кораблями, семью 64-пушечными и двумя 40-пушечными. Британцы отвоевали у голландцев шри-ланкийский порт Тринкомали и сражались с индийским союзником французов султаном Майсура Хайдером Али. Несмотря на численное превосходство противника и отсутствие форпоста — зимовать Суффрену пришлось в голландском Ачехе на Суматре, — в августе 1782 года вице-адмирал взял Тринкомали и на следующий год не дал британцам захватить Куддалор за четыре дня до заключения мира. По пути на родину Суффрен завернул в Кейптаун, где его недавние противники, британские офицеры, с готовностью признали его руководство индийской кампанией виртуозным. «Добрые голландцы приняли меня как своего спасителя, — писал Суффрен, — но никакие почести не льстили мне так, как уважение и внимание со стороны находившихся там англичан»¹⁴³². Тем не менее его победы никак не изменили расстановку сил в Индии, а все извлеченные и переданные подчиненным тактические и стратегические уроки сгинут десятилетие спустя в бурях Французской революции.

ФРАНЦУЗСКИЕ РЕВОЛЮЦИОННЫЕ И НАПОЛЕОНОВСКИЕ ВОЙНЫ

Как и вражда между Англией и Нидерландской республикой, пережившая переход Англии от монархии к протекторату и обратно в XVII веке, ненависть Франции к туманному Альбиону оставалась с 1789 по 1815 год неизменной и во времена республики, и во время империи. Через восемь месяцев после того как Франция в 1793 году объявила войну Британии, вице-адмирал Сэмюэл Худ оккупировал сданный французскими роялистами Тулон, но при этом оттянул ресурсы от более важной кампании по захвату французских колоний на Карибах, на которые у Франции приходилось 40 процентов внешней торговли и две трети океанского торгового флота. Британцы заняли несколько островов, но первоначальный успех подпортила бесцеремонность по отношению к французским колонистам и гибель около шестидесяти пяти тысяч человек, в том числе примерно двадцати тысяч моряков, от тропической болезни с 1793 по 1801 год. Даже тактическая победа в битве Славного первого июня 1794 года — состоявшейся так далеко в открытом море, что ее сложно было привязать к какому-то топониму, — обернулась стратегическим поражением, поскольку британцы по помешали конвою с зерном добраться до голодающей Франции.

В 1798 году центром внимания вновь стало Средиземноморье — адмиралу Горацио Нельсону было поручено приглядывать за французским флотом, собирающимся у Тулона под началом Франсуа Поля Брюйеса д'Эгалье. «Чрезвычайно крепкий ветер»¹⁴³³ согнал Нельсона со стоянки, как раз когда Брюйес выступил в Египет с армадой из двадцати боевых кораблей, трехсот транспортов и тридцати с лишним тысяч солдат наполеоновской армии. Не зная, куда движется флотилия Брюйеса и не располагая достаточным числом кораблей, подходящих для преследования («Погибни я в тот момент, на моем сердце стоял бы штамп „нехватка фрегатов“»¹⁴³⁴), Нельсон догнал французов в Египте сразу после высадки наполеоновской армии. Брюйес поставил тринадцать кораблей и четыре фрегата на рейде Абукира¹⁴³⁵ к востоку от Александрии, но совершил два принципиальных просчета, решив, что Нельсон не будет атаковать до утра и что кораблям не нужно готовиться к бою пушки по береговому борту, поскольку Нельсон с той стороны зайти не сможет. Однако Нельсон атаковал сразу и, сумев вклинить пять кораблей между французским строем и берегом, одержал безого-

вооруженную тактическую и стратегическую победу, которая стоила французам одиннадцати линейных кораблей и двух фрегатов. Французская армия застряла в Египте на два года.

Тем временем Наполеон вернулся во Францию и в статусе первого консула одержал ряд ошеломляющих побед над континентальными армиями. Британия пыталась субсидиями стимулировать участие других европейских держав в войне, но их отпугивало стремление британских военно-морских сил настоять на своем праве таможенного досмотра. В конце 1800 года Россия, Пруссия, Швеция и Дания объявили вооруженный нейтралитет, закрыв свои порты для британских судов и отказав британскому флоту в праве досматривать суда нейтральных держав. Дипломатическими силами переломить эту политику не удалось, и в марте 1801 года адмирал сэр Хайд Паркер и Нельсон выступили с тридцатью девятью кораблями в направлении Балтики. Упреждающий удар по Копенгагену¹⁴³⁶ с целью помешать Дании перейти на сторону французов вынудил датчан снять эмбарго (вслед за ними порты открыли и Россия с Швецией), а также принес британцам пятнадцать датских линейных кораблей и столько же фрегатов.

В 1802 году измотанные войной Британия и Франция заключили Амьенский мир, но на следующий год военные действия возобновились. Проведав о планах Наполеона вторгнуться в Англию, Нельсон получил приказ запереть флот вице-адмирала Пьера Вильнева в Тулоне. Весной 1805 года Вильнев ускользнул от Нельсона, встретился с испанским флотом в Кадисе и пришел на Мартинику на другой стороне Атлантики, пытаясь помешать британцам стянуть свои корабли для защиты Англии¹⁴³⁷. Нельсон пустился в погоню, и Вильнев, узнав, что Нельсон добрался до Карибских островов, почти сразу же вернулся в Кадис, снова преследуемый по пятам Нельсоном. Опасаясь сражаться с британским флотом, Вильнев оставался на месте, пока не получил известие, что Наполеон отстраняет его от командования. Ранним утром 19 октября восемнадцать французских и пятнадцать испанских линейных кораблей выбрали якорь. Через два с половиной часа флажными сигналами это известие было передано Нельсону по цепи фрегатов, растянувшейся на пятьдесят миль к юго-западу¹⁴³⁸. Объединенному франко-испанскому флоту понадобилось два дня, чтобы вырваться из Кадиса, и сперва казалось, что Вильнев попытается сбежать в Средиземное море, однако 21 октября он вернулся и встретил противника лицом к лицу в мыса Трафальгар.

За одиннадцать дней до этого Нельсон инструктировал своих офицеров следующим образом:

*Задача британского флота — прорезать неприятельский строй за два-три корабля от флагмана (который должен располагаться по центру) и прорваться к арьергарду. Конечно, надо оставлять место случаю, ни на что нельзя рассчитывать в морском сражении — ядра могут крушить как чужие мачты и реи, так и свои, но я надеюсь, что мы одержим победу прежде, чем неприятельский авангард подоспеет на подмогу арьергарду... если сигналы будут неразличимы или непонятны, никто из командиров не испортит дела, если подобрется вплотную к неприятелю*¹⁴³⁹.

Нельсон разделил флот на две колонны и, когда противники сблизились, поднял свой самый знаменитый флажный сигнал: «Англия ждет, что каждый исполнит свой долг»¹⁴⁴⁰. Бой сразу завязался ожесточенный, и флагман Нельсона «Виктори», находившийся в самой гуще сражения, в какой-то момент попал под продольный огонь трех французских кораблей. Нельсон был ранен, и три часа спустя — успев получить известие о захвате пятнадцати вражеских кораблей — герой Абукира, Копенгагена, а теперь и Трафальгара скончался. Но жизнь он отдал не напрасно: при Трафальгаре был уничтожен французский военный флот, и британские военно-морские силы на целый век избавились от серьезных соперников.

Всего при Трафальгаре сражалось 43 000 человек, потери с обеих сторон составили 17 процентов — более 3100 моряков погибшими и 4100 ранеными¹⁴⁴¹. В целом испанско-французский флот понес в три раза бóльшие потери, чем британцы, а убитыми — в десять раз. Разница не особенно удивляет, британцы обычно выходили из сражений с еще меньшими потерями. По некоторым оценкам, в шести крупных морских боях между Славным первым июня и Трафальгаром британцы потеряли убитыми в шесть раз меньше противника, а в десяти схватках один на один во время Семилетней войны у французов погибло 855 человек, в тринадцать раз больше, чем у британцев. Причин для этой разницы немало, но одна из них — выработанное англичанами психологическое преимущество, основанное на том, что смысл битвы они видели в атаке. Адмирала Джона Бинга, упустившего Менорку во время Семилетней войны, расстреляли не за то, что сдал остров, и не за трусость, а за то, «что не сделал все возможное, чтобы захватить или уничтожить вражеские корабли»¹⁴⁴² — преступление, караемое, согласно военному кодексу, смертной казнью.

ПЕТР I И МОРСКИЕ АМБИЦИИ РОССИИ

Пока западные державы в конце XVII века боролись за господство в Атлантике и Средиземноморье, Петр I ускоренными темпами ковал из России морскую державу. Главной заслугой царя было не строительство большого флота и не формирование военно-морской администрации — этого он тоже добился, хотя детища его оказались не очень долговечными, — а выход к Балтийскому и Черному морям и дальнейшее продвижение на восток через Сибирь к Тихому океану и Северной Америке. В 1683 году Петр первым из царей посетил беломорский порт Архангельск и повелел заложить там свою первую верфь. Тринадцать лет спустя он осадил отстоящую от Архангельска на две тысячи с лишним километров к югу черноморскую крепость Азов¹⁴⁴³, но кампания успехом не увенчалась из-за невозможности блокировать снабжение крепости по морю. Тогда Петр I построил на реке Воронеж — притоке Дона — двадцать пять галер и 1400 речных стругов и барок, и на следующий год Азов был взят. До Черного моря было теперь рукой подать, и Петр I начал крупную кораблестроительную кампанию, однако в конечном счете большая часть кораблей сгнила или была передана туркам (как и Азов) по мирному договору 1713 года. Тем временем Петр I год ездил по Западной Европе, лично участь кораблестроению на голландских и английских верфях и осваивая навигационное мастерство и тонкости организации военно-морских сил¹⁴⁴⁴. Кроме того, царь вербовал кораблестроителей и преподавателей для учрежденной в 1700 году в Москве Школы математических и навигацких наук (пятнадцать лет спустя будет открыта Морская академия в Санкт-Петербурге); готовил почву для отправки российских корабелов, моряков, лоцманов и инженеров учиться на Западе и брал французский, британский, голландский, датский и шведский морские уставы за образец для российского, изданного в 1720 году¹⁴⁴⁵.

Применить на практике активно перенимаемый опыт зарождающемуся российскому флоту выпало в Северной войне (1700–1721) с Швецией и ее союзниками. Первое десятилетие успехами отмечено не было, если не считать взятия крепости Нотебург на Неве, в устье которой Петр в 1703 году основал Санкт-Петербург¹⁴⁴⁶. Восемь лет спустя русские завоевали находившиеся под властью шведов города от Вислы до финской границы, а в 1714 году галерная флотилия перебросила десант числом 1600 человек к Гельсингфорсу (Хельсинки), тогда принадлежавшему шведам. Шведский флот из двадцати

восьми кораблей (включая шестнадцать линейных) отступил к выходу в Финский залив, где русские разгромили его в Гангутском сражении¹⁴⁴⁷. Во флоте Петра имелось одиннадцать линейных кораблей, четыре фрегата и девять галер, сконструированных по венецианским образцам. Часть кораблей строилась в России, часть заказывали из Нидерландов и Англии, что сильно встревожило шведов, усмотревших в этом нарушение англо-шведских мирных договоров. В анонимном памфлете, озаглавленном «Северный кризис, или Беспристрастные суждения о политике царя» (1716), далеко не беспристрастный шведский посол граф Карл Юлленбург писал: «Эти звери, дикари и варвары рвутся владеть Балтикой. Флот царя скоро превзойдет числом шведский и датский вместе взятые... и установит свое господство на Балтийском море. Вот тогда мы спросим себя, где были наши глаза и как мы не разглядели его далеко идущих планов»¹⁴⁴⁸. Когда Лондон обеспокоился тем, что царь «сминает за границу мастеровых из британских мануфактур»¹⁴⁴⁹, парламент издал закон, призванный пресечь вербовку искусных ремесленников Россией. Тем не менее стратегия Петра I принесла обильные плоды, и Ништадтский мир¹⁴⁵⁰, по которому Швеция уступала России Эстонию, Ливонию, Ингерманландию и часть Карелии (прилегающую к Санкт-Петербургу), положил конец многовековой изоляции России от Балтики, прочно укрепив ее в статусе одного из главных игроков на европейской арене.

Резкие перемены курса внешней политики при преемниках Петра I никак не затронули вечную вражду с османами. В 1736 году Азов был взят снова, но только при Екатерине II удалось наконец сломить монополию турок на Черном море. В начале Русско-турецкой войны 1768–1774 годов Екатерина II перебросила с Балтики в Средиземное море четырнадцать линейных кораблей и семь фрегатов. Обеспокоенные францужско-османским сближением британцы переоснастили российский флот и предложили услуги опытных морских офицеров. Несмотря на превосходство турок в числе линейных кораблей, 25 июня 1770 года их флот был почти полностью уничтожен в огне Чесменского сражения¹⁴⁵¹ у эгейского побережья Турции — эпохальное событие, наконец исполнившее мечты Петра I о славе русского флота. По Кючук-Кайнарджийскому миру Россия получила ряд крепостей на Азовском море и в устье Днепра, а также открыла для своих и иноземных судов Черное море, Босфор и Дарданеллы, два столетия находившиеся под безраздельной властью Османской империи.

Формально проход через проливы был разрешен только российским торговым судам, однако другие — в частности, французские — преодолевали ограничение под российским флагом. Набирающую обороты торговлю подкосила Русско-турецкая война 1787–1792 годов, поводом к которой послужило присоединение Россией Крыма и строительство военно-морской базы в Севастополе¹⁴⁵². К концу войны центром торговой и политической активности России на Черном море стала Одесса, в наше время принадлежащая Украине. Череда толковых градоначальников — в том числе двух французов — за полвека, прошедших с 1794 года, превратила порт из деревни с 2000 жителями в процветающий город с населением в 75 000 человек. До появления железных дорог в середине XIX века черноморские порты России существовали не столько за счет связей с северными частями страны, сколько за счет морского сообщения с портами Османской империи, Эгейского моря и земель за их пределами. И хотя в Одессу за этот период перебралось немало русских, торговая прослойка там отличалась большей этнической пестротой, чем в любом другом уголке империи: кроме армян, евреев, греков, татар, там обосновались немецкие меннониты, а также торговцы из Франции и других западноевропейских стран. Приезжали и турки, хотя турецкие порты — в отличие от проливов — открыли для российских судов только после Адрианопольского мира в 1829 году¹⁴⁵³.

Торговля с Азией

Выход России к Черному морю наделил царя беспрецедентным влиянием на православное население Османской империи от Балкан до Ближнего Востока и встревожил британцев, испугавшихся, что Россия сменит Францию в роли главной угрозы — пусть и не на море — сношениям с Индией. Во время Семилетней войны войска Ост-Индской компании (почти целиком укомплектованные индийцами) нанесли поражение правителю Бенгалии — независимой провинции Империи Моголов, которая стала краеугольным камнем Британской Индии. Могольского наместника заменил ставленник компании, и несколько лет спустя великий могол, власть которого к тому времени заметно пошатнулась, был вынужден отдать Английской Ост-Индской компании функции дивана (финансового ведомства) Бенгалии, Бигара и Ориссы¹⁴⁵⁴. Закрепившись в Калькутте — речном порте на притоке Ганга Хугли, — компания принялась стремительно

умножать доходы от Бенгалии, одной из богатейших индийских земель. Благодаря контролю над бесценными бенгальскими шелковыми и хлопковыми производствами, объем серебра, который компании приходилось ввозить в Индию, чтобы платить за импортируемые в Европу товары, сократился более чем на 90 процентов — с 5 миллионов гульденов в 1751–1752 годах до менее 400 000 двадцать лет спустя¹⁴⁵⁵. Между тем стоимость экспорта из Бенгалии выросла с 1760 по 1780 год почти в три раза — до 12,5 миллиона гульденов в год¹⁴⁵⁶. Общая стоимость импорта голландской и английской компаний в Европу увеличилась в XVIII веке в четыре раза, но при этом разительно изменился его состав. В конце 1630-х годов более чем две трети перевозимого ОИК товара приходилось на пряности (в том числе перец) и менее 15 процентов на ткани. Столетие спустя доля пряностей снизилась до 14 процентов, а доля тканей троекратно выросла. У англичан пряности, которыми они всегда занимались меньше, составляли в 1731–1740 годах всего 4¹/₂ процента от общего объема, на три четверти занятого тканями.

Величайшим двигателем торговли с Азией явился китайский чай, в ограниченных количествах начавший поступать в Европу с 1660-х годов¹⁴⁵⁷. Первыми эту нишу стали осваивать голландцы, и если к 1715 году ОИК закупала для Нидерландов от шестидесяти до семидесяти тысяч фунтов чая в год, то к концу столетия ежегодный объем импорта достигал четырех-пяти миллионов фунтов. Еще больше впечатляли успехи ее английских конкурентов, закупки которых выросли с 20 000 фунтов в год в 1700-м до 100 000 фунтов в 1706-м, а через шестьдесят лет — до шести миллионов фунтов. Пока британское правительство не снизило в 1784 году грабительские пошлины на импорт чая (составлявшие от 79 до 127 процентов¹⁴⁵⁸), более семи миллионов фунтов чая — примерно половина всего импорта в континентальную Европу силами ОИК и других торговых компаний — ежегодно переправлялись в Британию контрабандой. Уменьшение пошлин до 12,5 процента послужило сразу нескольким целям: снизило розничную цену чая, покончило с контрабандой и увеличило долю Британии в европейском импорте чая с 36 до 84 процентов.

Следуя давней китайской традиции борьбы с пагубным влиянием иноземцев, династия Цин (1644–1912) ввела так называемую кантонскую систему торговли, призванную удерживать европейцев на безопасном расстоянии от своих подданных¹⁴⁵⁹. Принципы ее были изложены в Пяти указах 1759 года, устанавливающих времен-

и территориальные границы для судов и людей (европейских капитанов, в том числе служанок, не пускали дальше Макао); требовавших вести торговлю только при посредничестве уполномоченных правительством торговцев (*гонхан*); сводящих к минимуму контакт европейцев и китайцев и препятствующих иностранцам в изучении китайского языка. В XVIII веке в Кантоне (как англичане называли Гуанчжоу) находилось одновременно не больше нескольких сотен европейцев — ничтожное число по сравнению с тысячами жителей Фуцзяня и Гуанчжоу, переселявшихся в Юго-Восточную Азию или торговавших с ней после того, как власти Цин ослабили в 1683 году ограничения китайской морской торговли.

Приобщение Китая к коммерческой и политической жизни Юго-Восточной Азии происходило силами частных предпринимателей, не пользующихся поддержкой властей, однако действовали они с таким размахом, что на заморских территориях постепенно превращались в «торговцев без империи»¹⁴⁶⁰, почти как мусульманские купцы на берегах Индии в предшествующие века. Китайские кварталы давно росли в колониальных городах — Макао, Маниле, Батавии и Малакке, где китайские торговцы и ремесленники намного превосходили числом европейских поселенцев. Джонки водоизмещением в пять-сот-шестьсот тонн из Амоя (Сямынь) часто заходили в Бруней, на Борнео, находившийся вне сферы европейского влияния, и в 1776 году гость Ост-Индской компании писал, что «торговля между Китаем и Борнео напоминает европейско-американскую»¹⁴⁶¹ масштабами. К концу века в Амое базировалась тысяча джонок, ходивших в дальние моря¹⁴⁶².

Кроме того, китайцы внедрялись в административные институты таких государств, как Аюттхая в Таиланде и Матарам на Яве, где правители назначали их сборщиками налогов, чтобы доходное место не досталось претендентам из местных. Были территории, где у китайцев складывались собственные государственные образования под патронажем местных правителей. По мере роста диаспоры китайцы все больше обращались к сельскому хозяйству, выращивая продовольственные культуры и перец¹⁴⁶³. Другие занятия включали добычу олова на Малакке и золота на Борнео, где в конце века началась золотая лихорадка. Если португальцы, голландцы, а потом и британцы тяготели к местам, уже освоенным китайскими торговцами, то китайцы и юго-восточные азиаты за морями, наоборот, от европейцев зависели меньше. Бугийские торговцы с Сулавеси вырвали у голландцев контроль над несколькими малайскими штатами, а их поселение

на юге Малакки привлекло Стэмфорда Раффлза на Сингапур, остров в восточной части Малаккского пролива¹⁴⁶⁴. В 1819 году он арендовал остров у султана Джохора и основал факторию с целью содействовать китайской торговле и ослабить ОИК. Выбор оказался превосходным. К 1867 году, когда остров официально стал колонией британской короны, его население достигло ста тысяч, а сегодня в независимом городе-государстве проживает пять миллионов человек, и он входит в пятерку крупнейших портов мира.

К тому времени, как Раффлз укрепился на Сингапуре, к торговле в муссонных морях начали прибоящаться и американцы, искавшие прибыльные торговые ниши в мире, где господствовали британцы, которые после Войны за независимость всеми силами пытались перекрыть кислород своим бывшим колонистам. В 1783 году «Эмпресс оф Чайна» вышла из Нью-Йорка с грузом женшеня, вина и бренди, различных промышленных товаров и двадцати тысяч долларов серебром. Побывав в Гуанчжоу в числе других тридцати четырех западных судов, «Эмпресс оф Чайна» выручила больше 25 процентов прибыли и, наполнив трюмы чаем, золотом, шелком и фарфором, направилась в обратный путь. Но, как и европейцы, американцы мало производили того, что требовалось или хотелось китайцам. Джон Ледьярд, уроженец Коннектикута и участник третьей исследовательской экспедиции Джеймса Кука, предлагал добывать пушнину на северо-западе Тихого океана и продавать в Гуанчжоу, тем самым прорываясь на прибыльный китайский рынок без риска прогореть. В сентябре 1787 года объединение бостонских торговцев, судовладельцев и капитанов снарядило два судна — «Колумбия Редивива» с капитаном Джоном Кендриком и «Леди Вашингтон» с Робертом Греем. Обогнув мыс Горн, они достигли испанского поселения в заливе Нутка на западном берегу острова Ванкувер, где обнаружили три английских судна, пришедших с теми же целями. Поменявшись с Кендриком, Грей отплыл в Гуанчжоу, продал пушнину, закупил чай и вернулся обратно через мыс Доброй Надежды, тем самым совершив первое кругосветное плавание под американским флагом.

В авангарде торговли с Китаем выступали коммерсанты из Салема, Массачусетс, которые, застолбив территорию в Гуанчжоу, занялись перцем с Суматры и кофе из Мохи¹⁴⁶⁵. Импорт перца стремительно набирал обороты, которые в 1802 году составили миллион фунтов, а еще через два года выросли в семь раз. Кроме того, после вторжения французов в Нидерланды в 1795 году американцы начали торговать и с Японией. Поскольку свободных судов, которые могли бы ходить

из Батавии в японскую факторию, у ОИК не оказалось, голландцы фрахтовали их у нейтральных стран, таких как Дания и США¹⁴⁶⁶. К 1807 году в Десиме побывало одиннадцать американских судов под голландским флагом. Скромное начало, но четыре десятилетия спустя Соединенные Штаты сыграли ведущую роль в том, чтобы положить конец самоизоляции Японии от западных держав.

ПОКОРЕНИЕ МОРЕЙ В XVIII ВЕКЕ

Американцы были пионерами транстихоокеанской торговли — опередить их успела только Испания с манильскими галеонами и российский торговцы пушниной. Отношения других европейцев с Тихим океаном были неустойчивыми и ограничивались спорадическими исследовательскими вылазками, редкими попытками перехватить манильские галеоны и перебить испанцам каботажное сообщение между Перу и Мексикой. Однако водное пространство было слишком велико, технологии того времени слишком несовершенны, а мерила успеха слишком специфичны, и Тихий океан оставался почти неизведанным. В итоге к XVIII веку на карте мира по-прежнему белело огромное пятно.

Хотя основные заслуги в покорении Тихого океана принадлежат британским и французским мореплавателям, его северную часть осваивали и русские — еще до того, как Петр I принялся ковать из России морскую державу. К 1619 году Россия отодвинула восточную границу к Тихому океану, основывая по пути речные порты — в том числе Якутск на Лене. В 1649 году, через десять лет после того как русские вышли на тихоокеанский берег, Семен Дежнев с сотней спутников на семи кочах (одно- или двухмачтовое судно с прямыми парусами) спустился по Колыме до Арктики, обогнул Чукотский полуостров и прошел на юг через Берингов пролив к Анадырю, преодолев около 1500 миль¹⁴⁶⁷. Живыми из первого перехода европейцев через пролив вернулись не больше десятка человек, и об экспедиции Дежнева фактически забыли. Однако о том, что с северо-востока Сибири, может быть, рукой подать до северо-запада Америки, подозревали давно, и Петр I незадолго до смерти отправил датчанина Витуса Беринга исследовать восточную оконечность Чукотки. В 1728 году после трехлетнего перехода через Сибирь Беринг на корабле «Святой Гавриил» добрался от Камчатки до Полярного круга и на следующий год увидел берега Аляски. Еще десять лет спустя Беринг

провел два пакетбота из Охотска вдоль побережья Алеутских островов до самой Аляски. На обратном пути экспедиция вынужденно встала на Командорских островах, не дойдя 175 миль до Камчатки, — Беринг и часть команды погибли на острове, который теперь носит имя мореплавателя. Уцелевшие добрались до Камчатки в 1742 году, привезя шкуры морского бобра общей стоимостью 30 000 долларов, и на всем пространстве от Алеутских островов до Аляски началась пушная лихорадка¹⁴⁶⁸. В 1799 году российские власти оформили монопольное право Российско-американской компании на торговлю и промысел к северу от острова Ванкувер.

К этому времени английские, французские и испанские мореплаватели уже три десятилетия с успехом устранили белые пятна на карте Тихого океана. Накопленные за счет международной торговли капиталы шли на финансирование правительственных экспедиций, носивших научно-исследовательский характер и проникнутых духом познания природы и человеческого общества. Главной задачей мореплавателей было разгадать две до тех пор неразрешенные загадки Тихого океана: скрывается ли на самом деле в умеренных широтах Южного полушария огромная и наверняка богатая Неведомая Южная земля и существует ли западный выход из Северо-Западного морского пути. И все же, восторгаясь сейчас научно-культурными плодами этих экспедиций, не стоит забывать о коммерческих и дипломатических интересах, двигавших организаторами, вдохновленными не столько идеалами Просвещения, сколько имперским соперничеством и желанием развивать торговлю. Успех экспедиции определялся коммерческим потенциалом открытых земель. В 1642 году ОИК поручила Абелью Янсону Тасману «открыть для освоения частично известную, но все еще недостижимую Южную и Восточную Землю [Австралия] и умножить благосостояние Компании»¹⁴⁶⁹. Отплыв из Батавии, Тасман добрался до Тасмании, Новой Зеландии, островов Тонга и Северной Австралии, но «никаких богатств и выгодных перспектив, за исключением означенных земель и очевидно хорошего прохода [к Южной Америке] не выявил». Итоги второго плавания показали ОИК еще менее обещающими, и она оставила попытки.

В 1764–1766 годах Джон Байрон, ветеран гибельного плавания Ансона на «Центурионе», был отправлен на поиски западного выхода из Северо-Западного морского пути — открытие должно было послужить «развитию торговли и навигации»¹⁴⁷⁰ Великобритании. Считая, что имеющиеся в его распоряжении корабли для такой задачи непригодны, он выбрал другой путь — через Тихий океан. Байрон держался

между 20° южной широты и экватором, полагая, что континент где-то совсем рядом, и своими отчетами склоняя Адмиралтейство к тому, чтобы сосредоточить исследования в южной части Тихого океана. Вскоре после его возвращения Сэмюэл Уоллис отбыл на корабле «Дельфин» с предписанием отыскать «землю или протяженный архипелаг... в Южном полушарии между мысом Горн и Новой Зеландией... в климатических зонах, пригодных для производства товаров, полезных для торговли»¹⁴⁷¹. Величайшим достижением этой экспедиции было открытие европейцами Таити, где англичане провели шесть райских недель, лечась от цинги и дивясь местным жителям и климату.

По стечению обстоятельств на Таити через считанные месяцы после отхода «Дельфина» прибыли два судна под командованием Луи Антуана де Бугенвиля. Экспедиция Бугенвиля примечательна тем, что в ней принял участие естествоиспытатель Филибер Коммерсон со своей помощницей Жанной Баре, путешествовавшей под видом его лакея. Кроме обнаружения и присвоения любых земель, перспективных для торговли и развития морских путей, Бугенвилю было поручено «исследовать почву, дерево и основное производство [и] привезти образцы и зарисовки всего, что он сочтет заслуживающим внимания. Насколько возможно, примечать любые участки, которые могут послужить портами захода для судов, и все связанное с навигацией»¹⁴⁷². Отзывы участников обеих экспедиций о Таити как о рае земном поразили воображение европейцев. Коммерсон описывал общество «детей природы, рожденных добрыми, свободными от всяких предрассудков и следующих без оглядки и душевных терзаний мягкому велению инстинкта, который всегда прав, поскольку еще не выродился в разум»¹⁴⁷³ — манифестация модной тогда идеи «благородного дикаря»¹⁴⁷⁴. Как покажет более близкое знакомство с реалиями жизни в Океании, эти восторги свидетельствовали, скорее, о потере разума европейцами, чем о его зачаточном состоянии у полинезийцев.

ПУТЕШЕСТВИЯ КУКА

Основной целью первого плавания Джеймса Кука на «Индеворе» в 1768–1771 годах было исследовать прохождение Венеры через солнечный диск для «уточнения астрономических данных, от которых в немалой степени зависит навигация»¹⁴⁷⁵. Еще в 1716 году Эдмунд

Галлей предложил отслеживать прохождение Венеры из удаленных друг от друга точек, и по рекомендации Уоллиса одной из таких точек был выбран Таити, куда и отправился Кук. В плавании приняли участие восемь натуралистов — в том числе Джозеф Бэнкс, который в свои двадцать пять уже состоял советником при Георге III и был членом Королевского научного общества, финансировавшего экспедицию. Как писал один ученый своему коллеге, шведскому естествоиспытателю Карлу Линнею, автору биномиальной номенклатуры в биологической систематике, «ни один корабль еще не уходил в плавание таким виртуозно и полноценно оснащенным для нужд естественной науки. У них тут превосходная библиотека, всевозможные устройства для ловли и коллекционирования насекомых, разнообразие сетей, неводов, драг и крюков для рыбалки в кораллах... Все это благодаря вам и вашим научным трудам»¹⁴⁷⁶. В ходе экспедиции были собраны тысячи образцов одежды, украшений, оружия, фауны и флоры, в том числе свыше восьмисот видов растений, прежде неизвестных науке.

На Таити «Индевор» провел три месяца, и прохождение Венеры было успешно отслежено. От своей второй задачи — поисков Неведомой Южной земли — Кук через полгода пребывания в Новой Зеландии отказался и взял курс на запад в надежде добраться до Индийского океана через Тасманию. Однако наступление зимы погнало «Индевор» на север, и Кук встал южнее современного Сиднея — в Ботаническом заливе, названном так за «огромное множество новых растений»¹⁴⁷⁷, собранных там за последующую неделю. Следуя вдоль побережья Австралии, «Индевор» получил пробоину на Большом Барьерном рифе и спустя полтора месяца, потраченных на ремонт, прошел через Торресов пролив* между Австралией и Новой Гвинеей, держа курс на Батавию. К этому времени бывшая Королева Востока получила новое прозвище — «Восточное кладбище» в связи с засильем малярийных комаров, плодящихся в заиленной реке и застойных рыбных садках¹⁴⁷⁸. Семеро членов команды Кука, прибывшей в порт в добром здравии, вскоре скончались, а еще двадцать три до возвращения корабля к английским берегам в июле 1771 года пали жертвами болезней, подхваченных в Ост-Индии.

Год спустя Кук отправился в новое плавание — на кораблях «Резолюшн» и «Эдвенчер». Выясняя возможность расположения

* Пролив назван в честь испанского мореплавателя Луиса Баеса де Торреса, прошедшего там в 1606 году.

Неведомой Южной земли к югу от Африки, Кук на «Резолюшне» пересек Полярный круг и, исследовав кромку пакового льда, встретился с «Эдвенчером» в Новой Зеландии. Пройдя через южную часть Тихого океана от Вануату до острова Пасхи, Кук открыл необитаемые Южные Сандвичевы острова и Южную Георгию. Не меньшего внимания, чем выдающийся вклад в развитие географии, достоин строгий режим проветривания и приборки на кораблях Кука¹⁴⁷⁹, благодаря которому за все три года плавания, в ходе которого было покрыто 70 000 миль, в команде «Резолюшна» скончался от болезни лишь один человек.

В июле 1776 года Кук вышел в море снова, на «Резолюшне» и «Дискавери» — на сей раз искать Северо-Западный проход, за открытие которого парламент обещал награду 20 000 фунтов. После остановок на Тасмании, Тонге и Таити в январе 1778 года экспедиция Кука — вероятно, первыми из европейцев — достигла Гавайских островов. После непродолжительной стоянки они отплыли к заливу Нутка, подтверждая тем самым растущий интерес европейцев к северо-западу Тихого океана¹⁴⁸⁰. Опубликованные отчеты из экспедиций Беринга побудили испанские власти основать в 1769 году миссии в Южной Калифорнии и попытаться оспорить притязания России и Британии на эти земли, снаряжая собственные экспедиции. Узнав, что Екатерина Великая планирует расширить свои территории в Северной Америке, вице-король Новой Испании в 1775 году отправил на Аляску экспедицию, которая, впрочем, не продвинулась дальше острова Ванкувер. Бруно де Эсета открыл устье реки Колумбия (названной так впоследствии в честь «Колумбии Редививы» Роберта Грея), после чего освоение земель продолжили другие испанцы — дон Алехандро Маласпина и Дионисио Алькала Гальяно, а также британец Джордж Ванкувер, который встретился и с Гальяно, и с Греем в заливе Пьюджет-Саунд и на островах Сан-Хуан.

Кук прошел дальше вдоль берега к полуострову Аляска, пересек Берингово море и через Берингов пролив добрался до Ледяного мыса на Аляске. Кук нанес на карту немало новых земель, но, как писал он сам, «отдавая дань памяти Беринга, должен сказать, что он отлично картографировал этот берег, указывая долготу и широту точнее, чем можно было ожидать, исходя из доступных ему методов»¹⁴⁸¹. Проведя на Гавайях полгода, британцы отправились в дальнейший путь, но через неделю вынуждены были вернуться из-за поврежденного такелажа на фок-мачте «Резолюшна». Высадившийся на берег

отряд не поладил с гавайцами, завязалась схватка, в которой погибли четыре моряка и сам Кук. Руководство экспедицией перешло в конечном счете к Джону Гору, который, вернувшись к Ледяному мысу, отказался от поисков Северно-Западного прохода.

ВТОРОЕ ЗАСЕЛЕНИЕ АВСТРАЛИИ

Когда Кук отправлялся в третье плавание, очертания Австралии едва начинали проступать на картах мира, и никто даже не подозревал, как отразятся его открытия на судьбе этого континента. В 1781 году Джеймс Марио Матра, переживший конфискацию собственности лоялист (так называли американских колонистов, занявших во время Войны за независимость сторону метрополии), ветеран экспедиции на «Индеворе», переписывавшийся с Джозефом Бэнксом, предложил превратить земли вокруг Ботанического залива «в убежище для тех злосчастных американских лоялистов, которых Великобритании долг чести и благодарности обязывает защищать и поддерживать»¹⁴⁸², тем более что оттуда было бы удобно грозить азиатским и транстихоокеанским интересам Нидерландов и Испании в случае войны¹⁴⁸³. Перспектива закрепиться в Австралии была заманчивой, но у британского министра внутренних дел лорда Сиднея имелись другие соображения насчет того, кем заселять эти земли. Англичане успешно претворяли в жизнь идею сэра Хамфри Гилберта ссылать в Северную Америку нежелательный контингент, закрепленную в виде политической доктрины в Законе о ссылке 1717 года. Колониальные законодательные органы попытались бороться с переправкой в Северную Америку преступников — около тысячи человек в год в XVIII веке, — однако практика эта продолжалась до самой Войны за независимость, после чего британское правительство стало гноить заключенных в плавучих тюрьмах на Темзе. Лорд Сидней предполагал решить проблему с заключенными за счет Австралии.

В январе 1788 года в Ботанический залив после почти тридцатishестинедельного плавания вошли одиннадцать судов с 780 заключенными. Вскоре губернатор Артур Филлип перенес свою резиденцию на десять миль к северу, где потом вырастет Сидней. «Мы достигли Порт-Джексона поздним утром и, к своему удовлетворению, обнаружили чудеснейшую в мире гавань, в которой без всяких помех может развернуться хоть тысяча линейных кораблей»¹⁴⁸⁴, и не менее перспективную землю. Учитывая, с каким трудным материалом ему

предстояло работать, оптимизм Филлипа по поводу потенциала зарождающейся колонии был неоправданным. «Мы явились сюда, чтобы завладеть пятым земным континентом, именем британского народа мы основали здесь государство, которое, как мы надеемся, будет не только обладателем и хозяином этих великих земель, но послужит примером для всех народов Южного полушария. Перед этой юной страной стоит великая задача!» Свободных поселенцев — если не считать моряков и их семьи, — в Австралии не было до 1793 года, однако и их появление не означало прекращения высылки, которые продолжались до 1868 года. К этому времени в Австралию перевезли больше 160 000 заключенных.

СУДА И НАВИГАЦИЯ

Освоение новых земель уже успело превратиться из побочного продукта торговли или военных действий в отдельное направление, однако специализированных судов для этих целей пока не строили. В большинстве случаев обходились небольшими военными кораблями — фрегатами или еще меньшими — пригодными для того, чтобы следовать максимально близко к берегу, но при этом везти натуралю, библиотеку, оборудование, припасы и собираемые в плавании образцы. Отсутствие специализированных судов — типичная черта той эпохи. Если местные кораблестроительные традиции отражали особенности основных занятий и условий применения — так появлялись углевозы, рыболовные шаланды, мачтовые суда, — то суда дальнего плавания часто предполагались универсальными. Поскольку пассажирских судов как таковых не существовало вовсе, переполненность рейсов и возникающие вследствие этого болезни на борту оставались серьезной проблемой. Немногие богачи могли оплатить отдельную крошечную каюту, большинство же ехало в трюме, как живой груз.

На экономическую эффективность перевозок влияли и внешние факторы, однако до научно обоснованного усовершенствования конструкции корпуса и прокладывания курса транзитное время для многих направлений оставалось почти неизменным. С 1710-х до 1780-х годов плавание от Новой Англии или Нью-Йорка до Вест-Индии занимало тридцать пять — сорок дней со средней скоростью меньше двух узлов¹⁴⁸⁵. Математики, физики и другие ученые начали прорабатывать вопросы конструкций корпуса еще в XVII веке¹⁴⁸⁶,

однако их работы почти не находили применения за пределами Франции, а подготовка кораблестроителей — тех, кто принимал непосредственное участие в сооружении кораблей, — оставалась ремесленной до повышения грамотности и распространения организованного обучения ближе к концу века. Что, впрочем, не означает, будто корабельных дел мастера боялись нововведений и усовершенствования.

Новые типы судов — такие как двухмачтовая бригаantina с прямым вооружением на фок-мачте и косым на грот-мачте — давали возможность обходиться меньшей командой, чем на других судах аналогичного размера, поэтому вскоре они заполнили все морские пути между Европой, Африкой, Карибами и Северной Америкой*. Около двадцати пяти метров длиной, грузоподъемностью 160–170 тонн, они были дешевле при постройке и легче укомплектовывались, чем трехмачтовые корабли с полным парусным вооружением, а грузоподъемностью при аналогичной длине превосходили шхуны, не знавшие себе равных в Северной Америке. Разработанные в южных колониях в начале века и известные поначалу как «виргинские»¹⁴⁸⁷, стремительные малокомплектные шхуны с косыми парусами пользовались популярностью у торговцев, контрабандистов, каперов, работоторговцев, лоцманов и рыбаков, применялись как посыльные или дозорные против других шхун, которые в большинстве случаев легко уходили от военных кораблей с прямым вооружением. Изначально шхуны были двухмачтовыми, не больше двадцати — двадцати пяти метров длиной, но к концу 1800-х годов в перевозке угля и леса на обоих побережьях Северной Америки во множестве участвовали суда, насчитывавшие от трех до шести мачт, и их конструкцию охотно копировали в Европе, Африке и Азии**.

Средние габариты судов в Америке XVIII века почти не изменились, но с искоренением пиратства исчезла необходимость расширять состав экипажа для обслуживания орудий¹⁴⁸⁸, а значит, освободилось место для груза и повысилось соотношение вместимости к экипажу — стандартная мера экономической эффективности. Пятидесятитонное бостонское судно в 1716 году, как правило, комплектовалось командой из семи человек, полвека спустя уже было достаточно пяти, а на

* Изначально термины «бригантина» и «бриг» были взаимозаменяемы, в наше время бригом считается судно с прямым вооружением обеих мачт.

** На двух-и трехмачтовых шхунах иногда ставили прямые паруса на фок-мачте. Существовала также семимачтовая шхуна, построенная в 1902 году.

Нью-Йоркских судах команда сократилась с одиннадцати человек до семи. На ямайские суда орудия ставились в 1730 году из расчета одно на каждые 18 тонн, а сорок лет спустя — одно на каждые 162 тонны. У виргинских судов это соотношение из одного орудия на каждые 29 тонн выросло до «менее одного на каждую 1000 тонн». О снижении накала вооруженных действий на море свидетельствовало и уменьшение страховых ставок — на большинстве рейсов в мирное время ставки составляли около 2 процентов. Дальнейшая экономия достигалась за счет сокращения времени на оборот судна в порту, обеспеченного благодаря строительству складских помещений, в том числе для корабельной утвари и провианта, и открытию банковских и страховых учреждений, особенно в колониальной Северной Америке. Централизованные склады избавляли капитанов торговых судов от необходимости заходить в один порт за другим в поисках груза. Это был огромный шаг вперед — в частности, для Чесапикского залива XVII века, где, чтобы собрать груз табака, приходилось двигаться по реке от пристани к пристани и торговаться на каждой стоянке.

Искусство навигации в эпоху европейской экспансии развивалось еще быстрее, чем проектирование судов, — благодаря научному прогрессу, изготовлению более точных и совершенных инструментов, а также повышению грамотности и обучению по книгам. Надо сказать, что к этому времени моряки располагали уже достаточно хорошими инструментами, позволяющими определять скорость судна, географическую широту, глубину воды и курс. В определении курса величайшим прорывом для того времени стала возможность корректировать компас по карте магнитных склонений, составленной Эдмундом Галлеем в ходе двух плаваний в Южную Атлантику в 1690-х годах. (Итогом третьей экспедиции, в Ла-Манш, стала публикация первой карты приливных течений.) Широту по-прежнему определяли посредством измерения высоты разных небесных тел над горизонтом, однако соответствующие приборы по мере совершенствования технологий изготовления становились проще в обращении, легче и точнее.

Гораздо сложнее было определить долготу. С помощью счисления пути, выполняемого в течение недель или месяцев, которые судно находилось в открытом море, долготу — местонахождение к востоку или западу от нулевого меридиана, проходящего через полюса, удавалось определить лишь приблизительно, и погрешности в расчетах вели к бесчисленным морским катастрофам. Для первых способов

определения долготы, основанных на астрономических наблюдениях, требовалось знать точное время, поэтому они получили применение лишь с появлением морского хронометра. Усиленные поиски более надежного способа начались после потери трех линейных кораблей с командой из 1400 человек у островов Силли в октябре 1707 года. Семь лет спустя парламент назначил премию в 20 000 фунтов «лицу или лицам, которые сумеют определить долготу в открытом море»¹⁴⁸⁹. Премия была не первой в своем роде — до британцев к финансовым стимулам еще в XVI веке прибегали испанские, венецианские и голландские власти¹⁴⁹⁰. Кроме того, Французская академия учредила награду за научные достижения, способствующие развитию мореплавания и морской торговли, французские теоретики и изготовители приборов активно сотрудничали с английскими. Поначалу основным направлением разработок было вычисление времени методом лунных расстояний¹⁴⁹¹ — измерялось угловое расстояние между Луной и другим небесным телом и сверялось с таблицами в морском альманахе. Однако настоящий прорыв случился в 1736 году, когда в деле был испытан изготовленный часовщиком Джоном Гаррисоном первый морской хронометр, оставшийся в истории как H1¹⁴⁹². H1 был слишком большим и поэтому непрактичным — весил он около тридцати двух килограммов; следующие две модели были немногим легче, но в 1761 году Гаррисон завершил работу над H4, диаметром всего двенадцать сантиметров и весом чуть больше килограмма¹⁴⁹³. Точную копию H4, сделанную другим часовщиком по имени Ларкум Кендалл, Джеймс Кук взял во второе кругосветное плавание. Не скупясь на похвалы, Кук заверил Адмиралтейство, что «часы мистера Кендалла превзошли все ожидания самых рьяных своих защитников и, поправляемые время от времени по наблюдениям Луны, были нашим верным вожатым во всех превратностях климата»¹⁴⁹⁴. Однако в основном долготу продолжали определять методом лунных расстояний — до 1800-х годов, когда хронометры наконец оказались по карману обычному мореплавателю.

Однако определить местоположение — поддела, надо еще нанести его на карту. Понятия долготы и широты были введены во II веке н.э. Птолемеем, но европейские картографы познакомились с ними лишь в 1450 году, когда работы Птолемея перевели на латынь. Чуть более века спустя Герард Меркатор выпустил карту мира — «Новое и более полное изображение земного шара, должным образом приспособленное для применения в навигации»¹⁴⁹⁵. Принципиальная новизна его проекции состояла в том, что меридианы и параллели на ней пересе-

кались под прямым углом, а любые две точки можно было соединить линией, составляющей постоянный угол с меридианами, — так называемой локсодромой, или линией румба. Кратчайший путь между двумя точками на земном шаре — это геодезическая линия (ортодромия), однако он требует постоянной корректировки курса, практически невозможной до появления в XX веке электронных навигационных приборов. Следовать вдоль линии румба, хоть и удлинявшей путь по сравнению с плаванием по ортодромии, мореплавателю было проще. На длинных маршрутах, где разница между геодезической линией и линией румба становилась существенной, путь дробился на более короткие локсодромические отрезки, требующие периодической корректировки курса. Как именно Меркатор додумался до такой проекции, доподлинно неизвестно, и хотя Эдвард Райт в 1599 году привел математическое объяснение¹⁴⁹⁶, на которое без труда могли опираться другие картографы и мореплаватели, проекция Меркатора получила широкое применение только в XVIII веке, в первую очередь у гидрографов.

Тем временем, несмотря на отсутствие научно обоснованной проекции, большие успехи в картографировании прибрежной зоны делали антверпенские и амстердамские специалисты. В 1584 году Лукас Янсен Вагенер издал свой *Spieghel der Zeevaerdt* («Зеркало мореплавания» или «Зеркало моряка») — сборник из сорока четырех карт североευропейских вод, где особое внимание уделялось береговой линии (часто с нарушением масштаба, чтобы крупнее показать гавани), ориентирам, видам берегового профиля со стороны моря и глубинам¹⁴⁹⁷. Сборники Вагенера пользовались такой популярностью, что англичане стали называть «вагонеры» любые атласы с описанием берегов. Дело Вагенера продолжил Виллем Блау, добившись в своем *Het Licht der Zeevaerdt* («Свет мореплавания», 1608), среди прочих усовершенствований, более точного отображения берегов и гаваней¹⁴⁹⁸. В ознаменование этих заслуг ОИК назначила Блау главным картографом и смотрителем лоций. Картографы других стран дополняли вагонеры и прочие лоции, пытаясь как можно подробнее представить главные мировые морские пути, но развитие официальных картографических институтов шло со скрипом. В 1720 году Франция учредила *Depot des Cartes et Planes*, в 1769 году английская Ост-Индская компания назначила своим гидрографом Александра Далримпла, и ту же должность он с 1795 года занимал и в Королевском флоте¹⁴⁹⁹. Несмотря на бессистемный подход, военно-морские силы, торговцы и исследователи продолжали устранять белые

пятна на картах. За пределами европейских вод одним из самых примечательных достижений стало картирование реки Святого Лаврентия во время Семилетней войны силами отряда гидрографов, среди которых были Джеймс Кук и Джозеф де Барс¹⁵⁰⁰. С 1774 до 1780 года де Барс выпускал и дополнял «Атлантический Нептун» — первое полное собрание карт восточного побережья Северной Америки. В следующем столетии успехи в совершенствовании навигационных приборов померкнули на фоне принципиально новых судовых двигателей, однако на самом деле сопоставимых по значимости прорывов в навигации не будет вплоть до XX века, когда в распоряжении моряков окажутся гидролокатор, радар, гирокомпас и спутниковые системы навигации.

В XVIII веке размах морского сообщения и военно-морских операций существенно увеличился. Плаванья, в начале века считавшиеся экзотическими и, возможно, смертельно опасными, стали обыденностью; исследователи являли миру прежде недостижимые земли и народы. Складывались новые союзы коммерсантов с государством, на мировую арену вырывались такие игроки, как Россия и Соединенные Штаты, прежде не входившие в круг морских держав. Самые грандиозные перемены происходили в Азии, где европейцам в конце концов удалось перестроить древний уклад и структуру торговли. Особенно наглядно это продемонстрировало господство Английской Ост-Индской компании в Бенгалии, предвосхитившее британское владычество в Индии, а также включение Соединенных Штатов в пушную торговлю на территории от северо-запада Тихого океана до Гуанчжоу и стремительный рост китайской чае торговли. Все это казалось не более чем продолжением тенденций, наметившихся еще в конце XV века, и мало кто мог предугадать грядущие разительные перемены в расстановке сил, масштабах и темпах глобализации, рождающейся в бурях технической и экономических революций, которые уже бушевали по обеим сторонам Атлантики.

ГЛАВА 18

«СОКРУШЕНИЕ ВРЕМЕНИ И ПРОСТРАНСТВА»

«Сокрушение времени и пространства», — трубили 22 апреля 1838 года газетные заголовки, возвещая о завершении в Нью-Йорке первого рентабельного трансатлантического пароходного рейса. Со времени открытия регулярного пароходного сообщения на Гудзоне не прошло и тридцати лет. В наш век гигантских аэробусов и Интернета трудно представить, каким гигантским достижением было прибытие «Сириуса», а вслед за ним «Грейт Вестерна», преодолевших Атлантику за восемнадцать и пятнадцать дней соответственно. У парусников рекорд составлял три недели в восточном направлении и вдвое дольше — в западном. Вскоре штатный срок трансатлантического перехода под паром сократился до двух недель, а к концу XIX века самым быстрым судам хватало и шести дней. Однако появление судового двигателя имело значение куда более глобальное, чем могли вообразить его разработчики, мыслившие исключительно мореплавательными категориями. Поначалу основной упор делался на каботажное плавание и короткие морские рейсы, однако пар не только связал континенты между собой, но и способствовал их освоению. Пароходное сообщение послужило стимулом к рытью каналов и развитию внутреннего судоходства, оно преобразовало пейзаж, создавало почву для промышленного и экономического развития внутри континента, облегчало движение товарных и пассажирских потоков и тем самым меняло темп жизни по всему миру.

Развитие пароходного сообщения шло рука об руку с общей индустриализацией. Она вела к реорганизации маршрутов в пользу территорий с гибкими финансовыми рынками, обеспечивающими инвестиции в капиталоемкое машинное оборудование. На этой же почве воз-

никали конфликты между промышленниками, торговцами и владельцами судовых компаний, с одной стороны, расширяющегося экономического спектра и рабочими и моряками, с другой. Разрыв между богатыми и бедными не был непреодолимым, индустриализация способствовала росту профессионального среднего класса, из буржуазных ценностей которого рождался гуманитарный порыв, характеризуемый верой в справедливость и социальное благополучие. В Великобритании, супердержаве XIX века, торговый флот, за счет которого росла экономическая и промышленная мощь страны, в полной мере отражал недостатки развивающегося капитализма и одновременно выступал вектором реформ, смягчающих его худшие проявления.

НА ВСЕХ ПАРАХ

Французские и английские изобретатели начали экспериментировать с преобразованием энергии пара в механическую работу еще в XVII веке. Самые значимые в прикладном отношении шаги были сделаны в конце XVIII века в Англии инженером Джеймсом Уаттом при финансовой поддержке Мэтью Боултона. Пар сулил несомненные выгоды судовладельцам, которые до сих пор полагались на дорогостоящую мускульную силу и всецело зависели от капризных ветров и приливов. Механическая энергия могла устранить эти ограничения, открыть новые горизонты и создать обилие новых возможностей. Но препятствия к применению пара носили не только технический, но и финансово-политический характер, так что проект первого действующего парохода потерпел сокрушительное коммерческое фиаско. В 1785 году американский изобретатель Джон Фитч попросил у недавно созданного Конгресса Соединенных Штатов субсидию на «действие развитию внутреннего судоходства в Соединенных Штатах»¹⁵⁰¹. «Паровая лодка» Фитча, приводимая в движение устройством, имитирующим греблю одиночными веслами для каноэ, прошла две тысячи миль, перевоза платных пассажиров по Филадельфии и окрестностям*. И хотя власти Нью-Джерси и Виргинии предоставили Фитчу эксклюзивные права на все «плавательные средства, приводимые в движение силой огня или пара»¹⁵⁰² на своей территории, выхлопотать субсидию он так и не смог и умер в 1798 году в нищете и безвестности.

* Расстояния для речных путей в Соединенных Штатах традиционно приводятся в сухопутных, а не морских милях.

Чтобы паровой двигатель наконец нашел применение, понадобился технический и предпринимательский гений Роберта Фултона, помещенный на богатство и связи Роберта Ливингстона. Пробный рейс фултоновского сорокапятиметрового колесного парохода «Норт-Ривер» состоялся на Гудзоне между Нью-Йорком и Олбани в 1807 году — и после этого пути назад уже не было. Менее чем через столетие пару будет принадлежать ведущая роль и в международных грузо-пассажирских перевозках, и в военно-морских действиях, хотя парус, по крайней мере в некоторых областях, продолжит соперничать с ним и в XX веке. За три десятилетия, прошедших между первым рейсом «Норт-Ривера» и прибытием «Сириуса» в Нью-Йорк, пароходное сообщение успело колоссальным образом повлиять на внутреннее судоходство, особенно в Соединенных Штатах. В 1809 году Ливингстон и Фултон получили монополию на пароходное сообщение на реках Огайо и Миссисипи и кооптировали изобретателя Николаса Рузвельта, чтобы тот оценил рентабельность возможных пароходных рейсов на 1900-мильном отрезке между Питсбургом и Новым Орлеаном. Два года спустя колесный пароход Рузвельта «Новый Орлеан» начал совершать регулярные рейсы. «Миссисипи, как я уже тебе писал, покорена; пароход, который я пустил от Нового Орлеана до Натчеза [Миссисипи], провез 1500 баррелей = 150 тонн от Нового Орлеана до Натчеза 313 миль вверх по течению за семь дней, из которых рабочее время составило 84 часа», — сообщал Фултон другу¹⁵⁰³. К 1814 году, когда «Новый Орлеан» затонул, по реке ходили еще три парохода — два из них в нарушение монополии Ливингстона-Фултона, а в Новом Орлеане было зафиксировано двадцать одно прибытие. Одним из первых соперников монополистов выступил Генри Шрив, чей двухпалубный мелкосидящий заднеколесный «Вашингтон» послужил прототипом классического миссисипского парохода, хотя широкое распространение заднеколесные суда получили только с 1860-х¹⁵⁰⁴. Двадцать лет спустя число прибытий перевалило за 1200, а в 1840 году Новый Орлеан уже был четвертым по величине портом в мире за счет огромных объемов хлопкового экспорта¹⁵⁰⁵. До конца столетия со стапелей сойдут четыре тысячи пароходов, которым доведется бороздить «Отца вод».

Не менее впечатляющими темпами, чем число судов, росли скорость передвижения и сроки сезона навигации. Самым оживленным в системе Миссисипи—Огайо был отрезок длиной 1332 мили между Новым Орлеаном и Луисвиллем, Кентукки. С 1815 по 1850-е годы среднее время рейса в северном направлении составляло от двадцати до семи дней, а в обратную сторону — от десяти до пяти¹⁵⁰⁶. Расчист-

ка реки от топляка и других препятствий позволила увеличить объем операций. В 1830-х годах Шрив спроектировал катамаранный карче-подъемник, оснащенный паровыми лебедками, тросами, цепями и другими устройствами для удаления заторов из топляка, глины и растительности, закупоривших двести миль Ред-Ривер, притока Миссисипи, берущего начало в Центральном Техасе¹⁵⁰⁷. На расчистку затора у армейского инженерного корпуса ушло шесть лет, и в 1839 году — через два года после того, как Республика Техас завоевала независимость от Мексики, и за шесть лет до ее присоединения к Штатам — река Ред-Ривер уже была судоходной на протяжении 1200 миль от Миссисипи до Форт-Таусона на границе между Техасом и Оклахомой.

На севере паровой двигатель аналогичным образом расширял возможности для канадцев и американцев, живших вокруг Великих озер, однако его использование и рентабельность заселения земель ограничивала недоступность верхних озер с моря. Проекты канала между озерами Онтарио и Эри разрабатывались с начала XVIII века, но, как и с внедрением парового двигателя, для преодоления технических, географических и политических препятствий требовался человек со связями и хваткой. Им оказался губернатор Моррис, первым вообразивший канал — если верить более поздним утверждениям, — во время Войны за независимость, когда стоял у озера Шамплейн. Увидеть озеро Эри воочию ему удалось лишь в 1800 году, после чего он писал знакомому:

*Здесь берет начало водный путь длиной больше тысячи миль... Вы только подумайте, что одной десятой расходов, которые понесли британцы в последнюю кампанию, хватило бы, чтобы обеспечить проход судов из самого Лондона по Гудзону в озеро Эри. Пока, друг мой, мы только и можем, что ползать по внешней кромке собственной страны, а ведь в сердцевине и почва лучше, и климат, и все остальное. Самая величественная империя Европы — просто мыльный пузырь по сравнению с тем, чем станет, должна стать Америка через два столетия*¹⁵⁰⁸.

Федеральное правительство прекратило финансировать прокладку канала в западном направлении, и с 1817 по 1825 год строить канал между Гудзоном и Эри с перепадом высот в 165 метров пришлось штату Нью-Йорк. Как и с появлением пароходов на Миссисипи, выгоды не заставили себя ждать. Расстояние в 363 мили от Олбани до Буффало, покрываемое раньше за тридцать два дня, плоскодонное судно с 50-тонным грузом теперь преодолевало не больше чем за

шесть¹⁵⁰⁹. Расходы на перевозки упали почти на 95 процентов — со 120 до 6 долларов за тонну зерна от Буффало до Нью-Йорка. Перехватив инициативу там, где федеральные власти умыли руки, штат выбился на лидерские позиции в конкуренции за внешнюю торговлю, а нью-йоркский порт стал главными воротами в США для иммигрантов, отняв пальму первенства у Филадельфии, удерживавшей ее на протяжении всего XVIII века¹⁵¹⁰. Канада тем временем делала аналогичные шаги с собственной стороны¹⁵¹¹. Пятнадцатикилометровый канал Лашин, огибающий тринадцатиметровые пороги Лашин на реке Святого Лаврентия выше Монреаля, был открыт для навигации в 1825 году, а четыре года спустя сорокадвухкилометровый Уэллендский канал, проложенный параллельно Ниагаре, связал реку Святого Лаврентия и юг озера Онтарио с озером Эри, перепад высот между которыми составляет около ста метров.

И хотя наглядностью результатов мало какие проекты развития внутреннего судоходства могли сравниться с расчисткой Миссисипи или рытьем каналов на Великих озерах, подобные меры принимались не только в Соединенных Штатах. В Британии к 1875 году протяженность каналов составляла уже больше 4700 миль, а население плавучих домов насчитывало от восьмидесяти до ста тысяч человек, в основном из маргинальных слоев, проживающих на двадцати пяти тысячах барж¹⁵¹². В Нидерландах, Франции, Германии гидрология занималась, в первую очередь, предотвращением наводнений и мелиорацией, а судоходность зачастую шла в довесок. Именно так получилось с амбициозным проектом Иоганна Готфрида Туллы¹⁵¹³ по спрямлению Верхнего Рейна, который предстояло «направить в единое русло с плавными изгибами сообразно ландшафту... или, там где это осуществимо, спрямленное»¹⁵¹⁴. Работы на Рейне начались в тот же год, что и на канале Эри, и через шесть десятилетий, ушедших на возведение дамб, рытье каналов и устранение островов, расстояние по Рейну от Базеля до Вормса сократилось с 200 до 160 миль, однако сместилась ниже угроза наводнений. Теперь, через полтора века с лишним, такие города, как Кельн, выстроенные на когда-то устойчивых берегах среднего Рейна, подвергаются периодическому затоплению из-за усилившегося течения в верховьях. И хотя сейчас Рейн до самой Швейцарии представляет собой крупный судоходный коридор, выступающий ключевым элементом трансевропейской системы рек и каналов, которые связывают Северное море с Майном, Дунаем и Черным морем, судоходство в планы Туллы не входило, и пароходы появились на верхнем Рейне только в 1831 году.

«НАЧАЛО ЭПОХИ ПАРОВЫХ ДВИГАТЕЛЕЙ»

В 1817 году, когда на канале Эри еще вынимали грунт, группа нью-йоркских инвесторов объявила об учреждении первой судоходной компании, организующей регулярные трансатлантические рейсы на парусниках: «Наши суда, независимо от того, все ли билеты окажутся проданы, будут выходить из Нью-Йорка и Ливерпуля в течение всего года пятого и первого числа каждого месяца соответственно — и если для буксировки их вверх по реке нам потребуется нанять пароход, он будет нанят»¹⁵¹⁵. Регулярные парусные рейсы были смелым предложением со стороны «Блэк Болл Лайн»; из-за перенасыщения рынка перевозок — пережитка Наполеоновских войн и Войны 1812 года, снизившего цены в Северной Атлантике, — конкурентов у компании не нашлось до 1821 года. Куда сложнее парусному пакетботу было справиться с большой разницей в сроках перехода в Европу и обратно, которые в первый год существования «Блэк Болл Лайн» составляли в среднем около двадцати пяти дней в восточном направлении и сорока трех дней в западном¹⁵¹⁶. Паровой двигатель обещал нивелировать разницу, но хотя на отдельных судах пар стал мало-помалу применяться при пересечении Атлантики с 1819 года, идею строительства парохода специально для этих нужд удалось осуществить не раньше 1830-х годов. Американские предприниматели рвались в первопроходцы и здесь, однако их опередил британский инженер Изамбард Кингдом Брюнель, которому принадлежит заслуга создания первого специализированного трансатлантического парохода. Когда Большая западная железная дорога, в которой он служил, протянула ветку от Лондона до Бристоля, Брюнель предложил продолжить маршрут до Нью-Йорка — с помощью пароходного сообщения. Значительно превышающий размерами любое современное ему судно, деревянный семидесятидвухметровый «Грейт Вестерн», рассчитанный на 150 пассажирских мест, был прошит диагональными стяжками из дерева и металла — сравнительно нового материала в судостроении. Эти стяжки позволяли четырехмачтовому судну выдержать вес стотонных котлов и двигателя. К услугам пассажиров на «Грейт Вестерне» имелась просторная кают-компания размером двадцать три на тридцать четыре метра.

Тем временем компании из Ливерпуля, второго по величине порта Британии и главного соперника Бристоля, тоже включились в соревнование за право первыми предложить трансатлантические пароходные перевозки. Понимая, что построить судно до отплытия «Грейт Вестерна» ей не успеть, «Британско-Американская пароходная компания»

зафрахтовала и переоборудовала для этой цели ходивший по Ирландскому морю пароход «Сириус». Выйдя из Корка, Ирландия, 4 апреля 1838 года, «Сириус» пришвартовался в Нью-Йоркской гавани 22 апреля, заставив «Нью-Йорк хералд» захлебнуться от восторга: «Пароход „Сириус“ прибыл из Корка за семнадцать дней! Начало эпохи паровых двигателей! Перемахнуть Атлантику в один миг — сокрушение пространства и времени!»¹⁵¹⁷ «Грейт-Вестерн» отстал от «Сириуса» на день — из-за пожара на старте, спалившего обшивку котлов. Ущерб был незначительным, и выйдя из Бристоля 8 апреля, подремонтированный пароход пересек Атлантику со средней скоростью 8,8 узла — на два узла быстрее «Сириуса». При этом, что важнее с точки зрения рентабельности пароходного трансатлантического сообщения, истратив едва ли половину из загруженных восьмисот тонн угля.

Состязание между «Сириусом» и «Грейт Вестерном» состоялось через год после того, как британское правительство решило модифицировать свою громоздкую, закосневшую и дорогостоящую почтовую службу¹⁵¹⁸. Решение удачно совпало с планами Адмиралтейства опереться на океанское пароходное транспортное сообщение в случае военных действий и потребностью пароходных компаний в привлечении сторонних средств. Результатом совпадения интересов стали государственные субсидии на доставку почты¹⁵¹⁹. В 1837 году «Восточно-Пиренейская пароходная компания» (Р&О) подписала первый контракт с Адмиралтейством на субсидированные почтовые перевозки из Фалмута в Испанию, Португалию и Гибралтар. Три года спустя Р&О продолжила маршрут до Александрии, откуда пассажиры «наземным путем» добирались до Суэца и, пересев на другое судно, плыли дальше в Калькутту через Галле на Шри-Ланке. Еще через четыре года в зону транспортного обслуживания Р&О вошли Сингапур и Китай, а в 1852 году и Австралия — благодаря стыковочным рейсам из Сингапура.

Признав успехи «Сириуса» и «Грейт Вестерна», в 1838 году Адмиралтейство выделило субсидию на трансатлантические перевозки Сэмюэлу Кунард из Галифакса, Новая Шотландия. Его конкуренты заявили протест, но противопоставить предложенной Кунардом экономической смете им было нечего. Пассажирам, впрочем, спартанская обстановка на его судах не всегда приходилась по душе. В январе 1842 года Чарльз Диккенс с женой отправились на флагмане Кунарда под названием «Британия» в свое первое плавание в Соединенные Штаты. Разочарованный донельзя предоставленным ему помещением, Диккенс еще до отплытия разразился лавиной гневных писем. «Ты даже представить себе не можешь, какая крошечная у нас каюта, — писал

он брату. — Втиснуть туда хотя бы один портплед не удавалось никакими техническими средствами. Когда дверь открыта, в каюте невозможно повернуться, а когда закрыта — переодеться. Днем там темно. Ночью холодно»¹⁵²⁰. При этом каюта соседки, с обидой писал Диккенс, «настоящие хоромы... светлая, с кушеткой, зеркалами и всем прочим». В отличие от спартанских условий, ответственность и мастерство капитанов и служащих «Кунард Лайн» никаких нареканий не вызывали, показатели безопасности плавания у компании были безупречными. За первые три десятилетия существования «Кунард Лайн» потеряла всего два судна, причем обошлось без человеческих жертв.

У других компаний в этом плане дела обстояли хуже — печальнее всего у официальной конкурентки Кунарда, «Почтовой пароходной компании Соединенных Штатов сообщением Нью-Йорк — Ливерпуль», больше известной как «Коллинз Лайн». На протяжении всех 1840-х годов в Конгрессе США шли дебаты о том, насколько разумно доверять доставку почты из Соединенных Штатов в Европу и обратно субсидируемым британским судам. Немалое число конгрессменов считали единственным логичным выходом государственную субсидию для американских судов: «Я предлагаю не считаться с расходами... Кроме того, я предлагаю предоставить от имени Конгресса отобранному нами американскому специалисту по морским перевозкам полную свободу действий, чтобы посрамить наконец этого Кунарда»¹⁵²¹. Самой подходящей кандидатурой оказался Эдвард Найт Коллинз. Набравшись опыта на пакетботных рейсах между Нью-Йорком, Мексикой и Новым Орлеаном, в 1837 году Коллинз начал трансатлантические перевозки на парусном пакетботе «Шекспир». Добившись процветания своей «Драматик Лайн», в которой ходили суда с прямым парусным вооружением, он в 1846 году подал в Конгресс заявку на субсидию в 385 000 долларов, чтобы организовать пароходное сообщение между Нью-Йорком и Ливерпулем из расчета двадцать круговых рейсов в год¹⁵²². Как и в Англии, закон требовал, чтобы суда можно было использовать в качестве вспомогательных для военно-морских нужд, поэтому они подлежали «инспекции военного инженера-кораблестроителя на службе Министерства военно-морского флота... и конструкция их должна позволять с наименьшими затратами переоборудовать их в военные пароходы первого ранга»¹⁵²³. Получив запрошенные средства, Коллинз заказал постройку четырех деревянных трехмачтовых колесных пароходов. «Атлантик», «Арктик», «Пасифик» и «Балтик», длина которых составляла немногим больше восьмидесяти пяти метров и которые стали самыми быстроходными судами Се-

верной Атлантики, почти вдвое опережая «Британию» с ее скоростью в 8,5 узла. Однако огромные расходы на топливо и обслуживание вынудили Коллинза просить повышения субсидии до 858 000 долларов, которое расточительный Конгресс своевременно одобрил.

Несмотря на вероятность переоборудования для военных нужд, суда «Коллинз Лайн» славились комфортом и роскошью, которые главный инспектор военно-морского флота Мэтью Кэлбрейт Перри назвал «помпезными»¹⁵²⁴. Джон Эбботт в статье для «Харперс нью мансли мэгазин» сообщал, что кают-компания «Арктика» «поражает почти восточным великолепием... В ярком вечернем освещении зал ослепителен сверх всякой меры»¹⁵²⁵. Просторный обеденный зал «с видами на океан из окон, которые сделают честь любому салону» вмещал двести человек, а «каюты — истинные покои, где найдется все, что душе угодно... В некоторых имеются большие двуспальные кровати во французском стиле и пышные шторы». Тут, возможно, не обошлось без художественного преувеличения, поскольку пассажир «Атлантика», брата-близнеца «Арктика», советовал будущим пассажирам «выкупить для себя каюту целиком... чтобы не толкаться локтями с соседом и не дышать с ним одним воздухом на двоих»¹⁵²⁶. Тем не менее для многих — не только для конгрессменов — эти пароходы олицетворяли «национальную гордость» Америки, и спуск «Арктика» в 1850 году собрал тридцать тысяч зрителей. Как провозгласил Эбботт, «создание пароходной линии Коллинза как никакой другой поступок Соединенных Штатов способствовал подъему их престижа в Европе. Мы на целый шаг оторвались от остального мира. Моря и океаны не знают равных этим судам... Их превосходство безоговорочно».

Дифирамбы, как ни прискорбно, не оправдались. Хотя другие морские катастрофы унесут больше жизней, сравнивать их в ближайшие полвека будут с крушением «Арктика» в 1854 году¹⁵²⁷. Когда в 1912 году затонул «Титаник», «Нью-Йорк пост» писала: «За последние десятилетия океан повидал немало страшных трагедий, но... аналог случившемуся на этой неделе удастся найти... лишь вернувшись далеко назад во времени, к крушению злополучного „Арктика“»¹⁵²⁸. Следуя под парами на запад в пятидесяти милях к югу от Ньюфаундленда в рваном тумане, «Арктик» столкнулся с идущей из Сен-Пьера во Францию «Вестой», французским военно-вспомогательным пароходом, корпус которого был сделан из металла. На обоих судах сразу же решили, что маленькая «Веста» обречена, и капитан «Арктика» Джеймс Люс отправил на подмогу старшего помощника на одной из шлюпок. Но узнав, что в не разделенный переборками трюм его соб-

ственного судна хлещет вода, он бросил французов и шлюпку с помощником и погнал «Арктик» к Ньюфаундленду. Однако прибывающая вода залила топку, и двигатель с насосами встали.

Требования безопасности, изложенные в Законе о пароходах 1852 года и предписывающие судну водоизмещением свыше 1500 тонн иметь шесть спасательных шлюпок, в том числе по крайней мере одну металлическую, на «Арктике» были даже перевыполнены, поскольку все шесть спасательных лодок представляли собой металлические шлюпки Фрэнсиса. Но как впоследствии покажет трагедия «Титаника», количество окажется важнее качества. За вычетом оставленной шлюпки спасательных лодок на «Арктике» осталось всего пять, и число погибших в этом кораблекрушении превысило три сотни. Тем временем французский капитан с ужасом смотрел, как американский суперлайнер уносит в туман десятифутовый кусок вырванной у «Весты» обшивки, однако в остальном, как выяснилось, металлический корпус выдержал столкновение вполне достойно. Укрепив переднюю, самую первую из трех водонепроницаемых переборок, капитан добрался до Ньюфаундленда, и после капитального ремонта «Веста» вернулась во Францию.

Число погибших на «Арктике» ужасало, тем более что жертвой катастрофы пала гордость американского гражданского флота. Однако еще больше общественное сознание поразило позорное поведение команды: из восьмидесяти шести выживших шестьдесят один принадлежал к экипажу. Как отмечала «Нью-Йорк дейли таймс», «наблюдая такие поступки, спасшихся презираешь не меньше, чем скорбишь о погибших»¹⁵²⁹. Что еще отвратительнее, среди уцелевших не нашлось ни одной женщины или ребенка, в том числе супруги Коллинза и двоих его детей (сам Коллинз остался на пароходе), — факт, увековеченный журналистами, проповедниками и другими тогдашними властителями дум. Самые пронзительные строки принадлежат Уолту Уитмену:

*О цвете пятидесяти поколений мореплавания... О тонущем
пароходе «Арктик»,
о живой картине за пеленой тумана — женщины высыпают на
палубу, бледные героини,
в ожидании момента, который уже близок — О, вот он!
Горький всхлип — пузыри — белая пена вскипает — и женщин
больше нет,
они тонут, а туман все стелется над водой бесстрастно...*¹⁵³⁰

Несмотря на множество прецедентов, исков против команды «Арктика» подано не было, однако на политику субсидирования почтовых перевозок обрушился шквал критики. Как заявил некий конгрессмен, «если бы [„Коллинз Лайн“] потратила деньги не на мишуру и бирюльки, а на спасательные шлюпки, можно было спасти сотни драгоценных жизней»¹⁵³¹.

Трагедия послужила толчком к широкомасштабным реформам. Судьба уцелевшей «Весты» (видимо, не случайно носившей имя девственной богини домашнего очага) наглядно показала, что металлический корпус с водонепроницаемыми переборками имеет больше шансов уцелеть при столкновении, чем не разделенный на отсеки деревянный. Непонятно, почему западные судостроители до тех пор не предусматривали разделения на отсеки. На китайских судах этот принцип применялся издревле, и еще в XVIII веке Бенджамин Франклин (и не только он) предлагал строить корпуса по «хорошо известной китайской модели, когда трюм большого корабля членится на отдельные отсеки тщательно просмоленными перегородками... чтобы течь в одном не распространилась на остальные, и даже если отсек заполнится до самой ватерлинии, судно от этого не потонет»¹⁵³². Франклин полагал, что возможные дополнительные расходы компенсируются снижением страховых ставок «и повышением цены на билеты для пассажиров, которые наверняка предпочтут плыть именно на таком судне». В брошюре под названием «Трансатлантические пароходные пути» (1855) руководитель Военно-морской обсерватории США лейтенант Мэтью-Фонтейн Мори перечисляет переборки наравне с другими модификациями, предлагаемыми в свете недавней катастрофы:

В качестве аварийных мер — спасательные шлюпки и спасательные жилеты, водонепроницаемые отсеки, расписание шлюпочной тревоги для пассажиров и экипажа на случай команды «покинуть судно», а в качестве превентивных — туманные сигналы, точные компасы, скорость хода, наблюдение за горизонтом, поверхностью моря и воздухом, и морские коридоры или двойной путь для пароходов, пересекающих эту часть Атлантики, то есть один коридор для идущих в одном направлении и другой — в противоположном»¹⁵³³.*

* *Расписание шлюпочной тревоги* — официальный документ, в котором указаны обязанности экипажа и места сбора пассажиров в экстренных случаях.

Последний пункт пропагандировал сам Мори. Как показывает анализ судовых журналов «Кунард Лайн» и «Коллинз Лайн», их суда ходили по коридору шириной около трехсот миль. Сверившись с обширными океанографическими данными, которыми располагала его обсерватория, Мори рекомендовал пароходам, идущим в западном направлении, держаться северного коридора шириной от двадцати до двадцати пяти миль, а идущим в восточном — южного коридора шириной от пятнадцати до двадцати миль¹⁵³⁴. Таким образом уменьшалась вероятность столкновения пароходов между собой или столкновения пароходов с парусниками, чьим «исполненным гражданской ответственности капитанам» предлагалось насколько возможно избегать коридоров, предназначенных для пароходов. Рекомендации Мори были изданы Комитетом нью-йоркских страхователей, а морские коридоры для пароходов отмечены в выпускаемых Мори «Пояснениях и лоции к картам ветров и течений» за тот год. Хотя военно-морской флот США и многие гражданские линии обязывали своих капитанов следовать этим указаниям, они носили исключительно рекомендательный характер. Тем не менее польза была очевидной, и в нескольких последующих катастрофах винили суда, нарушившие предлагаемую схему движения. В 1889 году пароходные коридоры обсуждались на конференции в Вашингтоне, созванной, «чтобы решить злободневный вопрос определения маршрутов для пересекающих Атлантику пароходов»¹⁵³⁵, однако план Мори был принят лишь после Международной морской конференции в 1900 году — через сорок шесть лет после гибели «Арктика».

Субсидии для трансатлантических линий получили наибольшую известность, поскольку эти суда обслуживали элитные рынки Северо-Западной Европы и востока Соединенных Штатов, однако на другие маршруты субсидии выделялись тоже. За их счет американцы развивали сообщение с Карибами и морские пути на западном побережье Северной Америки. Одновременно с субсидией, выделенной для «Коллинз Лайн», финансирование получила и «Слу Лайн», суда которой обслуживали восточное побережье Панамы с заходами в Чарльстон и Саванну¹⁵³⁶, а также пароходная компания Уильяма Генри Аспинуолла «Пасифик Мейл», пустившая рейсы с западного побережья Панамы в Сан-Диего, Монтерей, Сан-Франциско и Асторию. Аспинуолл в буквальном смысле набрел на золотую жилу, поскольку на следующий год в Калифорнии нашли золото, и на западное побережье хлынули старатели. Хотя этого потока хватило на то, чтобы озолотить и пароходные компании, основную часть семидесяти пяти тысяч 30-

догоискателей доставили в Калифорнию свыше 750 парусников, ходивших — в большинстве своем непрерывно — из портов на восточном побережье в Сан-Франциско через мыс Горн¹⁵³⁷. Несмотря на то, что этот маршрут от Нью-Йорка или Бостона до Золотых Ворот растягивался на тринадцать с лишним тысяч миль¹⁵³⁸ (а для некоторых судов при отсутствии попутных ветров и на двадцать с лишним) по сравнению с тремя тысячами миль через материк, обычный парусник мог покрыть и меньшее расстояние быстрее, чем за полгода, а клиперы справлялись за четыре месяца и менее. Трансконтинентальное же путешествие по Орегонскому пути из Индепенденса, Миссури, в Портленд, Орегон, занимало полгода — причем сперва требовалось потратить дополнительное время, силы и деньги, чтобы добраться до Миссури. Эти факторы ограничивали число мигрантов на запад, поэтому в 1843–1845 годах на северо-запад тихоокеанского побережья устремилось всего четыре-пять тысяч переселенцев. Между тем резкий рост американского населения в Калифорнии, отделившейся от Мексики в 1846 году, привел к ее включению в состав Штатов в 1850-м. В силу налаженного морского сообщения с восточным побережьем Калифорния — единственная из сорока восьми штатов, кроме Луизианы, — поначалу не имела сухопутной границы с остальными.

МОРСКИЕ ПУТИ И РАСЦВЕТ КОММЕРЧЕСКОГО ПАРУСНОГО МОРЕПЛАВАНИЯ

Рекомендации придерживаться морских коридоров, размеченных для нескольких тысяч миль открытого океана, были естественным продолжением более раннего исследования Мори — как ускорить сроки перехода через океаны под парусом, — в свою очередь опиравшегося на достижения гидрографии, которая в конце XVIII века сделала большие шаги в изучении океанов. В первые века колонизации Европой заморских земель знания о надежных и эффективных маршрутах представляли собой тщательно охраняемую коммерческую тайну. Институционализация финансируемых государством исследований, направленных на широкое распространение гидрографических знаний, в XVIII веке шла медленно, но даже в отсутствие официальной организации прогресс намечался заметный. В 1768 году Бенджамин Франклин как заместитель почтмейстера Американских колоний попросили объяснить, почему плавание из колоний в Англию занимает меньше времени, чем в обратную сторону, из

Англии в Северную Америку. С помощью своего кузена, нантакетского капитана, Франклин описал «Гольфстрим, сильное течение, исходящее из Флоридского залива и стремящееся на северо-восток со скоростью 4, 3,5, 3 и 2 мили в час»¹⁵³⁹, которое соответственно замедляло суда, направляющиеся на запад, и придавало скорость следующим в восточном направлении. Почтовая служба выпустила карту Гольфстрима, уточненную затем Франклином на основе наблюдений, сделанных за три трансатлантических перехода с 1775 по 1785 год. Через десять лет после Франклина инспектор Ост-Индской компании Джордж Реннелл картографировал течение мыса Игольного, проходящее вдоль южного побережья Восточной Африки, а в следующем веке Александр фон Гумбольдт измерил идущее на север Перуанское течение, которое вскоре было названо в его честь.

Были и другие попытки навести порядок в хаосе глубин. Первый директор Гидрографической службы Адмиралтейства (1795) адмирал Фрэнсис Бофорт разработал шкалу оценки скорости ветра с описанием характера волнения на море, позволяющую измерить силу ветра без анемометра. Шкала Бофорта давала возможность передавать точные сведения о скорости ветра¹⁵⁴⁰. Практические шаги в том же направлении еще до Бофорта делал Александр Далримпл, который как гидрограф Ост-Индской компании проделал «полезнейшую работу по исследованию судовых журналов [компании] в целях уточнения лоций Ост-Индии»¹⁵⁴¹. Мори революционизировал процесс, создав «журнал сводок», в котором капитаны могли ежедневно отмечать направление и скорость ветра и течения, магнитное склонение и температуру океана. Собрав данные из тысяч плаваний, Картографический департамент издал серию «Карт ветров и течений», показывающих преобладающие в каждом месяце года ветра и течения, «чтобы обобщить опыт мореплавания и чтобы каждый моряк имел перед глазами вклад всех своих предшественников»¹⁵⁴² и мог проложить оптимальный курс к месту своего назначения. Изданные в 1848 году, карты Мори оказали ошеломляющее воздействие на сроки плавания и стоимость перевозок. Среднее время перехода из Нью-Йорка в Сан-Франциско сократилось со 188 до 145 дней в 1851 году и до 136 дней четыре года спустя. Правда, выход карт Мори совпал с появлением быстроходного клипера, но, согласно докладу 1854 года, благодаря картам британский коммерческий флот сэкономил десять миллионов долларов в год¹⁵⁴³, и заслуга эта принадлежит главным образом Мори.

Хотя начало XIX века было отмечено появлением целого ряда быстроходных типов судов, насущной необходимостью «погоня за скоростью»¹⁵⁴⁴ стала только в связи с золотой лихорадкой в Калифорнии. На первую половину 1850-х пришелся расцвет эпохи клиперов, когда скорость приносила больше прибыли, чем вместимость. Первый предельный клипер, «Стегхаунд» 1850 года, был детищем бостонского кораблестроителя Дональда Маккея, который впоследствии разрабатывал таких обладателей громкой славы и не менее громких имен, как «Флайинг Клауд» («Летящее облако»), «Соверен оф зе Сиз» («Повелитель морей») и «Грейт Рипаблик» («Великая республика»). Спуск на воду «Стегхаунда» вызвал большой ажиотаж, и «Бостон атлас» пел произведению Маккея громкие дифирамбы:

*Этот великолепный корабль поражает одним своим видом. Он не только самый крупный в своем классе, его конструкция — истинный переворот в морской инженерии. Он длиннее и острее любого другого коммерческого судна в мире, тогда как ширина его корпуса и глубина трюма рассчитаны с прицелом на стабильность. Каждая деталь служит ускорению, это воплощенный идеал скорости для его создателя, работавшего над кораблем без вмешательства будущих владельцев... Эту модель следует оценивать как оригинал, а не как копию какого бы то ни было класса парусных кораблей или пароходов*¹⁵⁴⁵.

Маршрут «Стегхаунда» был типичным для многих калифорнийских судов. Американские коммерческие суда ходили в Китай со времен окончания Войны за независимость, затем морские пути расширила победа Британии в Первой опиумной войне 1839–1842 годов. Вместо того чтобы добираться до Азии и обратно напрямую, корабли обычно огибали земной шар в западном направлении, проходя в Калифорнию, Китай и, зачастую, Лондон через мыс Горн. На рейс из Нью-Йорка в Сан-Франциско клиперу требовалось в среднем около 120 дней, самые быстрые укладывались в 100, а рекорд удерживали «Флайинг Клауд» и «Эндрю Джексон», сумевшие преодолеть это расстояние за 89 дней — «Флайинг Клауд» дважды. Побить рекорд ни одному паруснику не удавалось до 1989 года, когда гоночная яхта «Серздейс Чайлд» установила новую планку — 81 день, а «Гитана 13» в 2008 году подняла ее до сорока трех. Однако яхты шли без груза. Десятипроцентная прибавка в скорости, которой удалось добиться лишь через 130 лет, — что это, как не свидетельство конструкторского гения создателей клиперов?

Как и любые призовые скакуны, клиперы не годились в тяжело-возы, поэтому когда эйфория золотой лихорадки улеглась, в Америке возник новый тип судов с прямым вооружением — средний клипер или даунистер¹⁵⁴⁶, названный так потому, что многие из них строились в штате Мэн, под ветер (*down*) и к востоку (*east*) от Бостона. И хотя эти суда отличались большей вместимостью, присущий эпохе клиперов дух эксперимента и совершенствования никуда не делся, и средние клиперы сохраняли относительное изящество обводов. Подобные изменения в конструкции судов происходили не только в Соединенных Штатах, позволив деревянным, а затем железным и стальным судам с прямым вооружением состязаться в скорости на дальних рейсах и в XX веке. В число товаров, которые возили на разных морях мира суда с прямыми парусами и барки, входило калифорнийское зерно, китайский чай, австралийское зерно и шерсть, британский уголь, джут из Индии и гуано с перуанских островов Чинча.

До 1880-х годов парусники стойко удерживали позиции. Многие технологические достижения того времени играли на руку и парусникам, и пароходам, а парус к тому же получил ряд исключительных преимуществ. В Британии большим шагом вперед стал Закон о торговом мореплавании 1836 года, пересмотревший правила измерения вместимости, не менявшиеся с 1773-го. Поскольку именно вместимость служит основой для исчисления портовых сборов, популярностью у владельцев пользовались суда определенной конструкции, позволявшей извлечь выгоду из правил. Более ранняя и более грубая формула учитывала только длину и ширину, и в результате британские кораблестроители делали «самые неказистые и неповоротливые корабли в Европе»¹⁵⁴⁷ — короткие, с большим отношением ширины к осадке, с плоскими бортами и днищем, «строившиеся на милоу, а служившие на ярд». Новые правила были признаны обязательными лишь в 1855 году, и в промежуточные годы перемены шли медленно, однако постепенно британские парусники обретали более изящные обводы, а с ними быстротходность и маневренность. Кроме того, судостроители все активнее применяли железо и сталь в изготовлении корпусов. Поскольку в таком случае материала на судно того же размера уходило меньше, железные и стальные суда обладали большей вместимостью, чем деревянные. При этом стальной такелаж, цепи, а также лебедки и шпиги позволяли экономить мускульную силу, а значит, набирать меньше матросов. К 1870-м более быстротходные суда вдвое превышали вместимостью¹⁵⁴⁸ старые деревянные той же грузоподъемности, втрое уменьшив состав команды. У паруса появилось еще три экономических преимущества:

пароходам требовалось больше кочегаров и механиков, чем парусникам — матросов, что увеличивало расходы на обслуживание; у парусников отсутствовали расходы на топливо, и пароходы дороже было строить¹⁵⁴⁹. Совокупный регистровый тоннаж британского торгового флота вырос с 1850 по 1880 год больше чем на 80 процентов. Тоннаж парусных судов тоже подрос в течение 1860-х годов и хотя в последующее десятилетие сократился, в 1880-м на его долю по-прежнему приходилось свыше 60 процентов тоннажа торговых судов Британии.

ВЫХОД ЯПОНИИ И КИТАЯ ИЗ САМОИЗОЛЯЦИИ

Окончание Наполеоновских войн позволило европейским державам использовать свое морское и коммерческое превосходство, разрывая договоренности, сложившиеся между большинством европейских и азиатских торговцев с XVI века. Перемены начались в Индии в 1750-х годах и в Китае на рубеже XVIII–XIX веков. У британцев имелось два побудительных мотива: необходимость уменьшить экспорт серебра, которым платили за импортируемый чай, и желание вытеснить китайцев с лидерских позиций на рынке коммерческих перевозок в Восточной и Юго-Восточной Азии. С 1805 по 1820 год в этом регионе трудилось около трехсот китайских джонок¹⁵⁵⁰ (совокупной вместимостью восемьдесят пять тысяч тонн) и почти втрое больше под флагом Ост-Индской компании.

К 1820-м чай стал практически единственным продуктом импорта Ост-Индской компании из Китая, и пошлины составляли почти 10 процентов общего государственного дохода Британии¹⁵⁵¹. Не имея, как и другие иностранцы, почти никаких нужных китайцам товаров, Британия была вынуждена платить за чай серебром. Поскольку запас слитков порядком истощили Наполеоновские войны и необходимость усмирять и колонизировать Индию, Ост-Индская компания принялась искать альтернативу серебру — ей оказался бенгальский опиум. Успешно подсадив на него Китай, уже в 1805 году компания прекратила ввозить английское серебро, а два года спустя принялась импортировать китайское. Торговля опиумом, между тем, была преступлением: первые законы, запрещающие использование опиума в целях, отличных от медицинских, вступили в силу в 1729 году¹⁵⁵². Пристрастие к опиуму имело пагубные для Китая экономические и этические последствия. Спрос на повседневные товары упал, по-

скольку опиумные наркоманы все больше и больше средств тратили на опиум, а отток серебра истощал императорскую казну.

В 1839 году императорский чрезвычайный уполномоченный в Гуанчжоу Лин Цзэсюй уничтожил двадцать одну тысячу ящиков с опиумом*. В ответ Ост-Индская компания прислала четыре тысячи военных и шестнадцать кораблей требовать сатисфакции. В начале разгоревшегося конфликта британцы блокировали Гуанчжоу и ряд портов до самой Янцзы. Император разочаровался в Лин Цзэсюе, но его преемник тоже не оправдал надежд императора и был разжалован за то, что сдал британцам Гонконг. Впрочем, перед техническим превосходством британцев трудно было не спастись. Нанкинский мирный договор вынуждал Китай заплатить контрибуцию в размере двадцати одного миллиона долларов, открыть для британских торговцев «договорные порты» Гуанчжоу, Амой, Фучжоу, Нинбо и Шанхай, отменить кантонскую систему, позволить британцам торговать где им угодно и занять Гонконг¹⁵⁵³. Соразмерные уступки обеспечили себе в 1844 году французы и американцы, а следом за ними — немцы, русские и итальянцы. Даже если Первая опиумная война продемонстрировала техническую и культурную отсталость Китая при династии Цин, «неравные договоры» лишали Китай всякой надежды вернуть статус регионального гегемона или хотя бы равного игрока на мировой арене. Истощенная Поднебесная империя рухнула в парах опиума, и охваченный разгоревшейся гражданской войной, а затем надолго попавший в тиски коммунистического режима Китай начал вставать на ноги лишь в конце XX века.

Откупорив Китай, представители Запада обратили взоры на Японию¹⁵⁵⁴, где действовал строгий запрет на передвижения иностранных эмиссаров, потерпевших кораблекрушение иноземцев и даже возвращающихся на родину японских скитальцев. Американских китобоев, выброшенных на японские берега, обычно казнили, а японцы, унесенные в океан и доставленные обратно на иностранному судне, могли поплатиться за свое невезение арестом. Российский мореплаватель Василий Головин и шесть его спутников, оказавшиеся на острове Кунашир в 1811 году, провели следующие два года в плену¹⁵⁵⁵, а Япония тем временем отражала попытки Стэмфорда Раффлза отправлять к ее берегам корабли из оккупированной британцами Явы во время Наполеоновских войн. В конце концов за Японию взялись Соединенные Штаты, пекущиеся о безопасности своих китобоев и о собственных

* Ящик мальвийского (Западная Индия) опиума весил шестьдесят килограммов, ящик патнайского (бенгальского) — семьдесят три килограмма.

интересах на Тихом океане. В 1854 году сегун под нажимом Мэтью Кэлбрейта Перри и американской военно-морской эскадры, в третий раз нагрянувшей к японским берегам, подписал Канагавский договор, который открыл для американских судов порты Симода (к юго-западу от Токио) и Хакодате (у южной оконечности Хокайдо)¹⁵⁵⁶. К следующему году Британия, Россия и Нидерланды добились аналогичных торговых и дипломатических привилегий.

Несмотря на некоторое сопротивление традиционалистов, Япония быстро избавилась от пережитков двухвековой самоизоляции эпохи Токугава. Реформаторы учли горький опыт Китая и опасались, что Япония тоже окажется под пятой западных держав. Свергнувший сегуна император взял тронным именем Мейдзи — «просвещенное правление», а последний постулат Клятвы пяти пунктов, принесенной им в 1868 году, гласил: «Познания будут заимствоваться у всех наций мира, и империя достигнет высшей степени расцвета»¹⁵⁵⁷. Поскольку Соединенные Штаты, вырвавшие Японию из самоизоляции, вскоре увязли в Войне за независимость, за помощью в модернизации экономики и флота она обратилась к Британии и Франции. Трансформация оказалась ошеломляющей. Объем внешней торговли, составлявший менее двух миллионов долларов в 1859 году, когда Восточно-Пиренейская пароходная компания установила сообщение между Иокогамой и Шанхаем¹⁵⁵⁸, увеличился семью годами позже до двадцати восьми миллионов долларов с лишним. Западная диаспора выросла до нескольких тысяч человек¹⁵⁵⁹, хотя, как и в Маниле, Батавии и других азиатских «перевалочных пунктах», китайское население превышало европейское. В 1875 году Ивасаки Ятаро основал почтовую пароходную компанию «Мицубиси» (предшественницу современной «Мицубиси», сейчас входит в «Эн-Уай-Кей Лайн») и наладил японские рейсы до Шанхая. Кроме того, Ивасаки приобрел государственную верфь в Нагасаки — она была основана при участии голландцев в 1850-х годах, а впоследствии стала судостроительной компанией «Мицубиси» — и начал сооружать пароходы, тем самым выводя страну в ведущие мировые судостроители.

Суэц,

ПАРОВЫЕ КОМПАУНД-МАШИНЫ И ТЕЛЕГРАФ

Сообщение между Европой и морской Азией многократно упростилось в связи с открытием в 1869 году Суэцкого канала¹⁵⁶⁰. Французы в силу господства на главных средиземноморских маршрутах

и близости к Египту не без оснований рассчитывали на преимущественные выгоды от появления короткого пути в Индийский океан и с готовностью вступили в Компанию Суэцкого канала (*Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez*), основанную Фердинандом де Лессепсом при поддержке своего друга и патрона Саида-паши, османского правителя Египта. Стодевяностодвухметровый канал протянулся от Порт-Саида (названного в честь паши) до Порт-Суэза (древней Клисмы), ширина его при строительстве составляла 22 метра на дне и от 60 до 90 метров на поверхности, а глубина — 8 метров*. Французы планировали с помощью канала противостоять британскому господству на океанских торговых путях, а британское правительство упорно препятствовало британским судовладельцам в любых попытках пролоббировать проектирование или строительство, но в итоге практически все прогнозы оказались ошибочными. Средиземноморские страны не озолотились с его открытием — наоборот, как тонко подметил «Экономист» в 1869 году, канал «был прорыт французскими силами на египетские деньги ради британской выгоды»¹⁵⁶¹. (На самом деле французским был проект, а рабочую силу предоставили египтяне, 120 000 из которых погибло за одиннадцать лет строительных работ — «ради выгоды „варваров“»¹⁵⁶², как предупреждал фараона Нехо II оракул в VI веке до н.э.) Британия обладала рядом ощутимых преимуществ: крепкими рынками капитала, обеспечивающими средства для судостроения; более внушительным опытом постройки железных пароходов, а также лучшими в мире двигателями и углем для топок. В первый год существования канала объем британских грузов составил 60 процентов от всех пропускаемых этим путем, что в три раза превышало объем французских. Двадцать лет спустя доля британских грузов составляла три четверти от общего объема, а французских — всего 8 процентов. В 1910 году свыше 60 процентов по-прежнему приходилось на британский тоннаж и 16 процентов — на грузы немецкого торгового флота.

К 1875 году преемник Саида-паши вверг страну в огромные долги, и уже убежденный в пользе канала для Британии премьер-министр Бенджамин Дизраэли выкупил за 4 миллиона фунтов контрольный пакет акций «Компании Суэцкого канала». На следующий год финансы Египта оказались под англо-французским контролем, а в 1882

* К 2010 году канал удлиннили до 193 километров, глубина его теперь составляет 24 метра, а ширина — 123 метра на дне и 313 метров на поверхности.

британцы обстреляли Александрию и захватили канал — так началась сорокалетняя оккупация Египта Британией. Сохраняя видимость приличий, Конвенция о Суэцком канале 1888 года гарантировала, что «Морской Суэцкий канал как в военное, так и в мирное время будет всегда свободен и открыт для всех коммерческих и военных судов без различия флага... К каналу никогда не будет применено право блокады»¹⁵⁶³. Надо ли говорить, что во времена войн эти гарантии шли прахом.

Предполагалось, что канал будет в первую очередь паровой артерией, но затея могла бы провалиться, если бы ливерпульский судовладелец и инженер Альфред Холт, основатель «Океанской паровой компании», больше известной как «Блю Фаннел Лайн», не разработал судовой компаунд-двигатель высокого давления. Карьера Холта как судовладельца началась, когда он наладил паровое сообщение между Ливерпулем и Вест-Индией, Бразилией и Рио-де-ла-Плата, а также ежемесячные рейсы между Ямайкой и Нью-Йорком. В 1863 году Холт с братом, решив, что конкуренция на атлантических маршрутах слишком высока, запустили паровые рейсы до Китая. Холт утверждал, что к этому его подтолкнуло замечание коллеги: «Может, пароходы и оккупировали Средиземноморье и теперь осторожно подбираются к Бразилии и Рио-де-ла-Плата, но уж Китай-то полностью принадлежит парусникам»¹⁵⁶⁴. «Неужели?» — ответил на это Холт. В 1850-х Джон Элдер сконструировал компаунд-машину высокого давления, которая в два с лишним раза сократила потребление угля¹⁵⁶⁵, и в 1866 году Холт, оборудовав такими двигателями три судна «Блю Фаннел», принялся покорять Восток. Благодаря повышенному КПД двигателя эти пароходы проходили без остановки 8500 миль, затем пополняли запасы угля на Маврикии и следовали дальше в Пенанг, Сингапур и Китай*. Открытие Суэцкого канала отменило необходимость безостановочных переходов в 8000 миль, однако считается, что без мощных компаунд-машин ни одному пароходу не удалось бы достичь Индии и тем более Китая даже через Суэц¹⁵⁶⁶.

В 1880-х годах компаунд-машину Элдера затмил изобретение двигателя тройного расширения, который использовал пар высокого, среднего и низкого давления, что давало выигрыш мощности почти

* У обычного поршневого двигателя один цилиндр, в котором под воздействием пара движется поршень. В компаунд-машине добавлен второй цилиндр — низкого давления, куда поступает отработанный пар из первого цилиндра и совершает дополнительную работу.

в треть. Еще больший КПД имела паровая турбина, доработанная для применения на судах Чарльзом Парсонсом, который в 1884 году построил паровую турбину мощностью в шесть лошадиных сил и быстро понял, что она отлично послужит в качестве судового двигателя. Однако прежде предстояло преодолеть проблему кавитации — образования воздушных пузырей из-за вакуума, который возникает вокруг гребного винта при вращении на больших скоростях. Когда Парсонс наконец рассчитал правильную конфигурацию винтов и валов, его 31,5-метровый миноносец «Турбиния» развил на испытаниях максимальную скорость в тридцать четыре узла.

Известность изобретение Парсонса получило на международном торжественном смотре военного-морского флота, устроенном в честь бриллиантового юбилея королевы Виктории в июне 1897 года. «Турбиния» на ошеломляющей скорости прорвала строй стоящих на якоре кораблей и легко ушла от преследователей, наглядно продемонстрировав торжество новых технологий. Вскоре после этого Парсонс основал «Компанию морских паровых турбин», в проспектах которой были четко изложены преимущества его двигателя: «Повышенная скорость, повышенная грузоподъемность судна, снижение расхода пара, снижение капиталовложений, снижение веса судовых механизмов, снижение стоимости обслуживания механизмов, снижение стоимости ремонта механизмов, значительное уменьшение вибрации, уменьшение размера и веса гребного винта и валопроводов»¹⁵⁶⁷. В 1899 году Адмиралтейство заказало турбинные двигатели для эскадренного миноносца, а в 1903-м — для легкого крейсера, однако самую большую рекламу технология получила в 1905 году, когда первый лорд Адмиралтейства Джон (Джеки) Фишер установил турбины на «Дредноуте». Гражданский флот приобщаться к новой технологии не спешил, однако в том же году Кунард оснастил турбинами «Мавританию» и «Лузитанию», в три раза превосходившие «Дредноут» мощностью двигателя (семьдесят тысяч лошадиных сил).

Если успех Суэцкого канала обеспечила компаунд-машина, то в развитии торгового мореплавания в эпоху пароходов большую роль сыграл подводный телеграф¹⁵⁶⁸. Наземный телеграф достиг рентабельности уже к концу 1830-х, а за последующие двадцать лет по дну Ирландского моря и Ла-Манша были проложены изолированные подводные кабели. В 1866 году «Грейт Истерн» провел кабель от Ирландии до Ньюфаундленда¹⁵⁶⁹. Третий из передовых кораблей Изамбарда Кингдома Брюнеля, металлический «Грейт Истерн» длиной 211 метров обладал вместимостью почти в 1900 регистровых тонн и последующие сорок

Он не знал равных себе по этим параметрам. Приводимое в движение большими колесами и единственным винтом, шестимачтовое судно с семью трубами не получило применения на австралийских маршрутах, для которых строилось изначально. Для трансатлантических пассажирских рейсов «Грейт Истерн» оказался слишком велик и убыточен, поэтому в конце концов был использован для прокладки пяти трансатлантических кабелей и одного от Суэца, Аден (который Британия оккупировала как стоянку для пополнения запасов угля в 1839 году) до Бомбея. Если наземные телеграфные линии тянули в основном вдоль железных дорог, то подводные кабели повторяли маршруты морских перевозок, и к 1870-м годам Бомбей уже был связан с Австралией, а из континентальной Европы были проложены прямые линии в Соединенные Штаты и Бразилию. Транстихоокеанские линии появились только в начале XX века — из Соединенных Штатов до Филиппин через Гавайи и из Канады в Новую Зеландию и Австралию.

Телеграф способствовал развитию британских портов, однако в самом крупном выигрыше оказалась растущая промышленность континентальной Европы, поскольку теперь закупщики, прежде вынужденные довольствоваться тем, что привезут, могли заказывать сырье непосредственно у заморских поставщиков. Британские суда отвоевывали себе все большую долю даже в сообщении с континентальными портами, и в 1870 году на британский торговый флот приходилось 43 процента совокупного мирового объема грузов (по записям в судовых журналах)¹⁵⁷⁰. Тридцать лет спустя эта доля достигла 51 процента. В общем и целом ежегодный объем международной торговли вырос в первые три десятилетия XIX века на 30 процентов, составив около 400 миллионов фунтов¹⁵⁷¹. К 1870 году стоимость его исчислялась 2 миллиардами фунтов, а к началу Первой мировой войны достигла 6 миллиардов фунтов — двадцатикратное увеличение всего за столетие. Отчасти этот рост был связан с миграцией миллионов европейцев за моря и укреплением связей складывающихся там диаспор с родиной.

МАССОВАЯ МИГРАЦИЯ И БЕЗОПАСНОСТЬ НА МОРЕ

Величайший период в истории переселения народов продолжался с 1815 по 1930 год, когда за моря эмигрировали 56 миллионов европейцев. Первенство по количеству эмигрантов удерживала Великобритания (11,4 миллиона), затем шли Италия (9,9 миллиона),

Ирландия (7,3 миллиона), Австро-Венгрия (5 миллионов), Германия (4,8 миллиона) и Испания (4,4 миллиона). Основная масса переселялась в англоговорящие страны — 32,6 миллиона в США, 5 миллионов в Канаду и 3,4 миллиона в Австралию. Гораздо меньше известна история иммиграции в Южную Америку: 4,4 миллиона европейцев приняла Бразилия, 6,5 миллиона уплыли в Аргентину, где появилась присказка, что «мексиканцы произошли от ацтеков, перуанцы от инков, а аргентинцы — с кораблей»¹⁵⁷². Демографический взрыв случился в XIX веке и на Кубе, население которой выросло с 150 000 человек в 1763 году до 1,3 миллиона в 1860-м¹⁵⁷³. Основной прирост происходил за счет рабов, китайских батраков, испанцев и лоялистов, бежавших от движений за независимость в других странах испанской Америки. Кроме добровольно переселявшихся европейцев население Карибов, Южной Африки, Фиджи и других колоний Британской империи пополнил без малого миллион подневольных восточноиндийских кули; четверть миллиона китайцев перебралась на Кубу и в Перу, а японское правительство способствовало переправке около 165 000 контрактников в Бразилию, где образовалась вторая по численности после Маньчжурии заморская японская диаспора¹⁵⁷⁴.

Несмотря на мелкие улучшения, такие как ограничение количества пассажиров на регистровую тонну, в первой половине XIX века условия перевозки на большинстве маршрутов ухудшились и достигли крайнего упадка во время массового исхода из Ирландии в период Великого голода. В 1840-х годах в Соединенные Штаты эмигрировало около 1,3 миллиона ирландцев¹⁵⁷⁵ — на судах, которые получили мрачное прозвище «плавающие гробы». Только в 1846 году в плавании, не достигнув берегов Северной Америки, умерло более 20 процентов пассажиров¹⁵⁷⁶. Давая свидетельские показания перед комиссией Сената, нью-йоркский врач, побывавший на следующий год на паруснике «Цейлон», описывал увиденное так:

Мы прошли через пассажирские помещения в трюме... но неописуемая грязь; истощенные, полуголые фигуры с обезображенными высыпанием [прыщами или сытью] лицами, скорчившиеся на койках, вытянувшиеся на палубе, облепившие трапы; переломанные столовые приборы и остатки пищи, раскиданные вокруг, представляли картину, которую невозможно передать словами... Кто-то приподнимался на койке впервые с тех пор, как покинул Ливерпуль, все плавание корчившись на ней в собственных испражнениях¹⁵⁷⁷.

Заболеваемость на британских судах была втрое выше, чем на американских и немецких. В 1849 году, последовав примеру Америки, британцы издали закон, согласно которому каждому пассажиру отводилось не менее 14х30 квадратных футов (1,3х2,8 квадратных метра) в зависимости от высоты палубы — на нижней палубе пространственный минимум увеличивался. Минимальный размер коек определялся в шесть футов на восемнадцать дюймов, и вешать их надлежало не более чем в два яруса. Отказ от прежней практики — чтобы пассажиры сами обеспечивали себе запас провизии на все шестинедельное плавание — начался в 1830 году, когда в Бремене вышел закон, обязывающий готовить для пассажиров на борту. Британский закон 1849 года требовал предоставить пассажиру три кварты воды в день, а также «2,5 [фунта] хлеба или галет (не уступающих качеством морским), 1 фунта пшеничной муки, 5 фунтов овсянки, 2 фунта риса, 2 унции чая, 0,5 фунта сахара, 0,5 фунта патоки»¹⁵⁷⁸ в неделю. К 1872 году уровень смертности снизился до двенадцати человек на тысячу на парусных судах и одного на тысячу на пароходах. За последующие пять лет эти показатели уменьшились еще в два раза¹⁵⁷⁹. К этому времени, когда практически все трансатлантические путешествия совершались на пароходах, в стоимость проезда входило питание, хотя во многих случаях пассажиров по-прежнему обязывали иметь собственные столовые приборы и постельные принадлежности¹⁵⁸⁰.

Еще одну проблему представляло поддержание порядка среди пассажиров на иммигрантских судах. Выступая свидетелем на разбирательстве в Новом Южном Уэльсе, призванном установить, насколько отсутствие разделения пассажиров по половому признаку «пагубно для нравственности эмигрантов»¹⁵⁸¹, второй помощник немецкого судна ответил: «На борту было около сорока девиц, некоторые не старше десяти-двенадцати лет, и, я уверен и могу в том поклясться, все до единой, я знаю точно, пошли по рукам... Все матросы, все до единого, водили девиц в кубрик». Самым распространенным способом борьбы с такой вопиющей аморальностью было разделение пассажиров по половому признаку и семейному положению — семейных в одну часть судна, холостых в другую. На британских судах практика разделения мужчин и женщин в трехмесячных переходах до Австралии появилась еще в 1834 году, тогда как в Северной Атлантике подобные ограничения ввели только в 1852-м.

Благодаря реформам улучшалось положение европейских мигрантов — другим везло меньше. После отмены рабства новые возможности подневольного труда открыла транспортировка кули¹⁵⁸² — вы-

воз неквалифицированной рабочей силы из Индии и Китая, продолжавшийся до окончания Первой мировой войны. Поначалу в этой области лидировала Британия, затем ее потеснили Франция и Испания. США занимали четвертое место. Подневольные батраки, которых вербовали в Китае с помощью фальшивых обещаний или попросту похищали, не отличались от рабов ничем, кроме названия, и, как некогда связанные кабальным контрактом англичане, часто вынуждены были трудиться на своих хозяев до смерти. (Половина кули на Кубе не доживала до срока истечения договора.) Условия их транспортировки были еще хуже, чем у нищих европейских мигрантов. Уровень смертности составлял около 12 процентов, но на отдельных судах мог достигать 40–50 процентов, и вывоз кули неоднократно сравнивался с работорговлей. Наиболее красноречиво высказался Фредерик Дуглас, сам когда-то бывший рабом:

[они испытывают муки] не менее душераздирающие, чем жертвы африканской работорговли. О способах вербовки кули, о бесчеловечной жестокости, которой они подвергаются, и о том, к чему приводит стремление обеспечить определенные части света дешевой рабочей силой, вернее всего нам поведаст скромный, но вне всякого сомнения правдивый рассказ... одного кули, спасенного с судна «Долорес Угарте», на борту которого погибли в огне шестьсот кули, брошенных на произвол судьбы капитаном и командой¹⁵⁸³.

Нередко на таких судах вспыхивали бунты, особенно если кули думали, что их везут на покрытые гуано острова Чинча у побережья Перу. Запертые в трюме бунтовщики устраивали поджог, а когда их выпускали на палубу, нападали на команду. В случае с «Долорес Угарте» после неудавшейся попытки погасить устроенный бунтовщиками пожар капитан покинул судно. Один из люков был открыт, но спаслось не больше шестидесяти человек.

Подобное бездушие отмечал еще Александр Фолконбридж, считавший «получение удовольствия от издевательств над ближним не переменным условием» работорговли. Этим же объясняется безразличие и черствость, известные из рассказов современников о пассажирских перевозках XIX века. Неприязнь команды к вверенным ей пассажирам — будь то на борту «Арктика» или «Цейлона», — возможно, связана с тем, что никто не заботился и о самих моряках. По собранным за полтора года данным, опубликованным американской газетой в 1854 году, «каждые одиннадцать часов в море тонет судно, каждые сорок

четыре часа какое-нибудь судно садится на мель, каждые семьдесят пять часов судно покидает команда и каждые десять дней какое-нибудь судно пропадает без вести»¹⁵⁸⁴. С 1830 по 1900 год в море погибло 20 процентов британских моряков, а по закону 1870 году моряк, подписавший контракт на рейс, а потом вздумавший разорвать его из сомнений в мореходных качествах судна, мог угодить за решетку на три месяца¹⁵⁸⁵. За последующие два года таких заключенных оказалось больше 1600 человек. Даже когда минул пик отчаянной, подгоняемой голодом миграции в Северную Америку, на пассажирских рейсах тонул в пути каждый шестой парусник, а в 1873–1874 годах больше четырехсот судов и пятисот человек погибли еще у берегов Великобритании.

За тридцать лет количество потерянных судов у Британии выросло вдвое, приведя к повышению страховых ставок и чудовищным человеческим жертвам¹⁵⁸⁶, заставившим парламент наконец узаконить нормы безопасности плавания. В числе самых далеко идущих нововведений была грузовая марка — отметка, определяющая допустимую осадку загруженного судна. В 1830-х годах Регистр Ллойда рекомендовал оставлять три дюйма надводного борта на каждый фут глубины трюма. (Регистр Ллойда — первое в мире классификационное общество — был учрежден в 1760 году как Регистрационное общество в кофейне Эдварда Ллойда и спустя четыре года выпустил свой первый судовой реестр.) К середине XIX века стало ясно, что «правил Ллойда»¹⁵⁸⁷, носивших рекомендательный характер, недостаточно, чтобы исключить потери из-за перегруза. По утверждению парламентария Самуэля Плимсоля, практика объявления ценности судна и груза самим владельцем вела к тому, что владельцы с прицелом на страховку отправляли в рейс перегруженные и изношенные суда, не заботясь о безопасности пассажиров, команды и, тем более, грузов¹⁵⁸⁸. Судовладельцы противились регулирующим реформам, ратуя за неограниченную внешнюю торговлю, триумфом которой стала отмена Навигационного акта в 1850 году. На смену болезням как главной угрозе пассажирам и команде пришла жадность. Политик, выступавший на стороне судовладельцев против ограничения и надзора, утверждал: «Им не нужно навязчивое, докучливое, мелочное вмешательство в свое дело, [равно как] и искусственное поощрение внешней торговли с помощью бесполезных, беспочвенных и унижительных ограничений»¹⁵⁸⁹. Тем не менее Плимсоль и другие настояли на своем, и спустя два десятилетия неустанным лоббированием издали Закон о торговом мореплавании 1876 года — первый из современных законов о грузовой марке. Впрочем, где именно наносить отметку, определили только

в 1894 году, и другие страны следовать примеру Британии не спешили. Германия приняла соответствующий закон в 1903 году, а Соединенные Штаты лишь в 1924-м. Шесть лет спустя международная Конвенция о грузовой марке, подписанная в 1930 году, установила общие требования к уровню загрузки судна в зависимости от маршрута и сезона.

СОСТЯЗАНИЯ В СЕВЕРНОЙ АТЛАНТИКЕ

Невзирая на опасности и тяготы, в море отправлялось все больше людей — не только с эмиграционными или деловыми целями, но и просто в путешествие. Через год после издания Закона о торговом мореплавании Катрин Леду выпустила «Океанские записки для дам», вошедшие в анналы благодаря циничному замечанию: «На море возможны несчастные случаи и даже смерть, и, на мой взгляд, с выброшенным на берег телом в хорошей одежде будут обращаться бережнее и уважительнее, чем с одетым в тряпье»¹⁵⁹⁰. Как ни чудовищно выглядит подобный совет сегодня, практические рекомендации и некие правила судового этикета были необходимы. В наш век бездушных массовых перелетов трудно представить себе благоговение перед океанскими лайнерами, особенно в период с 1890-х по 1950-е годы, когда величие державы определял, в том числе, размер гражданского флота, а спуск на воду нового корабля вызывал такой же ажиотаж, как сегодня появление очередной электронной новинки. Корабли олицетворяли промышленную и инженерную мощь страны, и хотя над 51 процентом мирового коммерческого тоннажа развевалась «красная тряпка», как называли флаг британского торгового флота, другие страны тоже состязались за первенство, особенно в сфере трансатлантических пассажирских перевозок класса люкс.

На рубеже XIX–XX веков британскому господству в Северной Атлантике угрожала и Германия, и Соединенные Штаты. В Германии одним из самых выдающихся управляющих судоходными компаниями был Альберт Баллин, генеральный директор «Гамбург-Америка Лайн» («Хапаг»). Выходец из небогатой еврейской семьи, Баллин свято верил в морской потенциал Германии и заслужил тем самым симпатии кайзера Вильгельма II, известного своей любовью к морю. К началу XX века «Хапаг» под руководством Баллина стала крупнейшей судоходной компанией в мире, располагающей девятью океанскими судами, которые обслуживали широкий круг маршрутов

во всему миру¹⁵⁹¹. К 1914 году число ее судов увеличилось вдвое, а количество портов регулярного захода выросло до 350. Второй по величине в мире была базирующаяся в Бремене «Норддойчер Ллойд». Ее суда совершали рейсы в разных океанах, однако лидирующие позиции к 1880-м годам она завоевала в Северной Атлантике, где с 1881 по 1891 год перевезла 816 000 пассажиров — на 50 процентов больше «Хапаг» и больше британских «Уайт Стар» и «Кунард Лайн» вместе взятых. В 1897 году она дала жизнь новому поколению суперлайнеров, спустив на воду «Кайзер Вильгельм дер Гроссе», первый из четырехтрубных кораблей, которых во всем мире будет построено всего четырнадцать¹⁵⁹². Ему же выпадет честь первым из небританских судов побить трансатлантический рекорд скорости, установленный «Балтиком» компании «Коллинз Лайн» в 1854 году, и получить «голубую ленту», преодолев Атлантику со средней скоростью выше двадцати двух узлов*.

В 1902 году американский финансист Джон Пирпонт Морган бросил британскому гражданскому флоту еще более дерзкий вызов, основав «Международную торговую морскую компанию»¹⁵⁹³ — корпорацию, объединившую контрольные пакеты акций пяти крупнейших судоходных компаний и заключившую договора о распределении прибылей и убытков с «Хапаг» и «Норддойчер Ллойд». Когда Морган приобрел «Уайт Стар Лайн», британское правительство предложило «Кунард Лайн» ссуду в 2,6 миллиона фунтов на постройку двух пассажирских лайнеров с годовой субсидией на каждый — при условии, что компания в течение двадцати лет останется полностью британской и корабли можно будет реквизировать для военных нужд. Так появились на свет «Лузитания» и «Мавритания» — самые большие и роскошные лайнеры того времени. Корабли-близнецы делили славу самых быстрых трансатлантических судов до 1909 года — тогда «Мавритания» установила рекорд скорости на западном направлении, державшийся последующие двадцать лет. На восточном направлении она побила собственный рекорд семь раз. В 1915 году «Лузитанию» потопила немецкая подлодка, «Мавритания» же эксплуатировалась до 1935 года.

К тому времени на смену вычурной роскоши океанских лайнеров «позолоченного века» пришло изящество и стремительность. Первое

* Так называемую «голубую ленту» за рекорды скорости на трансатлантических рейсах присуждали с конца XIX века, однако материальное воплощение награды появилось лишь в 1935 году, когда политик Гарольд Хейлс заказал серебряный кубок, который стали вручать компании, установившей очередной рекорд.

масштабное воплощение этот стиль (позднее названный «ар-деко»), характерный для трансатлантического флота в период между мировыми войнами, получил на лайнере «Иль-де-Франс» 1927 года постройки, принадлежавшем «Френч Лайн». В число просторных общественных помещений входил ресторан высотой в три палубы, холл высотой в четыре палубы и готическая часовня с четырнадцатью колоннами. Американские пассажиры, измученные «сухим законом», могли отвести душу за самой длинной для пассажирского судна барной стойкой. К концу десятилетия соперничество на Северной Атлантике достигло пика. В 1929 году «голубую ленту» завоевали «Бремен» и «Европа» компании «Норддойчер Ллойд» — примечательные тем, что на них впервые среди крупных гражданских судов был применен носовой бульб, изначально разработанный американским инженером-судостроителем Дэвидом Тейлором в 1912 году. Неказистый на вид, этот обтекаемый выступ ниже уровня ватерлинии изменяет направление потока воды, тем самым снижая ее сопротивление и повышая скорость суда, устойчивость и топливную эффективность. Носовой бульб перестали воспринимать как диковину только после спуска на воду «Бремена», однако стандартной деталью корпуса он стал лишь по окончании Второй мировой войны.

Видя успех «Иль-де-Франс», «Френч Лайн» задалась целью построить самый большой и красивый корабль в мире. Проект поручили инженеру-судостроителю Владимиру Юркевичу, который тогда, в эмиграции, трудился простым чертежником на автомобильном заводе, однако прежде участвовал в разработке корпуса передовых российских линейных крейсеров класса «Бородино» 1912 года. Его французское детище получило название «Нормандия». Немецкие инженеры, наблюдавшие за испытаниями французского судна, построенного по русскому проекту, назвали его «неулучшаемым»¹⁵⁹⁴. Кроме носового бульба «Нормандия» отличалась «несомненно и удручающе грушевидным» поперечным сечением миделя. Все палубные механизмы, загромаждающие пространство, Юркевич спрятал в карапасную палубу, три обтекаемые яйцевидные трубы слегка подавались назад и последовательно уменьшались в размере. Вопреки Великой депрессии «Нормандия» предназначалась для путешествий в роскоши — все четыреста кают первого класса были отделаны по-разному. Как и на «Фатерланде» Баллина (впоследствии «Левинафан» «Юнайтед Стейтс Лайн») в 1913 году, чтобы не рассекать трубами огромные салоны лайнера — кондиционированный ресторан превосходил длиной Зеркальный зал Версаля, — Юркевич пустил

разделенные каналы дымоходов ближе к бортам, тем самым освобождая место для огромных залов и салонов, а в центр сцены первого в мире судового театра попадал дневной свет с открытой террасы гриль-бара первого класса в 150 метрах от кормы. В 1942 году во время преобразования «Нормандии» в военный корабль на ней вспыхнул пожар, и она опрокинулась на борт в нью-йоркском доке. Ее великая соперница, самая быстрая, но куда менее элегантная «Квин Мэри» компании «Кунард Лайн», пущенная в эксплуатацию через год после «Нормандии», пережила конкурентку и сегодня служит плавучим отелем в Лонг-Бич, Калифорния.

Североатлантическая «переправа» была не единственным пассажирским маршрутом, но именно ее суда благодаря своей роскоши, силе и скорости выступали золотым стандартом гражданского флота. Обслуживая мировую политическую и финансовую верхушку, они должны были выдерживать самые коварные для гражданского флота условия — «зима, Северная Атлантика» в формулировке Конвенции по грузовой марке. Однако последним рубежом для пассажирских лайнеров оказался хоть и менее грозный, но гораздо более обширный Тихий океан. Ввод в строй трансконтинентальных железных дорог, протянувшихся через Соединенные Штаты (первая в 1869 году) и Канаду (1885), ускорил рост транстихоокеанских перевозок. У австралийцев, страдающих от «тирании расстояния» — отрыва от Британии и остального мира, — появился альтернативный путь в Англию, через Тихий океан, Северную Америку и Атлантику, а американским туристам «позолоченного века» открылась Япония и Восток в целом.

Туристы служили постоянной мишенью для сатириков и легкой добычей для карманников и аферистов (брошюры судоходных компаний неизменно советовали пассажирам остерегаться шулеров), а английский переводчик Осман Эдвардс высмеял алчность американцев, которые встречались ему в Японии на исходе XIX века, переиначив текст «Янки Дудл».

*Янки-сан через океан
Припер к нам всяко благо,
Я спятил аж, как он багаж
Распаковал в Чикаго:
Парча, и шелк, и веера,
И это там, и то-то,
И куча древностей, вчера
Сработанных в Киото¹⁵⁹⁵.*

Нарисованный Эдвардсом портрет янки — неотесанного нувориса совпадал со стереотипным образом туриста как такового; американцы были не хуже и не лучше других своих современников. И хотя невежество туристов действительно облегчало задачу мошенникам и шарлатанам, формирование новых эстетических воззрений и расширение кругозора отражалось на развитии литературы и искусства. Дебют модернизма в Америке состоялся на Арсенальной выставке 1913 года, проводившейся в Нью-Йорке, Бостоне и (в пику издевкам Эдвардса) Чикагском институте искусств, а западный авангард начала XX века своим появлением во многом обязан связям и маршрутам, проложенным прозаичными морскими перевозчиками в предшествующем столетии.

Круизы и яхты



В 1876–1877 годах Анна Брасси со своим супругом, железнодорожным магнатом, совершила кругосветное путешествие на личной яхте «Санбим» («Солнечный луч») с остановками в Бразилии, Чили, Таити, на Гавайях и в Японии, на обратном пути пройдя через Гонконг, Макао, Сингапур, Пенанг, Цейлон, Суэцкий канал и Португалию. Трехмачтовая топсельная шхуна, построенная для дальних морских путешествий, везла девять гостей и команду из тридцати двух человек. Вернувшись, Брасси популяризировала идею кругосветных морских плаваний в книге «Вокруг света за 11 месяцев. Через океаны на „Солнечном луче“». Два года спустя некая фирма рекламировала кругосветный круиз на «Цейлоне», ранее принадлежавшем «Восточно-Пиренейской паровой компании»: «Истинная яхта, не берущая на борт никаких грузов... со всеми удобствами и предметами роскоши... судовой оркестр, а также паровой катер для доставки пассажиров на берег»¹⁵⁹⁶. Несмотря на всю заманчивость посулов и маршрута, а также обещание фирмы обеспечить «атмосферу яхтенной прогулки в дружеской компании, не похожей на обычное скопление [sic] пассажиров», судно отправлялось полупустым. Однако благодаря телеграфу фирма продолжала давать рекламу, призывая присоединиться к путешествию в одном из многочисленных портов захода.

Вскоре с круизами начали экспериментировать трансатлантические компании, столкнувшиеся с недостаточной загруженностью рейсов в «низкий» сезон. В 1891 году Альберт Баллин отправил «Ав-

густу Викторию» в зимний круиз по Средиземноморью. Затея оказалась успешной, однако выдавшие виды «рабочие лошадки» Северной Атлантики не могли обеспечить необходимый праздным туристам комфорт, и десять лет спустя «Хапаг» заказала первый специализированный круизный лайнер — «Принцесса Виктория Луиза», предназначенный для увеселительных путешествий по Средиземноморью, Скандинавии и Карибам и рассчитанный на двести мест первого класса. Появившиеся следом другие лайнеры аналогичного назначения открывали новые маршруты — в том числе в глубь континентов по крупнейшим речным артериям и в ледяные воды Арктики и Антарктики. Сейчас пассажирские морские перевозки отошли в прошлое, предвестником их кончины стал коммерческий успех пассажирских самолетов, совершивших первый трансатлантический перелет в 1958 году. Однако ежегодное число отправляющихся в круизы — от четырнадцати до двадцати миллионов туристов по всему миру в 2010 году¹⁵⁹⁷ — намного превышает число пассажиров транспортных рейсов даже на пике пассажирских перевозок. Статистика охватывает пассажиров морских круизов продолжительностью более шестидесяти часов, предполагающих минимум два порта захода, и не учитывает «круизы в никуда» — международные воды, где разрешены беспшлинная торговля и азартные игры, — набравшие популярность во времена «сухого закона».

В ходе индустриализации и коммерческой экспансии XIX века в города стекались огромные массы людей, и пароходы давали городским жителям возможность за небольшие деньги сбежать из этого скопища и провести несколько часов на воде. К 1860-м годам предприимчивые пароходные компании уже строили экскурсионные суда, «сконструированные с расчетом на элегантность, скорость, комфорт, простор размещения и даже роскошь обстановки»¹⁵⁹⁸, а также разумные меры безопасности. У человека впервые появилась возможность отдыха на воде — без каторжной работы, неминуемой угрозы для жизни и неопределенных сроков пребывания вдали от суши. Для многих такие прогулки были «единственной отдушиной, побегом из грохочущей городской душегубки». Так писала в 1880 году «Нью-Йорк таймс» в статье о «бойкой, набирающей обороты отрасли», возникшей из ничего четверть века назад, а теперь ежегодно вывозящей двадцать пять миллионов пассажиров на экскурсии по Нью-Йоркскому заливу, Гудзону, проливу Лонг-Айленд и на ближайшие атлантические пляжи. Многие компании покупали участки земли в радиусе десяти-тридцати миль от своих городов и устраивали там

сады для пикников и миниатюрные курорты для туристов, приезжающих на день или на выходные. Со временем многие из этих площадок разрослись в полноценные курортные городки с круглогодичным паромным сообщением.

Однако близость суши не гарантировала безопасности плавания, и поводом раз за разом принимать меры и повышать планку надежности выступали чудовищные катастрофы¹⁵⁹⁹. В 1878 году столкновение «Принцессы Алисы» с судном для перевозки угля на Темзе близ Лондона унесло шестьсот с лишним жизней, а пожар на «Генерале Слокуме» на нью-йоркской Ист-Ривер в 1904 году — около тысячи, в основном женщин и детей, отправленных церковью на благотворительную экскурсию. В 1915 году большой резонанс вызвала гибель давшего течь и опрокинувшегося на реке Чикаго судна «Истленд», совершавшего экскурсию по Великим озерам. Хотя судно погрузилось в воду лишь наполовину, до берега было менее двадцати футов, и даже носовые швартовы еще не отдали, в катастрофе погиб 841 человек. Трагедия «Принцессы Алисы» заставила ввести правила движения на внутренних водных путях, а пожар на «Генерале Слокуме» привел к реорганизации халатной Инспекции по надзору за пароходами США.

Несмотря на трагедии, у более зажиточных и более романтических натур набирал популярность яхтенный спорт. Считается, что яхтенные прогулки и состязания берут начало в Нидерландах XVII века¹⁶⁰⁰, а затем Карл II познакомил с этим видом спорта и Англию, получив в подарок от города Амстердам девяностодвухтонную яхту «Мэри». За следующие два десятилетия было заказано свыше двадцати яхт, среди владельцев которых почти сразу распространилась мода на забавные уменьшительные названия: «Фолли» («Прихоть») Карла, «Фанфан» принца Руперта, «Джейми» — в честь будущего Якова II. Старейший в мире яхтенный клуб — Коркский королевский — ведет историю с 1710 года, вслед за ним образовалась Королевская яхтенная эскадра в Каусе и Нью-Йоркский яхтенный клуб — в 1815 и 1844 годах соответственно. И хотя яхты были прерогативой самых богатых — уровня Брасси-Морганов и Вандербильтов в Соединенных Штатах, чайного барона сэра Томаса Липтона в Британии и кайзера Вильгельма II в Германии — регаты вызывали такой же ажиотаж и собирали столько же простых зрителей, сколько сегодня собирают лошадиные бега.

Со временем, однако, к аристократической забаве начал приобщаться и растущий средний класс. Превознося яхтенный спорт как

«самый сложный, многогранный и всеобъемлющий»¹⁶⁰¹, Эдвин Бретт в 1869 году писал, что его адепты — «любители приключений, которым нравится жизнь на природе, особенно в суровых условиях... которые всегда счастливы испытать себя и свой дух в состязании с единомышленниками в самом изысканном и техничном из всех видов гонок». Бретт считал, что «число прирожденных яхтсменов... достаточно велико», и описывал в своем обзоре яхты на любой вкус и кошелек — от пятитонных для управления в одиночку до трехсоттонных пароходов. Популярности океанских путешествий способствовали подвиги таких моряков, как Джошуа Слокум, который в 1895–1898 годах совершил одиночное кругосветное плавание и написал путевые заметки, выдержавшие уже не одно переиздание. По его стопам шли многие, однако новый виток в развитии яхтенного спорта был обозначен в 1969 году, когда шестеро яхтсменов устроили состязание — пройти в одиночку под парусом вокруг света без захода в порты. Финишировать, не нарушив правила, сумел только Робин Нокс-Джонстон, покрыв за 313 дней 30 123 мили. Его соперник Бернар Муатессье, обогнув мыс Горн, решил и дальше держать курс на восток, и на 301-й день, пройдя 37 455 миль, пристал к берегу на Таити. Безостановочное кругосветное плавание в одиночку до сих пор считается высшим достижением для океанского моряка независимо от пола. В 2005 году Эллен Макартур установила мировой рекорд, пройдя на тримаране вокруг света меньше чем за 72 дня, а самой юной среди совершивших этот подвиг стала Джессика Уотсон, которая прошла на десятиметровой одномачтовой яхте почти двадцать тысяч миль за 210 дней, когда ей не исполнилось и семнадцати.

ОТКРЫТИЕ НОВЫХ ЗЕМЕЛЬ

Воззвания вроде бреттовского, обращенного к «любителям приключений», вдохновляли романтиков на экстремальные морские путешествия — будь то в одиночку вокруг света или на корабле в полярные широты, — однако полярные моря были покорены исследователями лишь в XIX веке. Хотя интерес к Тихому океану ни у британцев, ни у французов, ни у русских, а с 1830-х годов и у американцев не ослабевал, с 1815 года началась не менее лихая волна покорения Арктики и Антарктики, движимого как национальной и личной гордостью, так и рациональным экономическим и политическим расчетом. Даже при отсутствии непосредственной выгоды эти

экспедиции заложили фундамент для различных океанографических исследований, которые и сегодня остаются основным предметом морской науки. Англичане отказались от поисков Северо-Западного прохода в 1616 году — после экспедиции Уильяма Баффина и Роберта Байлота (одного из участников бунта на «Дискавери» Генри Хадсона) к Ланкастерскому проливу, пролегающему к северу от Баффиновой земли, и заливу Гудзон. Вдохновленный отзывами китобоев, промышлявших к западу от Гренландии, в 1818 году поиски со стороны Атлантики возобновил Джон Росс, отправившись в первую из череды экспедиций, которые постепенно торили путь в канадскую Арктику. Семь лет спустя Фредерик Уильям Бичи прошел через Берингов пролив, пытаясь проложить курс с запада на восток. Но пик покорения Арктики пришелся на десятилетие после пропажи «Эребуса» и «Террора» сэра Джона Франклина, когда больше десятка британских и американских судов занимались поисками следов экспедиции, останки которой были в конце концов найдены в 1854 году. Северо-Западный проход оставался непреодолимым, пока норвежец Руаль Амундсен не покорил его на двадцатиметровой одномачтовой яхте «Йоа» в 1903–1906 годах, через четверть века после того, как швед Адольф Норденшельд впервые прошел по Северо-Восточному морскому пути из Баренцева моря в Северный Тихий океан.

Берега Антарктиды впервые увидел в 1820 году российский мореплаватель Фаддей Фаддеевич Беллинсгаузен, а следом за ним в том же году британский охотник на тюленей Уильям Смит, указывавший путь кораблю Королевского военно-морского флота, и охотник на тюленей из Коннектикута Натаниэль Палмер. Охотники и китобой продолжали наведываться в Антарктику на протяжении всего века, но ступить на сам континент удалось лишь в 1895 году, когда Шестой международный географический конгресс провозгласил Антарктиду «величайшим географическим открытием, которое еще предстоит сделать»¹⁶⁰². В отличие от Арктики, которая представляет собой скованное льдом море, Антарктида — ледяной континент, однако для исследования его берегов требовалось высочайшее мореходное мастерство, воплощением которого стали беспримерные переходы сэра Эрнеста Генри Шеклтона на шлюпках после того, как его судно «Эндьюранс» было затерто льдом в море Уэдделла в 1915 году.

Освоение Антарктики и недавно открытых земель шло рука об руку с кропотливым и трудоемким картированием береговой линии. За четверть века в должности гидрографа военно-морского флота

(1826–1851) адмиралу Бофорту довелось руководить полной пересъемкой береговой линии Британских островов, а также частичными пересъемками в Средиземноморье и Арктике. Задачи не сводились к одной океанографии — со времен Кука и Бугенвиля этнография и изучение наземной фауны и флоры были хоть и второстепенным, но постоянным элементом экспедиций, посвященных морским исследованиям и съемке береговой линии. Именно с этой целью в пятилетнее плавание «Бигля» у берегов Южной Америки в 1830-х годах взяли двадцатилетнего ботаника Чарльза Дарвина. Близкий друг Дарвина Джозеф Хукер, впоследствии директор Королевского ботанического сада в Кью, сопровождал экспедицию, возглавленную Джеймсом Кларком Россом, племянником Джона Росса, целью которой было определение Южного магнитного полюса, а также океанографические, ботанические и зоологические наблюдения в Тасмании, Новой Зеландии, Антарктиде и окрестных водах.

В начале 1870-х годов Королевское научное общество принялось лоббировать крупномасштабную экспедицию, призванную объединить несколько направлений исследования, из которых постепенно складывалась наука океанография — термин, предложенный Мори в 1859 году. Винтовой корвет Королевского военно-морского флота «Челленджер» под командованием капитана Джорджа Стронга Нэрса был оснащен разнообразным оборудованием для измерения течений, температуры воздуха и воды, взятия донных проб с глубины до 3700 метров и промера глубины до 11 000 метров¹⁶⁰³. За три с половиной года команда «Челленджера», состоявшая из шести гражданских ученых, открыла более 4000 ранее неизвестных видов морских животных и растений. В XX веке горизонты морских исследований раздвинулись еще шире и охватили такие разноплановые дисциплины, как физическая, химическая и биологическая океанография, климатология и рыбоводство, а также прикладные направления от нефтяной разведки до подводной добычи полезных ископаемых.

ОТ КИТОВОЙНОГО СУДНА ДО ТАНКЕРА

Хотя государственные власти начали финансировать экспедиции в Арктику только в XVII веке, баскские, голландские и английские китобои промышляли в арктических и ньюфаундлендских водах задолго до того. Поначалу китобойный промысел был привязан к береговым базам, где из китового жира вытапливали ворвань, но появ-

ление около 1750 года специальных металлических котлов, которые устанавливались над очагом для вытопки ворвани на борту судна, позволило китобоям не возвращаться к берегу месяцами. Это изобретение совпало с началом охоты на кашалотов, из спермацета которых получались великолепные свечи, и во многом способствовало росту китобойного промысла в Нантакете, где к 1775 году насчитывалось около трехсот судов, доходивших до Бразилии и Фолклендских островов.

Нантакетский промысел сильно сократился во время и после Войны за независимость, тогда как британское правительство принялось финансировать китобойные вылазки в Южную Атлантику, Индийский и Тихий океан. Началом тихоокеанского китобойного промысла считается 1787 год, когда британское судно под командованием нантакетского капитана занялось охотой на кашалотов у побережья Чили. Под управлением американских капитанов, лишившихся работы на родине, ходили с 1788 по 1812 год две трети британских китобойных судов на южных промыслах, но американская китобойная отрасль хирела без финансовых вливаний до 1815 года. Затем уже через шесть лет в Тихом океане насчитывалось 120 китобойных судов под американским флагом, приписанных в основном к Нантакету, Нью-Бедфорду и другим портам южной Новой Англии и Лонг-Айленда. Во времена расцвета отрасли в 1840-х годах американский китобойный флот составляли свыше шестисот судов, проводивших иногда до четырех лет вдали от родного берега — с заходами на Гавайи, Таити и в другие порты, чтобы сгрузить ворвань и пополнить запасы провизии. К 1840 году популяции кашалотов истощились, однако взлетел спрос на китовый ус — для корсетов, зонтиков и промышленных щеток, — получаемый от усатых китов, которые отцеживают планктон из воды через специальные роговые пластинки¹⁶⁰⁴. Возрождению отрасли способствовал рапорт Томаса Ройса 1848 года об обнаружении гринландского и гладкого кита (относящихся к усатым) в Беринговом проливе¹⁶⁰⁵. До этого китовый жир применялся в основном для освещения, хотя имелись и более дешевые горючие вещества — в частности, керосин, получивший распространение в Соединенных Штатах и Европе в 1850-х годах. Однако китовый жир по-прежнему использовался при изготовлении смазочных материалов, мыла, парфюмерии и маргарина, и к XX веку киты — методы и орудия охоты на которых постоянно совершенствовались — оказались на грани истребления. В 1937 году девять стран «желая установить систему международного регулирования кито-

бойного промысла и обеспечить надлежащее и эффективное сохранение поголовья китов»¹⁶⁰⁶, подписали Международное соглашение о регулировании китобойного промысла и основали антарктический китовый заповедник. Четыре десятилетия спустя Международная китобойная комиссия наложила запрет на коммерческую добычу китов, и теперь весь Индийский океан и воды, омывающие Антарктиду, представляют собой два обширных китовых заповедника.

Массовое производство керосина началось после обнаружения нефти в Пенсильвании в 1859 году, и до конца столетия керосин оставался главным продуктом нефтепереработки. Кроме освещения он использовался в первых двигателях внутреннего сгорания, хотя предпочтение в этой области отдавалось бензину, побочному продукту перегонки при производстве керосина. Началом нефтяной эпохи можно считать 1885 год, когда Карл Бенц запатентовал свой трехколесный «моторваген». За несколько десятилетий автомобиль изменил человечество до неузнаваемости, оказав огромное влияние на развитие морского сообщения, военных действий на море и геополитику. Учитывая огромные расстояния между промышленной Европой, Северной Америкой и основными мировыми залежами нефти — в то время обнаруженными только в Каспийском море и материковой части США, — личный автомобиль лишился бы перспектив, если бы не океанские нефтяные танкеры, прототип которых, «Глюкауф», был спущен на воду как раз в год получения Бенцем патента.

Соединенные Штаты выступали основным экспортером керосина, который называли «нефтью в ящиках», поскольку транспортировался он в пятигаллонных канистрах — по две на ящик. Выходило дорого и нерентабельно, однако возить нефть наливом было затруднительно. Деревянные бочки весили слишком много, между ними скапливались взрывоопасные газы. Оставалось одно — закачивать нефть непосредственно в трюм. Это новаторское решение предложил каспийский нефтепромышленник Людвиг Нобель, брат знаменитого Альфреда Нобеля. В 1878 году Нобель построил танкер «Зороастр», чтобы возить нефть из Баку в Астрахань и дальше вверх по Волге в Европу¹⁶⁰⁷. (Культ древнего персидского пророка Зороастра или Заратустры был связан с огненными алтарями, которые устраивались у естественных выходов нефти на поверхность.) В 1885 году Вильгельм Ридеманн подписал с британской компанией «Армстронг, Митчелл и Ко» контракт на постройку «Глюкауфа» — стометровой вспомогательной баркентины, трюм которой состоял из восьми танков,

разделенных переборками. В первый свой рейс «Глюкауф» вез «910 221 галлон нефти наливом»¹⁶⁰⁸, или 21 672 барреля — мера объема, заимствованная из китобойного промысла. Отторжение новый вид судов вызвал в основном у портовых рабочих, опасавшихся за свою безопасность — немецкие докеры переименовали «Глюкауф» (пожелание удачи) во «Флигауф» (взрыв)¹⁶⁰⁹ — и за рабочие места, которых грозил их лишить менее трудоемкий метод загрузки. Тем не менее конструкция оказалась технически надежной и чрезвычайно выгодной; к 1906 году 99 процентов мировой нефти перевозили танкеры.

В качестве топлива нефть намного превосходила уголь: имея бóльшую эффективность сгорания, она занимала меньший объем и была проще и чище в обращении. В 1912 году только что назначенный первый лорд Адмиралтейства Уинстон Черчилль заказал проект пяти линейных кораблей класса «Королева Елизавета» на нефтяном топливе. Чтобы военно-морской флот не остался без горючего в надвигающемся конфликте с Германией, в июне 1914 года Черчилль выторговал для Адмиралтейства 51 процент акций Англо-Персидской нефтяной компании (предшественницы «Бритиш Петролеум»), которая тремя годами ранее начала экспортировать нефть через Абадан. Многим казалось недальновидным отказываться от одного из главных промышленных преимуществ Британии — добычи собственного угля, считавшегося лучшим в мире для судовых топок, однако переход на нефть был обусловлен исключительно военно-стратегическими соображениями, и во время Первой мировой британские корабли на нефтяном топливе могли дольше продержаться на марше, чем их немецкие противники, ходившие на угле. Однако добыча британского угля продолжалась — на его долю приходилось три четверти из восьмидесяти миллионов тонн ежегодно потребляемого судовыми котлами¹⁶¹⁰, в большинстве своем британскими — и к концу Первой мировой войны Британия располагала сто восемьдесят одной угольной станцией на заморских территориях.

Доступность нефтяного топлива привела к тому, что начиная с первых годов XX века суда начали оборудовать дизельными двигателями. И хотя разработанные в 1920-х годах дизельные теплоходы отличались топливной экономичностью, меньшими размерами гребной установки, большей грузоподъемностью и требовали меньше рабочей силы, чем пароходы¹⁶¹¹, новая технология прижилась сначала только в Норвегии, Дании и Швеции. Большинство судовладельцев от британских и немецких до японских предпочитало лучше сэкономить на стоимости самого судна, чем заказывать более дорогие.

но в конечном счете более экономичные дизели, поэтому в 1935 году свыше 80 процентов мирового флота по-прежнему было оснащено паровыми двигателями, которые топили нефтью или углем. И никто в те времена даже не подозревал, что, хотя решение Черчилля обусловит ход и направление развития международных отношений до ХХI века и далее, британский торговый флот и Королевские ВМС за эти годы практически исчезнут с мировой арены.

Трансатлантические переходы «Сириуса» и «Грейт Вестерна» обозначили новую веху в истории транспорта и сообщения. Однако, как покажут дальнейшие события, подоплекой для перемен, которые привели к повышению скорости и надежности судов, стало еще более драматичное форсирование темпа самих перемен. В результате эпоха пароходов не продлилась и ста лет, сметенная лавиной новых технологий, и вторая половина ХХ века оказалась в некотором отношении даже более революционной, чем предшествующие полтора столетия. Тем временем военно-морской флот следовал за коммерческими интересами. Несмотря на катастрофическое сокращение военно-морских бюджетов в 1850-х годах, разработчики следили за достижениями в области морской инженерии и с готовностью внедряли те, что подходили для военных нужд и вписывались в жесткие финансовые рамки. Эти и другие нововведения изменили мировое равновесие сил и обеспечили беспрецедентную смертоносность военно-морской тактики и вооружения в войнах следующей половины века.

ГЛАВА 19

Военно-морские силы в эпоху пара и стали

С середины XIX до середины XX века военно-морские технологии и вооружение, военно-морские доктрины, а также стратегия и тактика применения морских сил подверглись более кардинальным и обширным переменам, чем за предыдущие две с половиной тысячи лет. Пройдя путь от «деревянных стен» Фемистокла до «стальных крепостей»¹⁶¹², как назвал их Черчилль, военно-морские силы достигли невиданной численности. Орудия обрели способность поражать движущуюся цель на расстоянии до двадцати миль и действовать в трех средах — на воде, под водой и в воздухе. По мере того как развитие гигиены, появление новых способов хранения провизии и совершенствование обеспечения уменьшали потери от болезни, инфекции или плохого питания — основных причин гибели моряков в век паруса, — все больше жизней уносили военные действия на море как таковые. В ходе десяти крупных войн с 1652 по 1815 год британский Королевский военно-морской флот потерял 1452 корабля. Из них только 204 (14 процентов) — в бою¹⁶¹³, более чем в половине случаев виновниками потерь были кораблекрушения и течи, одна треть пришла на захваты врагом. Из 1694 надводных кораблей, потерянных всеми участниками Второй мировой войны в совокупности, 81 процент был уничтожен противником, 9 процентов затоплены своими силами, 5 процентов погибли в результате несчастных случаев, 5 процентов были захвачены. Технологические достижения, с одной стороны, повышали боевой потенциал и обороноспособность военно-морских сил, а с другой, ставили их в зависимость от производительности промышленных предприятий, которые должны были гарантировать своевременную замену выходящих из строя единиц.

Наряду с технологиями менялись предпосылки и доктрины военных действий на море. В конце XIX века европейские морские державы начали последнюю волну колониальной экспансии — отчасти движимые меркантилистскими планами добычи сырья и открытия новых рынков для отечественной промышленности. С этими планами была неразрывно связана необходимость основывать на заморских территориях угольные станции и базы для военно-морских сил, чтобы охранять форпосты империи и ведущие к ним морские пути. Усложнение корабельных систем и вооружения, а также дипломатии и государственного управления требовало более научного подхода к применению военно-морских сил. Подготовка моряков сделалась учебной дисциплиной, будущие флотские офицеры получали образование в морских академиях, в штабных и военных колледжах разрабатывалась военно-морская доктрина. 1950-е стали закатом эпохи линкоров — морские силы ожидал новый виток метаморфоз, вызванных развитием ядерного вооружения и атомных двигателей, а также спорадическими попытками негосударственных сил развязать асимметричные боевые действия.

ВОЕННО-МОРСКОЙ ФЛОТ НА ПОРОГЕ МАШИННОГО ВЕКА

В первой половине XIX столетия применение пара, железа и стали оставалось прерогативой исключительно гражданского флота. Инертность военных моряков можно списывать на сопротивление отдельных чиновников, однако для того, чтобы действовать с оглядкой и не перечеркивать разом несколько тысячелетий опыта парусных деревянных боевых кораблей, имелись веские практические причины. Пар был еще настолько ненадежен, что даже на коммерческих пароходах, совершавших рейсы в открытом море, почти до конца XIX века имелся страховочный рангоут, чтобы в экстренном случае поставить паруса. До изобретения компаунд-машины высокого давления никто даже не помышлял водить боевые флотилии на прожорливых двигателях сомнительной надежности через Атлантику, как водили парусные эскадры Вильнев и Нельсон. С экономической точки зрения пар создавал военно-морскому флоту не меньшие трудности, чем гражданскому. Согласно исследованию 1852 года, девяностопушечный винтовой пароход, оснащенный двигателем в пятьсот лошадиных сил, обходился на 40 процентов

дороже, чем идентичный в остальном отношении парусник¹⁶¹⁴, поэтому до 1861 года британцы и французы предпочитали оборудовать паровыми двигателями парусники, а не строить новые боевые пароходы¹⁶¹⁵.

Новые технологии получили возможность зарекомендовать себя в Первую опиумную войну. Хотя железные корпуса и крепеж имели огромное преимущество перед деревянными, судовое железо искажало показания магнитного компаса, однако в 1840-х годах с этой проблемой удалось справиться благодаря сэру Джорджу Эйри. Как раз в то время Ост-Индская компания заказала железный колесный пароход «Немезида», воплотивший британское военно-техническое превосходство над Китаем¹⁶¹⁶. В битвах у фортов в Бокка-Тигрис, при Амое и Нинбо корпус «Немезиды» пострадал от вражеских орудий гораздо меньше, чем деревянные корпуса остальных кораблей, как британских, так и китайских. Точно так же отличилась и построенная в Британии «Гваделупа», сражавшаяся в составе мексиканского флота против сепаратистов Юкатана и Техаса, — ее британского капитана особенно поразило, что от корпуса не летят щепки под вражеским огнем. Однако попытки найти слабые места в новом вооружении предпринимались неустанно. Металлические корпуса, способные в разумных пределах противостоять гладкоствольным дульнозарядным пушкам, не выдерживали разрывных снарядов нарезных орудий, заряжавшихся с казенной части. Улучшенное вооружение выявило самый очевидный недостаток гребного колеса — уязвимость расположенных над ватерлинией механизмов. О боевых пароходах первого ранга нечего было и думать до появления гребного винта, позволявшего поместить установку под ватерлинией.

Несмотря на инженерные трудности, Британия и Франция продолжали гонку военно-морских вооружений, и к середине XIX века у них имелась в общей сложности сотня боевых пароходов — на остальные страны мира приходилось восемнадцать. На некоторое время соперницы забыли о разногласиях: к этому их вынудила необходимость поддержать Османскую империю в борьбе с усиливающимся влиянием России на Кавказе, в Персии и Ближнем Востоке — воротах в Британскую Индию, а также оградить от российского флота Средиземноморье. Нетурецким кораблям был запрещен проход через Босфор и Дарданеллы до 1833 года, когда османы сделали тайное исключение для российских кораблей. В 1841 году Лондонская конвенция о проливах восстановила «древнее правило султана»¹⁶¹⁷,

закрывавшего Босфор и Дарданеллы в 1475-м, и заблокировала тем самым выход российскому черноморскому флоту. Когда в октябре 1853 года началась война, российский боевой флот пришел в Синоп — расположенный вдвое дальше от Стамбула, чем от Севастополя — и с помощью новых разрывных снарядов, разработанных французским адмиралом Анри-Жозефом Пексаном, уничтожил османские фрегаты. Турки пригласили в Черное море британский и французский флот, и пока российская и турецкая сухопутные армии сражались на Балканах и Кавказе, французы и англичане обстреливали севастопольские форты в Крыму и крепость Кинбурн в устье Днепра. И хотя пароходы могли вступать в бой и выходить из него когда угодно, деревянные корпуса не выдерживали попадания российских снарядов, поэтому французы построили несколько плавучих батарей, закованных в четырехдюймовую металлическую броню и сохранявших неуязвимость даже в непосредственной близости от обороняющихся фортов¹⁶¹⁸. После войны Парижский мир открыл Черное море «для торгового мореплавания всех народов», запретив «вход в порты и воды оного формально и навсегда... военным судам, как прибрежных, так и всех прочих держав»¹⁶¹⁹, — условие, от которого Россия в одностороннем порядке отказалась в 1870 году, начав строить новый черноморский флот.

Впечатленный мощью разрывных снарядов, уничтоживших турецкие корабли у мыса Синоп, и стойкостью французских броненосных батарей в Крыму, генерал-инспектор французского флота Станислас Дюпюи де Лом спроектировал «Ла Глуар», деревянный корпус которого был обшит металлическим панцирем с металлическим крепезом. На своей единственной металлической палубе одновинтовой трехмачтовый корабль нес тридцать шесть 6,4-дюймовых (16,2-сантиметровых) нарезных дульнозарядных орудий. Однако «Ла Глуар» не обеспечил французам военно-морское превосходство над британцами — напротив, послужил Королевскому флоту стимулом к разработке самого мощного и тяжеловооруженного корабля. Спущенный на воду в 1860 году, 128-метровый «Уорриор» был в полтора раза длиннее 120-пушечного линейного корабля первого ранга «Хау». Основное вооружение «Уорриора» составляли тридцать 68-фунтовых и десять 110-фунтовых казнозарядных орудий, двадцать шесть из которых стояли на главной палубе — в центральной цитадели, представлявшей из себя, по сути, бронированный отсек. Превосходство в скорости позволяло «Уорриору» оторваться и уйти, лавируя, от любого современного ему корабля, и хотя воевать он должен был под

паром, у него имелись три мачты и механизм, поднимающий десяти-тонный двухлопастной винт из воды, чтобы уменьшить сопротивление при ходе под парусом. Во время испытаний сорокапушечный фрегат удостоился характеристики, образно противопоставившей его существующему боевому составу: «Он похож на черную змею среди кроликов»¹⁶²⁰. Под кроликами подразумевались более тупоносые линейные корабли с высокими бортами — вроде «Хау».

ВОЙНА СЕВЕРА И ЮГА

К 1870-м все главные военно-морские силы перешли на металлический корпус и паровые двигатели, орудия с разрывными снарядами и броню на стратегических участках, включавших двигатели, основные батарейные палубы и погреб боеприпасов. Этой масштабной трансформации способствовал опыт Войны Севера и Юга. Крейсерство и боевые действия у побережий и на реках Соединенных Штатов сыграли немалую роль в конфликте, однако редко упоминаются, поскольку решающие сражения происходили на суше и флот в них участия не принимал. Когда начались боевые действия, флот США насчитывал около девяти тысяч человек и сорок два корабля — десяток во Внутренней эскадре, остальные в составе Средиземноморской, Бразильской, Тихоокеанской и Ост-Индской эскадр, защищавших коммерческие интересы Америки, и Африканской эскадры, которая отлавливала невольничьи суда. Гражданский флот США, насчитывавший 5300 судов, уступал численностью лишь британскому, состоявшему из 5800 единиц¹⁶²¹. На эти две державы приходилось 82 процента мирового количества зарегистрированных судов. Однако США не видели непосредственной угрозы своей коммерческой или территориальной безопасности и не считали нужным перенимать достижения европейских военно-морских сил. В число первых винтовых боевых кораблей входил военный шлюп Джона Эриксона «Принстон» (1843 года), а в 1850-х годах на флоте была внедрена малокалиберная автоматическая пушка офицера артиллерийско-технической службы Джона Дальгрена — на этом технические нововведения тех лет заканчивались. Война Севера и Юга изменила все. Если довоенный флот состоял в основном из парусников и нескольких колесных пароходов, то из семисот кораблей, заказанных во время войны, 10 процентов приходилось на металлические или обшитые металлом, среди которых было много мониторов и канонерок

без рангоута, и большая часть приводилось в движение винтом, а не колесами. И хотя южная Конфедерация построила намного меньше кораблей, чем северяне, бронированные безмачтовые корабли и даже примитивные подлодки составляли в южном флоте гораздо большую долю.

БЛОКАДА И ПРОРЫВЫ

Конфедерация и Союз вели морскую войну по-разному. Несмотря на малочисленность флота США и переход 10 процентов офицеров на сторону южан, у Севера имелся судостроительный опыт, промышленные мощности и человеческие ресурсы, позволявшие с относительной легкостью наращивать объемы. У южан не было боевых кораблей и почти отсутствовали судостроительные мощности, потому что промышленные и экспортные товары Югу традиционно обеспечивали северные штаты. Асимметричный, как его бы назвали сейчас, характер грядущей морской войны обозначился с самого начала, когда президент Конфедерации Джефферсон Дэвис принялся раздавать каперские патенты всем, кто готов был захватывать северные гражданские суда. Президент Авраам Линкольн предупредил в ответ: «Тот, кто мнимой властью так называемых [Конфедеративных] Штатов... покусится на судно Соединенных Штатов, людей или груз на борту, будет осужден по закону Соединенных Штатов о борьбе с пиратством»¹⁶²². Иными словами, казнен.

Британцы отреагировали немедленно и гневно. Один из депутатов парламента объявил, что «любой, кто в подобном случае предаст арестованного смерти как пирата... будет обвинен в убийстве», а другой требовал «не позволять [Северным штатам]... трактовать закон как за благорассудится и карать смертью за каперство, именуя его пиратством»¹⁶²³. Пятью годами ранее Великобритания составляла проект Парижской декларации, призванной покончить с каперством и уточнить права воюющих и нейтральных сторон. Декларация содержала всего четыре четких и лаконичных пункта:

- 1) *Каперство отныне навсегда отменяется;*
- 2) *Нейтральный флаг покрывает неприятельский груз, за исключением военной контрабанды;*
- 3) *Нейтральный груз, за исключением военной контрабанды, не подлежит захвату под неприятельским флагом;*

*4) Блокада, чтоб быть обязательной, должна быть действительной, то есть поддержанной достаточной силой для действительного воспрепятствования доступа к неприятельскому берегу*¹⁶²⁴.

Прежде, опасаясь, что в войне против европейской державы правительству придется выдавать каперские патенты, чтобы усилить свой малочисленный флот, Соединенные Штаты отказывались подписывать соглашение. Теперь же правительство Линкольна, получившее превосходство над южанами, собралось подписать Парижскую декларацию, но британцы и французы отложили ратификацию до окончания конфликта. Испытанием для намерений Линкольна стал прецедент с капером конфедератов Уильямом Смитом, который был арестован, осужден за пиратство и приговорен к казни. Президент Дэвис заявил, что Смита нельзя судить как обычного преступника и что его правительство будет казнить по одному высокопоставленному военнопленному северян за каждого южанина, казненного по обвинению в пиратстве. Приговор суда пересмотрели, в дальнейшем со Смитом и остальными каперами-конфедератами обращались как с военнопленными.

В это же время Линкольн устроил блокаду, призванную помешать конфедератам подвозить хлопок для боеприпасов и других военных нужд¹⁶²⁵. Остановить сообщение в южных портах необходимо было без привлечения иностранных держав. Указом о закрытии портов и аресте судов за нарушение государственного закона правительство Линкольна подтвердило бы, что Соединенные Штаты имеют дело не с чем иным, как с внутренним мятежом, и Конфедерация не может претендовать на суверенитет. Однако арест иностранных судов за контрабанду был чреват конфликтом с Британией и Францией, которые и без того подозревались в симпатиях к южанам. В качестве альтернативы рассматривалась блокада Юга — военное действие, обозначающее независимый статус Конфедерации и требующее привлечь огромное количество кораблей. Линкольн предпочел блокаду, и к июлю у большинства крупных портов, а также вдоль 2500-мильной береговой линии от Виргинии до Техаса были развернуты эскадры северян. Героические прорывы южан создавали впечатление, что блокада себя не оправдала, однако свыше двух третей из трехсот прорвавшихся были в итоге перехвачены или уничтожены¹⁶²⁶. До войны самыми крупными портами вывоза после Нью-Йорка были Новый Орлеан, Мобил, Чарльстон и Саванна — из одного только Нового Орлеана с экспортными грузами выходили три тысячи су-

1627. Блокада взвинтила цены на импорт, сократила доходы правительства от торговли и подорвала способность Юга платить за поставки военной техники и боеприпасов из-за границы.

Наступательный потенциал военно-морского флота Конфедерации обеспечивали девять крейсеров (в том числе пять построенных в Британии): в совокупности они захватили более 250 торговых судов¹⁶²⁸. После войны Соединенные Штаты доказывали, что, продавая Конфедерации корабли с английских и шотландских верфей, Великобритания нарушила нейтралитет и должна понести ответственность за ущерб, нанесенный крейсерами британского производства. Алабамский вопрос (названный так из-за крейсера «Алабама», урон от которого составил пять миллионов долларов) был разрешен Вашингтонским договором (1871 год), по которому решение передавалось на рассмотрение международного суда. Тот постановил, что Британия проявила «небрежение», и присудил выплатить пострадавшей стороне 15,5 миллиона долларов. К непосредственному ущербу в виде потери торговых судов добавилось десятикратное увеличение страховых взносов за американские корабли и последующая передача более тысячи судов — тоннажем свыше восьмисот тысяч тонн — в иностранные регистры (преимущественно британский) ради защиты в виде нейтрального флага. Американский торговый флот так и не оправился от удара, нанесенного сочетанием протекционистских законов, препятствующих закупке судов иностранного производства и возвращению в американский регистр любого судна, проданного за рубежом; запретительных пошлин, препятствовавших развитию металлического кораблестроения, и перенаправлению государственных инвестиций в сухопутные отрасли.

БРОНЕНОСЦЫ И РЕЧНАЯ ВОЙНА

Не располагая средствами для строительства флота, способного тягаться мощностью с северным, министр ВМС Конфедерации Стивен Маллори решил брать не количеством, а качеством. «Я считаю наличие брони на кораблях вопросом первой необходимости, — писал он в мае 1861 года. — Численный перевес можно компенсировать неуязвимостью; а значит, не только экономия, но и опыт морских побед велит выставить против дерева металл»¹⁶²⁹. Юг принялся переоборудовать имеющиеся суда в броненосцы, способные беспрепятственно противостоять деревянным кораблям. Первый был выстроен на

базе винтового фрегата «Мерримак», захваченного вместе с Госпор-тской верфью в Норфолке, Виргиния. В результате появился фрегат «Виргиния» с центральной батареей — надстроенным на палубе сократрехметровым казематом с дубово-сосновыми стенами толщиной шестьдесят один сантиметр, в панцире из прокатной стали десяти-сантиметровой толщины, оснащенный двенадцатью орудиями.

В противовес «Виргинии» Военно-морской флот США заказал прототипы бронированных пароходов другой конструкции — два броненосца с батарейными палубами и один с вращающейся орудий-ной башней — «Монитор» Джона Эриксона¹⁶³⁰. Предельно револю-ционный «Монитор» был первым действующим военным кораблем, не имевшим рангоута и весел. Корпус корабля состоял из основания размером тринадцать на пятьдесят пять метров, на котором покоил-ся более широкий и длинный «плот», функция которого заключалась в том, чтобы защитить корпус от пробоин и добавить кораблю остой-чивости при волнении. Приводимый в движение одним-единствен-ным гребным винтом, «Монитор» развивал скорость до шести узлов. Главной визуальной и технической особенностью «Монитора» была вращающаяся башня. Шесть метров в диаметре и почти три метра высотой, установленная на паровой турели, она вмещала два семи-тонных гладкоствольных орудия Дальгрена, стреляющих разрывны-ми снарядами. Из-за своеобразной конструкции броненосец называ-ли «сырницей на плоту».

«Виргиния» с легкостью потопила два деревянных паровых фре-гата и повредила третий на норфолкском рейде, а затем 8 марта 1862 года сошлась в схватке с «Монитором». Несколько часов корабли сражались в ближнем бою, но решительного урона друг другу нанести не могли. Потери были малочисленны: один раненый на «Мониторе», двое убитых и девятнадцать раненых на «Виргинии». (Для сравнения, в 1812 году в пятнадцатиминутном единоборстве деревянных фрега-тов «Чесапик» и «Шэннон» погибло 78 человек и ранено было боль-ше 150.) В мае 1862 года конфедератам пришлось уничтожить «Вир-гинию» при отступлении из Норфолка, а «Монитор» затонул в кон-це того же года при буксировке в Уилмингтон, Северная Каролина. Несмотря на недолговечность и на бессилие металлических кораблей в схватке друг против друга, было ясно, что погребальный колокол по деревянным боевым кораблям уже звонит.

Особенно наглядно это показала речная война — краеугольный камень стратегии генерала северян Уинфилда Скотта, призванной затянуть петлю на шею конфедератов и названной планом «Анаконда».

Скотт считал, что победы над Конфедеративными штатами можно добиться быстрее и с меньшими затратами, «оцепив их (почти) одновременно кордоном вдоль Миссисипи от слияния с Огайо до устья и блокируя военные корабли в прибрежной полосе»¹⁶³¹, а также на притоках Миссисипи и Огайо. «Перевозка войск и снаряжения по воде обойдется примерно в пять раз дешевле, чем по суше, и это не считая огромной экономии времени», — добавлял генерал. План Скотта был воплощен частично, однако положенная в его основу идея проявилась в том, что практически все армии северян получили названия в честь рек. Южане предпочитали называть свои армии по штатам и военным округам. Важнейшая из речных кампаний велась за контроль над Миссисипи. В апреле 1862 года адмирал Дэвид Фарагут, поднявшись по ней, взял Новый Орлеан, Батон-Руж и Натчез, а канонерки тем временем помогли северянам закрепиться на реках Теннесси и Камберленд. Виксбург, Миссисипи, держался благодаря своим шестидесятиметровым утесам до 4 июля 1863 года, но в конце концов был взят, а вслед за ним и форт Хадсон, Луизиана. Сердце Конфедерации было оцеплено.

МОРСКАЯ ДОКТРИНА И ТРИ КОРОТКИЕ ВОЙНЫ

Технологические нововведения, внедренные во время Войны Севера и Юга и усовершенствованные впоследствии, имели колоссальные последствия для функционирования, состава и стратегии военно-морских сил, а также не связанных с ними, на первый взгляд, вопросов колониальной экспансии. Военно-морские стратеги и в XX веке продолжали оглядываться на главных соперников эпохи паруса и за эталон брать действия и состав британского Королевского военно-морского флота. Война под паром требовала новых теоретических стандартов, тогда как практические знания черпались из морских операций, не отличавшихся долгосрочностью или размахом, не включавших британские ВМС, но имевших неожиданно далеко идущие последствия. Пожалуй, самой настойчиво внедряемой, патриотичной и долговечной из этих доктрин была разработка Альфреда Тайера Махана. Ветеран Войны Севера и Юга, рьяный сторонник американской экспансии, в 1886 году Махан стал сотрудником недавно учрежденного Военно-морского колледжа США и принялся формулировать принципы военно-морской стратегии на историческом материале. Четыре года спустя он издал сборник своих лекций под

названием «Историческое влияние морской мощи». Махан доказывал, что хроника военно-морских операций служит источником универсально применимых уроков, которые «можно возвести в ранг общих принципов... несмотря на огромные перемены в области военно-морского вооружения... и внедрение пара как основной движущей силы»¹⁶³².

Рассматривая морские сражения между европейскими державами в период со второй Англо-голландской войны до Войны за независимость, Махан расценивал морскую мощь как способность нанести удар по экономическому благополучию противника и утверждал, что флот необходим для защиты заокеанской торговли и колоний, а также чтобы с помощью блокады подрывать снабжение противника. «Экономику страны подрывает не захват отдельных судов или конвоев, сколько бы их ни было; вражеский флаг с моря можно выдворить или обратить в бегство только благодаря превосходству морской мощи, которая посредством господства над открытыми водами перекроет главные пути снабжения и вывоза от вражеских берегов»¹⁶³³. Несмотря на достаточную объективность и нейтральный слог «Исторического влияния морской мощи», Махан преследовал достаточно практические цели — модернизацию военно-морских сил США. В статье, выпущенной в том же году, он яростно критиковал инертность Штатов в создании флота, способного локализовать и извлечь выгоду из «неопределенной политической обстановки в Центральной Америке, на Гаити и многих тихоокеанских островах, особенно Гавайского архипелага»¹⁶³⁴. Первоочередной, по его мнению, задачей для Америки было открытие канала через Панамский перешеек (попытку предпринимал Фердинанд де Лессепс в 1880-х), а главное опасение состояло в том, что европейские державы, уже укрепившиеся на Карибах или вынашивающие подобные планы, построят крепости, «которые сделают их практически неодолимыми», в то время как «у нас в Мексиканском заливе нет даже зачатка военного порта, который мог бы послужить форпостом для операций». Не меньше он опасался, что королевство Гавайи приберут к рукам европейцы или японцы.

Прямой противоположностью взглядам Махана была концепция Молодой школы — теоретического направления, сформировавшегося во Франции и основной упор делавшего на *guerre de course*, или коммерческой войне. Если Махан пропагандировал силовое превосходство и образцом для подражания выбирал грозный Королевский флот, то Молодую школу принято считать «стратегией слабых»¹⁶³⁵.

Иногда в этом эпитете есть доля правды, не стоит приравнивать его к стратегии робких. В изначальной формулировке Молодая школа предвидела глобальную войну¹⁶³⁶ против всех экономических и военных ресурсов страны — включая «превосходство морской мощи», — равно как и нарушение международных законов о нейтральных морских перевозках, контрабанде и гражданских лицах. Вдохновленные отчасти успехом крейсерской деятельности южан во время Войны Севера и Юга и потенциалом торпед и подводных лодок, адепты Молодой школы предпочитали обойтись без схваток между флотилиями крупных кораблей, то есть линейных 1-го ранга¹⁶³⁷. По их рассуждениям, для прорыва блокад хватило бы большого количества миноносцев, которые поражали бы вражеские корабли и топили торговые суда, а вместо одного броненосца лучше на те же деньги выстроить несколько миноносцев и распределить между мелкими портами. Адепты Молодой школы были в меньшинстве даже во французских военно-морских силах и никогда не ратовали за полный отказ от крупных кораблей. Их они планировали применить против Италии, чей флот уступал французскому размерами и чью внешнюю торговлю подрывать, в силу ее скромности, не представлялось целесообразным, в отличие от британской. Исход трех не самых известных военно-морских конфликтов — Японо-китайской войны 1894–1895 годов, Испано-американской войны 1898 года и Русско-японской войны 1904–1905 годов — вроде бы подтверждал принципы Махана, пропагандировавшего крупные корабли как средство держать врага подальше не только «от наших портов, но и от наших берегов»¹⁶³⁸. Эти конфликты роднило несколько общих особенностей: они были короткими; в них впервые участвовали флотилии современных морских кораблей; победы были безоговорочными, и, самое главное для дальнейшей судьбы Молодой школы, они практически обошлись без крейсерских нападений на торговые суда. Несмотря на малый размах, они оказали гигантское влияние на эволюцию военно-морской стратегии и ход двух великих морских войн XX столетия.

Поражение Китая в Первой опиумной войне наглядно отразило общий упадок династии Цин, и с 1850 по 1873 год Китай пережил четыре частично совпавших во времени восстания, в самый разгар которых ему пришлось сражаться с британцами и французами во Второй опиумной войне (1856–1860) и идти на дальнейшие уступки западным державам. Одна из них состояла в учреждении должностей британского, французского и американского консулов Морской та-

моженной службы для сбора пошлин с иностранных торговцев¹⁶³⁹. Эта служба, считавшаяся самым добросовестным отделением китайского правительства, с 1894 по 1907 год обеспечивала под руководством Роберта Харта четверть государственного дохода и способствовала бесчисленным усовершенствованиям навигации в договорных портах (число которых к первому десятилетию XX века перевалило за сорок) на главных реках. После подавления Тайпинского восстания в 1864 году китайцы взяли курс на «самоукрепление»¹⁶⁴⁰ — модернизацию промышленности и военной отрасли. В число реформ входило создание четырех региональных военно-морских флотов, главным из которых считался Бэйянский, в Вэйхае, на полуострове Шаньдун. Однако модернизация была спорадической, и даже самые перспективные меры портила коррупция, размах которой ставил в тупик иностранных очевидцев.

Взаимодействие Японии с западными державами складывалось более гладко. В 1869 году японцы основали военно-морскую академию и с помощью британцев и французов расширили свои судостроительные мощности. Начав продвигаться за моря, они на некоторое время оккупировали Тайвань¹⁶⁴¹, а в 1879 году официально присоединили острова Рюкю. Но гораздо важнее в историческом отношении оказался интерес японцев к Корее, где сталкивались тектонические плиты китайских, японских и русских амбиций. Корейское «царство-отшельник» с 1637 года было вассалом Китая, и его торговые отношения с Японией регулировались договором 1609 года. В 1875 году Япония вынудила корейское правительство подписать «неравный» Канхваский договор, дающий ей торговые привилегии и подчеркивающий суверенитет Кореи — неприкрытая попытка избавиться от китайского вмешательства¹⁶⁴². Тем не менее китайские советники убедили Корею подписать договоры с Соединенными Штатами и ведущими европейскими державами, отчасти в противовес японскому влиянию.

Вспыхнувшее в Корее в 1894 году крестьянское восстание послужило поводом для китайской и японской интервенции. Японские крейсера потопили два китайских судна¹⁶⁴³ и захватили третье на рейде Инчхона, а неделю спустя Япония объявила Китаю войну. Китайский флот не продвинулся на востоке дальше устья Ялуцзяна¹⁶⁴⁴, и тысячи японцев беспрепятственно высадились в Вонсане и Пусане. Семнадцатого сентября японская крейсерская эскадра одержала победу над китайской флотилией, которой мешало плохое

командование, слабая подготовка моряков и непригодное вооружение. Через два месяца после сражения на Ялуцзяне японцы взяли незащищенные порты Далянь (тогда называвшийся Дайрэн) и Порт-Артур (Люйшунькоу), затем захватили Вэйхай, а с ним и линкор Бэйяньского флота. По условиям Симоносекского договора к Японии перешел Тайвань (который оставался под ее властью до конца Второй мировой войны) и Ляодунский полуостров, тогда как европейцы, воспользовавшись неожиданным поражением Китая, выторговали себе дополнительные территориальные уступки.

Предпосылки Японо-китайской войны надо искать не только в китайско-японских отношениях, но и в японско-российских. Если западноевропейские державы после опиумных войн топтались на морских флангах Китая, Россия добилась более продолжительных, выгодных и дестабилизирующих результатов дипломатическими средствами¹⁶⁴⁵. Потерпевшая поражение в Крымской войне, Россия не могла проводить модернизацию теми же темпами, что и ведущие европейские страны, однако с 1858 по 1864 год ей отошли по мирному договору 1,7 миллиона квадратных километров китайских земель — территория размером с Аляску (которую она продала Соединенным Штатам в 1867 году). Туда входила часть тихоокеанского побережья к северу от Корейского полуострова, где в 1871 году была основана российская военно-морская база под названием Владивосток. Между Россией и Японией назревал очевидный конфликт, и весной 1895 года российский министр, отвечавший за строительство Транссибирской магистрали, отметил, что «враждебные действия Японии [против Китая] направлены, главным образом, против нас»¹⁶⁴⁶, тогда как сразу после ратификации Симоносекского договора японский посланник в России заявил: «Россия действительно надеется в конечном итоге подчинить себе всю территорию от северо-восточной Маньчжурии до южного маньчжурского побережья»¹⁶⁴⁷. Стремясь заполучить тепловодный порт на Тихом океане (Владивосток на несколько месяцев в году сковывало льдом), Россия убедила Японию вернуть Китаю Ляодунский полуостров в обмен на дополнительные репарации¹⁶⁴⁸. Три года спустя Россия взяла полуостров в аренду на двадцать пять лет и получила право продлить Транссибирскую магистраль до Даляня и Порт-Артура¹⁶⁴⁹. Поскольку теперь угроза войны с Россией стала неизбежной, Япония поспешила вчетверо увеличить размер своего флота за счет китайских репараций. Царь ответил тем же, создав тихоокеанскую флотилию, на 30 процентов превосходящую размерами японскую.

Пытаясь выиграть время, японцы демонстрировали верность западным союзникам. Во время Боксерского восстания 1900–1901 годов они помогли снять осаду западного анклава в Тяньцзине, а в 1902 году заключили Англо-японский союзный договор, признававший «определенную степень политических, коммерческих и промышленных интересов [Японии] в Корее»¹⁶⁵⁰, а также наделявший Японию правом «озаботиться принятием соответствующих мер к сохранению этих интересов в случае враждебных действий со стороны любой другой державы или беспорядков в Китае или Корее». Россия, воспользовавшись Боксерским восстанием как предлогом, ввела в Маньчжурию сотысячную армию, а в 1903 году оккупировала корейский порт Йонгампо на реке Ялуцзян. Японцы инициировали переговоры, а когда те провалились, 8 февраля 1904 года адмирал Хэйхатиро Того с отрядом миноносцев напал на Порт-Артур — за два дня до официального объявления войны¹⁶⁵¹. Хотя из двадцати японских торпед цель поразили только три, русским так и не удалось переломить ход военных действий. Семь месяцев спустя японцы перехватили российскую флотилию, взявшую курс на Владивосток, и загнали обратно в Порт-Артур, где она и оставалась, пока в январе 1905 года порт не взяла японская армия.

За три месяца до этого на Дальний Восток пришла 2-я Тихоокеанская эскадра (бывший Балтийский флот) под командованием вице-адмирала Зиновия Петровича Рожественского. Это была разномастная флотилия из четырех новых и трех старых броненосцев, шести крейсеров, бронированного крейсера, четырех эсминцев и более десятка вспомогательных судов. Переход длиной восемнадцать тысяч миль осложнялся плохой разведкой, из-за которой эскадра обстреляла английские рыболовные траулеры, приняв их за японские миноносцы; необходимостью огибать мыс Доброй Надежды, чтобы избежать задержки британцами в Суэцком канале, и нежеланием европейских держав рисковать потерей нейтрального статуса, предлагая русским пополнение запасов угля¹⁶⁵². После семи месяцев перехода (включая тайные стоянки на французском Мадагаскаре и в Индокитае), 27 мая 1905 года Рожественский добрался до Цусимского пролива, где его перехватил флот адмирала Того из четырех броненосцев, восьми броненосных крейсеров, двадцати одного эсминца и сорока четырех миноносцев. Действуя в родных водах, более скоростные, лучше подготовленные и превосходящие противника боевым духом японцы потопили, захватили и интернировали тридцать четыре российских корабля, потери на которых составили пять тысяч

убитыми, и взяли шесть тысяч пленных. Потери японцев в Цусимском сражении ограничились тремя миноносцами и сотней с небольшим убитых¹⁶⁵³. По условиям Портсмутского мира, заключенного при посредничестве Соединенных Штатов, Россия и Япония вывели войска из Маньчжурии, но Япония, к которой перешло право на аренду Ляодунского полуострова, получила контроль над Кореей и официально присоединила ее в 1910 году¹⁶⁵⁴. За это время Япония укрепила свой союз 1902 года с Британией и признала завоеванную в Испано-американской войне 1898 года власть Соединенных Штатов над Филиппинами.

В конце XIX века колониальная империя Испании переживала упадок. Беспорядки на Кубе и в других карибских колониях побудили американских политиков готовиться к возможной войне с Испанией на Карибах и Филиппинах. В январе 1898 года президент Уильям Маккинли, беспокоясь за интересы Америки, отправил в Гавану линкор «Мэн». Две недели спустя корабль был взорван — погибло 252 человека из команды. Капитан корабля предупреждал начальство, что «общественному мнению следует воздержаться от оценок до появления дальнейших сведений»¹⁶⁵⁵, однако следственная комиссия ВМС определила, что причиной взрыва была мина, хотя «данных, позволяющих возложить ответственность за уничтожение „Мэна“ на конкретное лицо или лица, получить не удалось». Испанские следователи пришли к выводу, что взрыв произошел на самом корабле, и эту версию поддержал глава Военно-морского бюро паровой техники США. Но эти мнения никого не интересовали. Конгресс, науськанный ура-патриотическими лозунгами беснующейся желтой прессы, пошел на поводу у общественного мнения и 25 апреля объявил войну. Америка блокировала Кубу, а в июле потопила четыре испанских крейсера и два миноносца, пытающиеся добраться до Сантьяго.

Хотя Куба представляла опасность непосредственную, Америка в своих стратегических соображениях с большей тревогой оглядывалась на Тихий океан. Махан предупреждал заместителя министра ВМФ Теодора Рузвельта, что «угроза гораздо вероятнее с той стороны, чем с Атлантики»¹⁶⁵⁶ — то есть не от Испании, а от Японии, чьи интересы в отношении Гавайев конкурировали с американскими. Через шесть дней после объявления войны Испании коммодор Джордж Дьюи привел четыре бронепалубных крейсера и две канонерки Азиатского флота, базировавшегося в Китае, в Манильский залив. Потрепанная испанская эскадра из деревянных канонерок и небольшого крейсера едва ли могла тягаться с модернизированной

американской. Вооружение, впрочем, оставляло желать лучшего у обеих сторон¹⁶⁵⁷ — из почти шести тысяч снарядов, выпущенных кораблями Дьюи, цель поразили менее 3 процентов, — однако спустя два часа испанская флотилия была уничтожена. Дьюи блокировал Манилу, и в августе она сдалась. Испано-американская война обеспечила США господство на Тихом океане: помимо полученных от Испании Филиппин, Гуама и острова Уэйк Штаты присоединили королевство Гавайи. Однако приобретения заставили еще больше озаботиться способностью ВМФ вести войну на два океана. Двухмессячный переход броненосца «Орегон» из Сан-Франциско во Флориду через Магелланов пролив в очередной раз обозначил остроту проблемы и необходимость рытья канала через Центральную Америку, работы над которым начались в 1904 году.

ГОНКА ВОЕННО-МОРСКИХ ВООРУЖЕНИЙ ДО ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

Пока Соединенные Штаты и Япония заявляли о себе как о новых игроках на мировой арене, в Европе шатались устои *Pax Britannica* — мирового господства Британии. Начавшееся в 1890-х годах соперничество между пассажирскими морскими перевозчиками в Северной Атлантике было отголоском более суровой борьбы между Германией и Великобританией, толчком к которой послужило объединение Германии в 1871 году. Вскоре после Наполеоновских войн министр иностранных дел виконт Каслри взял курс на развитие британских военно-морских сил, которые должны были сравняться размерами с двумя оставшимися крупнейшими мировыми вместе взятыми, и до конца века ни одной другой державе не хватало ни амбиций, ни средств изменить этот расклад. Темпы британского военно-морского строительства заметно снизились после Франко-прусской войны 1870 года — отчасти потому, что никто не мог решить, какие из новых технологий и конструкций внедрять. Как отметил премьер-министр Уильям Гладстон, «мода на военные корабли не менее переменчива, чем на женские шляпки»¹⁶⁵⁸. Период нерешительности сменился периодом масштабного перевооружения — в 1889 году был издан Закон о морской обороне, предусматривавший постройку в течение пяти лет десяти броненосцев, тридцати четырех крейсеров и восемнадцати миноносцев. Кроме того, закон утверждал «двухдержавный» стандарт, согласно которому мощь британских ВМС следовало под-

живать на уровне «совокупной мощи двух других держав, одной из которых должна быть Франция»¹⁶⁵⁹.

Другой поначалу была Россия, но ее вскоре вытеснила Германия, представлявшая более серьезную угрозу за счет стремительного роста международного сообщения и сопутствующей ему колониальной экспансии, а также строительства первоклассного флота. Главным фактом программы военно-морского кораблестроения Германии выступали на первых порах миноносцы и канонерки. На международном военно-морском смотре 1887 года Германию представляла эскадра миноносцев под командованием капитана Альфреда фон Тирпица¹⁶⁶⁰. Основав в качестве командующего Восточноазиатской крейсерской эскадрой немецкую базу в китайском Циндао, Тирпиц вернулся в Германию и был назначен статс-секретарем военно-морского ведомства. В 1898 году с его подачи был проведен военно-морской закон, предусматривавший ассигнование средств на строительство девятнадцати броненосцев, восьми кораблей береговой охраны, сорока двух больших и малых крейсеров и множества других судов. Под предлогом победы Америки над Испанией и возможными последствиями для немецких интересов в Китае два года спустя он провел закон, удваивающий количество броненосцев. Хотя официальный политический курс был направлен на уменьшение напряженности в отношениях с Британией, а конфликтовать с Францией и Россией Германия опасалась, Тирпиц считал, что «самым опасным врагом для Германии в настоящее время является Англия. Против этого неприятеля нам в ближайшее время необходимо выставить значительные военно-морские силы, чтобы иметь в руках действенный политический рычаг... Наш флот должен обладать возможностью развернуться во всю свою колоссальную мощь между Гельголандом и Темзой... Положение дел в отношениях с Англией требует максимально увеличить число броненосцев»¹⁶⁶¹. Тирпиц не рассчитывал получить численное превосходство над королевским флотом, но поскольку британские ВМС были рассредоточены по всему миру, Германия могла создать «чрезвычайный флот»¹⁶⁶² — то есть достаточно большой, чтобы бросить вызов британцам у их собственных берегов. Внешние обязательства — в частности, защита Суэцкого канала, на который в случае гипотетического англо-германского конфликта начнут покушаться Италия и Австро-Венгрия, сделают Британию более покладистой в переговорах с Германией. Однако никто, в том числе и сам Тирпиц, не предвидел альтернативы — что Британия вступит в некий немислимый альянс или будет по-прежнему

стремиться обеспечить «двухдержавный стандарт». Британия сделала и то, и другое: пересмотрела отношения с Францией и Россией и заключила с ними дипломатические пакты в 1904 и 1907 году соответственно, параллельно проведя масштабную кораблестроительную кампанию, в ходе которой был создан принципиально новый боевой корабль.

К рубежу веков «капитальные» корабли по всему миру ошестивались крупнокалиберной артиллерией. Эскадренные броненосцы класса «Кинг Эдвард VII» (1901) оснащались четырьмя двенадцатидюймовыми (30,5 см), четырьмя 9,2-дюймовыми (23,4 см) и десятью шестидюймовыми (15,2 см) орудиями, а на «Лордах Нельсонах» (1904) устанавливали четыре двенадцатидюймовых и десять 9,2-дюймовых. К этому времени военно-морские конструкторы начали мыслить категориями дредноутов — вооруженных преимущественно крупнокалиберной артиллерией, бронированных и быстрых. Такой корабль давал командующему свободу выбора — где и на каком расстоянии сражаться, упрощал артиллерийскому офицеру оценку точности попадания (за счет одинаковых всплесков от разрывов однокалиберных снарядов) и позволял унифицировать арсенал. Когда в 1903 году итальянский конструктор Витторио Куниберти опубликовал проект подобного корабля, Соединенные Штаты разработали дредноуты «Мичиган» и «Саут Кэролайна», оснащенные восемью двенадцатидюймовыми орудиями в четырех орудийных башнях, расположенных по одной линии в диаметральной плоскости корабля. Однако перейти от проектов к воплощению первым удалось британским ВМС. Под надзором первого лорда Адмиралтейства Джеки Фишера был заложен приводимый в движение паровыми турбинами корабль с десятью двенадцатидюймовыми орудиями в пяти орудийных башнях, с водонепроницаемыми переборками и одиннадцатидюймовым (27,9 см) броневым поясом для защиты от торпед. Кроме крупнокалиберного вооружения линкор, получивший грозное название «Дредноут», располагал легкой артиллерией — восемнадцатью двенадцатифунтовыми орудиями для применения против миноносцев. Фишеру требовались быстрые, разящие наповал корабли, и он сам действовал не менее стремительно и точно. Если обычно на постройку крупного корабля уходило тридцать три месяца, то «Дредноут» был заложен 2 октября 1905 года, спущен на воду 9 февраля 1906 года и 3 октября 1906 года вышел в море.

Если приверженцы кораблей с преимущественно крупнокалиберным вооружением оптимистично полагали, что «Дредноут» обес-

печит Британии безоговорочное первенство в военном кораблестроении, другие ошибочно думали, что Британия могла бы не включать в гонку вооружений и не строить дредноут. От обеих сторон ускользала уже наметившаяся тенденция к разработке подобных кораблей. Германия ответила на брошенный Британией вызов закладкой четырех кораблей класса «Нассау», оснащенных двенадцатью 11,3-дюймовыми (28,7 см) орудиями, а Италия в 1907 году начала строить «Данте Алигьери» по проекту Куниберти — первый корабль с трехорудийными башнями. Немаловажную роль сыграло и общественное финансирование. Учрежденная в 1898 году (при сильной поддержке Рейхсмарине — немецких военно-морских сил) Военно-морская лига Германии насчитывала год спустя 240 000 участников, намного превышая численностью иностранные аналоги, и ассигновала немалые средства в военно-морской бюджет Тирпица¹⁶⁶³. Королевские ВМС в Британии тоже пользовались активной общественной поддержкой, однако угрозу со стороны немецкой военно-морской мощи публика осознала только после выхода шпионского романа Эрскина Чайлдера «Загадка песков» (1903), в котором описывалась перспектива высадки немцев с Фризских островов. В основу сюжета лег личный опыт автора — плавание на небольшой яхте вдоль немецкого побережья, однако и идею заговора Чайлдерс не выдумал: немецкий Генштаб действительно рассматривал планы именно такого вторжения еще в 1897 году¹⁶⁶⁴.

По ту сторону Атлантики Военно-морским силам США приходилось учитывать двойную угрозу в лице Германии и Японии и преодолевать трудности координации флота на двух океанах. Поскольку Германия даже не пыталась завуалировать свой интерес к Южной Америке и Карибам, Военно-морской колледж США предупреждал в своем исследовании: «По завершении ускоренной [кораблестроительной] программы Германия... превзойдет нас в военно-морской мощи. И вот тогда она будет готова затеять прения по поводу доктрины Монро»¹⁶⁶⁵, предписывавшей США противостоять европейскому влиянию в Америке. Одна из возможных мер противодействия предполагала усилить присутствие Штатов на Карибах — с этой целью президент Теодор Рузвельт поддержал панамское восстание против Колумбии, признал независимость Панамы и повел с новым правительством переговоры о постройке канала от Колона до Панамы. На рытье ушло десять лет. После открытия в 1914 году восьмидесятиметрового Панамского канала расстояние от Сан-Франциско до Нью-Йорка сократилось с тринадцати тысяч миль до пяти тысяч трехсот¹⁶⁶⁶.

В отличие от Германии, которая пока угрожала Штатам лишь в теории, опирающейся на прогнозы наращивания военно-морской мощи, Япония представляла опасность непосредственную. Англо-японский союз позволил Британии вывести военные корабли из Восточной Азии, переложив защиту своих интересов на Японию. В войнах с Китаем и Россией Япония продемонстрировала возможности, которых никогда не было у американцев, так что к посредничеству в русско-японских мирных переговорах в Портсмуте Рузвельта отчасти побудила необходимость прощупать японцев. Его решение отправить в 1907 году Великий белый флот из шестнадцати боевых кораблей в кругосветный тур было продиктовано желанием продемонстрировать военный потенциал и решительный настрой Америки. Отношения с Японией осложнялись, кроме прочего, неприкрытой расовой неприязнью, и антияпонские беспорядки в Калифорнии привели в 1907 году к заключению джентльменского соглашения, ограничившего иммиграцию японцев в Штаты.

Хотя гонка вооружений накаляла атмосферу и готовила почву для начала Первой мировой войны, военно-морские операции приняли совершенно неожиданный для всех оборот. Создав мощный боевой флот, Германия, как и планировалось, вынудила британцев сосредоточить силы у собственных берегов, однако и самой Германии пришлось отозвать из Циндао Дальневосточную эскадру. Разбив немодернизированную британскую флотилию у чилийского Коронеля, эскадра погибла в Фолклендском бою. Немецкий Флот открытого моря, даром что наводил страх на британские ВМС, был недостаточно сильным, чтобы немецкое командование решилось рисковать им в битве. Если не считать нескольких внезапных налетов на британские порты Северного моря в 1914 и 1915 годах, единственным крупным сражением, в котором участвовало около ста пятидесяти британских и сто немецких кораблей, осталось состоявшееся 31 мая 1916 года Ютландское, дебаты о ходе и итогах которого начались сразу, как развеялся дым¹⁶⁶⁷. Хотя Британия потеряла три линейных и три бронированных крейсера, а Германия — два, британцы сохранили численное преимущество, и, если не считать нескольких мелких вылазок, Флот открытого моря всю войну простоял в портах.

Гораздо более кровопролитной была война против союзных гражданских судов, которую вели немецкие подлодки и рейдеры. Пять немецких военных крейсеров и несколько вооруженных гражданских — пассажирских лайнеров и грузовых судов, оснащенных орудиями и снабженных фальшивой документацией, — совместными

успехом захватили и потопили 620 000 тонн союзных грузов, одновременно оттягивая союзные силы от других операций. На немецкий крейсер «Эмден», который удалось затопить только в ноябре 1914 года, охотились семьдесят пять кораблей, а весной 1917 года пятьдесят четыре корабля были брошены на поиски грузового судна «Вольф», которое, тем не менее, после пятнадцатимесячного вояжа сумело добраться до Германии. Однако доблесть командующих немецкими крейсерами часто признавали даже противники¹⁶⁶⁸. После войны граф Феликс фон Люкнер прославился на весь мир своими подвигами в качестве командира трехмачтового корабля «Зееадлер» — единственного парусника в подобном применении, — на котором ему удалось захватить шестнадцать судов без единой потери с обеих сторон.

ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ

Самую серьезную угрозу для Великобритании представляли беспрепятственные нападения подводных лодок на гражданские суда, идущие в Англию. Идею подводного плавательного средства человек вынашивал не одну сотню лет — эскиз рисовал еще Леонардо да Винчи в XVI веке. Примитивная субмарина под названием «Тертл» ходила в Нью-Йоркской бухте во время Войны за независимость, хотя особой пользы не принесла. В 1801 году Роберт Фултон пытался продать построенную им подводную лодку французским и британским властям, а во время Войны Севера и Юга «Ханли» потопила в Чарльстонской гавани винтовой шлюп «Хаусатоник». Оружие «Ханли», приводимой в движение мускульной силой — ручным вращением вала, присоединенного к гребному винту, — составляли шестовые мины, заряды взрывчатого вещества, крепившиеся к концу длинного шеста и детонирующие при соприкосновении с корпусом корабля. Необходимость физического контакта с поражаемой целью сильно ограничивала возможности применения «Ханли» и других подводных аппаратов. Успех к подводным лодкам пришел только после изобретения более практичной и надежной субмарины и самодвижущейся торпеды.

Последняя появилась раньше — благодаря Роберту Уайтхеду, британскому инженеру из Триеста, который в 1866 году сконструировал «самодвижущуюся торпеду»¹⁶⁶⁹, имевшую дальность запуска в сто восемьдесят пять метров при скорости в семь узлов. Потенциал

торпед как недорогого способа топить даже бронированные корабли не вызывал сомнений, и большинство военно-морских сил мира поспешили приобрести у Уайтхеда права на производство. От торпед было рукой подать до миноносцев и эсминцев. Первые были меньше и быстрее линкоров и крейсеров, представлявшими их главную добычу, и легко ускользали от снарядов, рассчитанных на большие надводные корабли. Эсминцы создавались для защиты более крупных кораблей от новой напасти. Со временем торпедами стали оснащать корабли всех размеров, а в XX веке эсминцы окажутся главным оружием обороны от подводных лодок — самых опасных торпедоносцев.

В XIX веке разработкой субмарин занимались изобретатели-одиночки, в частности, эмигрировавший в Штаты из Ирландии школьный учитель Джон Голланд, а в Англии — преподобный Джордж Гарретт, впоследствии сотрудничавший с шведским оружейником Торстеном Норденфельтом¹⁶⁷⁰. Французский флот, демонстрируя хоть и ограниченный, но официальный интерес к подводным лодкам, заказал в 1863 году экспериментальную модель «Плонжер». Двадцать лет спустя Дюпюи де Лом заявил: «Мы намерены возобновить работы над субмаринами и положить конец битве миноносцев и линкоров, разделившись и с теми, и с другими»¹⁶⁷¹. До начала XX века французы заложили еще несколько субмарин, самые перспективные из которых использовали аккумуляторы для движения под водой и паровой двигатель для надводного хода — именно к этой конфигурации пришел Голланд в своей шестой и последней модели, получившей его имя.

«Предвестница всех современных субмарин»¹⁶⁷², как называет ее британский специалист по истории подводных лодок Ричард Комптон-Холл, «Голланд» была сконструирована «по всем законам строения нынешних [1980-е] подводных лодок — с набором, обшивкой и общей компоновкой, которые... и сегодня сделают честь любому морскому конструкторскому бюро». Основное вооружение состояло из трех восемнадцатидюймовых (45,7 см) торпед, выпускаемых из единственного торпедного аппарата на носу. Заместитель министра ВМФ Теодор Рузвельт настоял на закупке судна, и в 1900 году был подписан заказ на корабль ВМС США «Голланд», а затем еще шести субмарин той же модели. В 1905 году президент Рузвельт совершил погружение в проливе Лонг-Айленд на подлодке «Планджер». «Я погружился, — писал он, — главным образом затем, чтобы офицеры и рядовые не думали, будто я заставляю их делать то, на что не решаюсь сам. На мой взгляд, за субмаринами большое будущее, хотя всег-

да есть опасность увлечься и переоценить их пользу»¹⁶⁷³. Оценка Дюпюи де Лома оказалась более пророческой — зато мнение Рузвельта обладало большим весом.

Во время Первой мировой войны из-за торпед, субмарин и мин ближняя блокада немецкого побережья, фигурировавшая в довоенных планах британских стратегов, оказалась невозможной, поэтому Адмиралтейство выбрало дальнюю. Гранд-Флит патрулировал северные подступы к Северному морю между Оркнейскими островами и Норвегией, другие подразделения отвечали за Ла-Манш. В ноябре 1914 года Британия объявила Северное море театром военных действий. Три месяца спустя Германия развернула войну подлодок в омывающих Великобританию водах, считая честной добычей все французские и британские суда, однако не брезгуя и нейтральными. Среди приверженцев этой стратегии оказался и Тирпиц, прежде ратовавший за участие в морских боях. «Ввиду чрезвычайной важности подрыва коммерческого сообщения, в частности снабжения запада Англии продовольствием, обещаю небывалый успех крейсерской войны»¹⁶⁷⁴, — писал он за месяц до начала охоты подлодок. Резкой сменой взглядов отличился не только он. Гонка вооружений, обострившая отношения между великими державами, обернулась пустой тратой больших средств на корабли, неспособные в действительности вести морскую войну, вся тяжесть которой постепенно ложилась на более скромные суда, в том числе переоборудованные торговые, траулеры (используемые как миноукладчики и минные тральщики) и подлодки. Но в сентябре 1914 года в распоряжении Германии имелось всего тридцать семь субмарин — меньше половины британских.

К середине 1915 года потери союзных торговых судов, в первые полгода Первой мировой составлявшие в среднем шестьдесят одну тысячу тонн в месяц, удвоились из-за «неограниченной подводной войны»¹⁶⁷⁵. Ни британская «военная зона», ни немецкая «зона боевых действий» не укладывались в рамки международного закона о блокаде. Первые две статьи Лондонской декларации (1909) указывали, что «блокада может быть применяема лишь к портам и берегам, принадлежащим неприятелю или им занятым» и «в согласии с Парижской декларацией 1856 года, блокада, чтобы быть обязательной, должна... поддерживаться силою, достаточною для фактического воспрепятствования доступа к неприятельскому побережью»¹⁶⁷⁶. Однако немецкая стратегия вызвала бурю протестов, поскольку строилась на использовании подлодок, которые в силу малочисленности экипажа не могли посылать «призывную команду» для захвата добычи на

вражеские корабли и при надводном ходе вряд ли могли уцелеть в схватке с вооруженным торговым судном, а значит, у командиров не оставалось иного выхода, кроме как топить свою добычу, причем все чаще без предупреждения. Гибель 128 американцев на потопленном в мае 1915 года пассажирском лайнере «Лузитания» угрожала втянуть в боевые действия Соединенные Штаты, поэтому после долгих дебатов в сентябре Германия на время отказалась от неограниченной подводной войны.

Окончание подводной кампании у Британских островов позволило немцам перебросить подлодки в Средиземное море, где турки сковали британские, австралийские и новозеландские войска на Галлиполи¹⁶⁷⁷. Хотя Турция наверняка объединила бы силы с Германией в любом случае, альянс из гипотетического превратился в действительный, когда британские ВМС реквизировали два турецких линкора, строившихся на британских верфях, и Турция в тот же день заключила тайный договор с Германией. Дарданелльская операция была развернута по инициативе Уинстона Черчилля с целью оттянуть турецкие силы от Суэцкого канала и нефтяных месторождений Месопотамии, открыть второй фронт и тем самым дать России передышку на Кавказском, оказать союзную поддержку Сербии и подготовиться к наступлению на Стамбул. Поначалу Черчилль полагал, что Дарданеллы можно будет взять одними силами военно-морского флота, но когда в марте 1915 года три линкора были потоплены и еще три получили серьезные повреждения, было решено высадить войска в западной части Галлипольского полуострова. Высадка прошла с большими потерями, а через девять месяцев войска, все это время топтавшиеся, по сути, на берегу, были эвакуированы. Полный провал кампании вынудил первого морского лорда Джеки Фишера подать в отставку, а Черчилля — уйти с поста первого лорда Адмиралтейства.

К концу 1916 года многие немцы считали, что возобновление неограниченной подводной охоты вынудит Британию сдаться к осени 1917-го. Вероятность вступления Штатов в войну на стороне союзников в этих расчетах тоже учитывалась, однако подразумевалось, что их вклад уже ничего не изменит. Неограниченная подводная охота возобновилась 1 февраля, когда в Средиземноморье и на Балтику было выведено в общей сложности сто двадцать немецких подлодок. В первые три месяца немецкие субмарины потопили более двух миллионов тонн грузов, почти две трети из которых составляли британские, потеряв всего девять подлодок. Отчасти виноваты были и британские ВМС, предпочитавшие гоняться за субмаринами, вме-

сто того чтобы ввести систему конвоев для защиты гражданских судов. У Британии имелось более трехсот эсминцев, однако для конвойной системы этого не хватало, оставалось рассчитывать на Соединенные Штаты. Командированный военно-морским представителем в Лондон сразу после объявления Штатами войны в апреле 1917 года, контр-адмирал Уильям Симс был ярым сторонником конвоев. Когда в ирландский Квинстаун (Ков) прибыли жалкие шесть эсминцев, он убеждал Вашингтон, что «сколько бы мы ни отправили, много и рано не будет»¹⁶⁷⁸. Через неделю после того, как американцы добрались до Квинстауна, из Гибралтара отправился первый британский конвой и, согласно исследованию, проведенному британским флотом после войны, он «был организован блестяще. Можно утверждать, что с этого момента с угрозой подлодок было покончено»¹⁶⁷⁹. ВМС США, штаб которых все еще придерживался махановской доктрины морской мощи, поначалу тоже принимали идею конвоев в штыки, но строительство новых крупных кораблей откладывалось ради создания противолодочной обороны, и к концу войны было заказано более четырехсот разных эскортных противолодочных кораблей¹⁶⁸⁰. Общими усилиями они обеспечили достаточное прикрытие для трансатлантических перевозок снабжения, сыгравшее жизненно важную роль для британской стороны.

ДОГОВОРЫ МЕЖВОЕННОГО ПЕРИОДА

По условиям перемирия, подписанного 11 ноября 1918 года, большая часть немецкого флота была интернирована — окончательное место его приписки должно было определиться в Версале. Десять дней спустя семьдесят кораблей, включая девять дредноутов и пять линейных крейсеров, вышли на стоянку Гранд-Флита у Оркнейских островов в Скапа-Флоу. Уязвленный поражением и не желая отдавать свой флот бывшим врагам Германии, 21 июня 1919 года адмирал Людвиг фон Ройтер приказал затопить корабли. Уничтожены были пятьдесят две единицы — в том числе десять броненосцев и десять линейных крейсеров. Досадное упущение для союзников, однако многие вздохнули облегченно, поскольку теперь перед победителями не стояла проблема дележа интернированных кораблей. Соединенные Штаты считали заведомо дестабилизирующей саму идею поделить флот Центральных держав — в частности, потому что у британских ВМС уже имелось сорок три крупных корабля, на один больше, чем

у Штатов, Японии, Франции и Италии вместе взятых. Кроме того, призыв президента Вудро Вильсона сократить национальное вооружение «до предельного минимума, совместимого с национальной безопасностью»¹⁶⁸¹ был включен восьмым пунктом в Устав Лиги Наций.

В Лигу Наций Соединенные Штаты не вступали и Версальский договор не подписывали, зато провели первую из трех конференций по сокращению морских вооружений, призванных сдержать амбиции ведущих мировых морских держав. В американском флоте многие по-прежнему считали Британию потенциальной угрозой американским интересам и мировому равновесию сил. Американцы стремились по крайней мере сравняться с Британией в морской мощи, тогда как британцы с подозрением относились к намерению французов сохранить свой подводный и крейсерский флот. Взаимные подозрения — со времен окончания Русско-японской войны — питали друг к другу Америка и Япония¹⁶⁸². Еще до Первой мировой японцы взвешивали перспективы захвата американского флота, а американцы разрабатывали «Оранжевый» военный план как ответ на гипотетическое взятие Филиппин, путь на которые лежал через Маршалловы острова, Микронезию и Каролинские острова, где японцы теперь владели бывшими немецкими землями как подмандатными территориями. В меморандуме 1919 года президенту Вильсону контр-адмирал Уильям Бенсон прямо заявлял, что «у Японии нет соперников в Тихом океане, кроме Америки. Каждый корабль, построенный или приобретенный Японией, — это вклад в противостояние американской морской мощи в Тихом океане»¹⁶⁸³.

Вашингтонское морское соглашение 1922 года определило допустимый совокупный тоннаж крупных кораблей для Британии, Соединенных Штатов, Японии, Франции и Италии в пропорции 5:5:3:1:1¹⁶⁸⁴. Британии и Соединенным Штатам разрешалось иметь по 525 000 тонн, США и Японии — переоборудовать два уже строящихся линейных крейсера в авианосцы, размер новых авианосцев ограничивался соглашением. Неравенство в распределении сил вызвало негодование националистов, особенно в Японии, которая объявила войну Германии в августе 1914-го, почти на три года раньше США. Кроме того, американцы готовы были подписать соглашение только при условии расторжения Англо-японского союза 1902 года, с целью, как выразился автор инструкции для американской стороны переговоров, отдать «мудрое руководство морскими силами в руки

неразделенной англосаксонской расы»¹⁶⁸⁵. Ни Германия, ни Россия (раздираемая тогда гражданской войной) на конференции не присутствовали.

Лондонский морской договор 1930 года сохранил соотношение 5:3:3 в строительстве линкоров (Италия и Франция свои подписи ставить отказались) и утвердил точные определения и тоннаж для крейсеров, эсминцев и подводных лодок, которые в Вашингтонском соглашении не упоминались. Японии было позволено иметь не больше двух третей от тоннажа крейсеров и эсминцев Британии или Соединенных Штатов, и только среди подводных лодок намечалось равновесие сил. Четыре года спустя Япония опротестовала условия Вашингтонского и Лондонского соглашений. Не менее зловещее Лондонское морское соглашение 1935 года между Британией и Германией давало последней право строить флот, совокупный тоннаж которого не должен был превышать 35 процентов от морской мощи Британского Содружества.

Пожалуй, самым примечательным аспектом этих переговоров и формулировки морской стратегии в межвоенный период было нежелание учесть уроки Первой мировой войны. В своем меморандуме Вильсону Бенсон рекомендовал пустить подводные лодки на слом:

*Уничтожить следует не только эти субмарины, но и все субмарины мира, а также запретить любым державам обладание ими в будущем. В мирное время они бесполезны. Во время военных действий они уступают надводным кораблям во всем, кроме способности коварно нападать на гражданские суда. В нынешней войне 99 процентов операций с участием подводных лодок составляли незаконные нападения на гражданский флот. Цивилизация требует перевести морскую войну на более высокий уровень и ограничить боевыми кораблями*¹⁶⁸⁶.

Эта неприкрытая наивность отражала не только отвращение, внушенное неограниченной подводной войной Германии, но и стойкий авторитет доктрины Махана, умершего в 1914 году. В своем «Влиянии морской мощи» Махан признавал, что «паровой флот еще не успел преподать нам ценные исторические уроки»¹⁶⁸⁷, однако и на опыте подводной кампании приверженцы доктрины учиться не спешили. Как ни горько, предположение Молодой школы о нарушении международных законов в случае общей войны оправдалось. Тем не менее,

как и до войны, большинство морских офицеров во всем мире считали золотым стандартом и главным мерилом военно-морской мощи крупные корабли, что выражалось и в разрабатываемых ими стратегиях. На американских военных учениях подводным лодкам отводилась роль разведчиков, а если субмарины, приписанные к флоту «врага», атаковали, их командование получало выговор. Рассуждая о мировоззрении межвоенных стратегов, командир подводной лодки и военно-морской историк Эдвард Бич писал впоследствии: «В сознании стоявших у руля не укладывались перемены, которые нес технический прогресс. Упорствующим в своем искреннем невежестве почти мистические заявления Махана заменили действительность»¹⁶⁸⁸.

Помимо иностранных сторонников наращивания морской мощи и отечественных адептов подводной войны «пушечному клубу» досаждало такое новое и неизведанное явление, как морская авиация. В 1910 году, всего через семь лет после того, как братья Райт совершили первый управляемый перелет, удалось поднять в воздух аэроплан с палубы стоящего на якоре крейсера «Бирмингем». В августе 1917 года была совершена посадка на палубу авианесущего крейсера «Фьюриес» на ходу, а на следующий год семь взлетевших с «Фьюриеса» аэропланов совершили успешный налет на немецкую базу дирижаблей. В 1921 году японцы заложили первый авианосец «Хосе», а к 1930 году в мире насчитывалось одиннадцать строящихся авианосцев. Как и подлодкам, авианосцам стратеги поначалу отводили роль вспомогательных судов. Их потенциал раскрывался по мере развития радиосообщения, а также увеличения боевого радиуса действия и полезной нагрузки авианосцев.

ВТОРАЯ МИРОВАЯ ВОЙНА

Начало Второй мировой войны в 1939 году вселило в командующих военно-морскими силами по всему миру одинаковую тревогу, связанную с нехваткой боевых кораблей. Кораблей действительно не хватало, однако о том, что новая война потребует совершенно иного состава боевого флота, стратеги не догадывались и в 1941 м. В начале войны в доктринах господствовали линкоры, однако исходя из нее решили авианосцы, подлодки, эсминцы, конвойные эскорты, грузовые суда и десантные корабли — намного увеличив численность с начала войны и превзойдя все представления об объемах их строительства. Один из наглядных примеров огромного разрыва между

ожиданиями и действительностью — история крупнейших в мире линкоров «Ямато» и «Мусаси». В конце 1930-х сторонники авианосцев встретили их спуск на воду скептически, и адмирал Исороку Ямамото заявил одному из конструкторов: «Боюсь, скоро вы останетесь без работы. Будущее флота за самолетами, большие корабли и крупнокалиберные орудия вскоре уйдут в прошлое»¹⁶⁸⁹. Отправляясь на последнее задание в апреле 1945 года, младшие офицеры «Ямато» язвили, что «на свете есть три величайшие нелепости — Великая Китайская стена, великие пирамиды и „Ямато“». Линкор почти не участвовал в боях до сражения в заливе Лейте в октябре 1944 года, однако по его артиллерии можно было судить о переменах в расстановке военно-морских сил. Рассчитанный при закладке на двадцать четыре зенитных орудия, к 1945 году он был оснащен ста пятьюдесятью двумя, и его 46-сантиметровый (18,1-дюймовый) главный калибр — крупнейший из когда-либо устанавливавшихся на кораблях — стрелял зенитными «осколочно-зажигательными снарядами»¹⁶⁹⁰. Но и это его не спасло. По пути на Окинаву 7 апреля он был потоплен огнем почти трехсот палубных самолетов, унеся с собой 2500 жизней¹⁶⁹¹.

Потенциал палубной авиации в наступательных боях с участием крупных кораблей впервые раскрылся в ноябре 1940 года, в атаке британцев на Таранто — когда палубные самолеты с авианосца «Фьюриес» один итальянский линкор вывели из строя окончательно, а два других почти на полгода. Возможно, именно тщательный анализ атаки на Таранто побудил Ямамото нанести упреждающий удар по американской базе на Гавайях¹⁶⁹². Еще до того, как Таранто продемонстрировал целесообразность такого удара в ходе войны, аналогичный вывод сделало американское командование по итогам учений ВМС США в 1938 году. В докладе следующего года говорилось, что японцы могут «без предупреждения нанести урон основному флоту или... заблокировать флот в Перл-Харборе»¹⁶⁹³. Эту гавань президент Франклин Рузвельт сделал портом приписки Тихоокеанского флота ВМС США в 1940 году в робкой попытке противостоять японской агрессии на Тихом океане. Отношения накалились до предела следующим летом, когда Соединенные Штаты запретили экспорт нефти в Японию. Однако несмотря на официальные предостережения, опыт учений, ухудшение дипломатических отношений и обозначенную в Японо-китайской и Русско-японской войнах практику внезапных нападений с японской стороны, подготовка к возможному упреждающему удару на Гавайях велась непростительно халатно.

ВОЙНА ПАЛУБНЫХ САМОЛЕТОВ

7 декабря 1941 года японская эскадра из тридцати кораблей под командованием адмирала Тюити Нагумо нанесла два удара силами высотных и пикирующих бомбардировщиков, торпедоносцев и истребителей, взлетавших из точки в 220 милях к северу от Оаху. Главной мишенью был Ряд линкоров в Перл-Харборе — стоянка семи линейных кораблей, два из которых японцам удалось уничтожить без возможности восстановления. По стечению обстоятельств ни одного из палубных самолетов американского флота в Перл-Харборе в это время не оказалось: авианосцы «Энтерпрайз» и «Лексингтон» транспортировали их к острову Уэйк, за 2300 миль на юго-запад от Перл-Харбора, и за 1300 миль на северо-запад на атолл Мидуэй в оконечности Гавайского архипелага¹⁶⁹⁴. Одновременно с Перл-Харбором внезапным атакам подверглись американские базы на Филиппинах, а также британские Гонконг и Сингапур, а 10 декабря бомбардировщики и торпедоносцы, базировавшиеся в Индокитае, потопили линкоры британских ВМС «Принц Уэльский» и «Репалс» у полуострова Малакка.

Хотя в качестве флагманов и японские, и американские адмиралы часто использовали линкоры, основная роль в самых важных морских операциях Тихоокеанского театра военных действий отводилась авианосным ударным группам. В частности, в Битве при Марианских островах в июне 1944 года 58-е оперативное соединение составляли четыре авианосные группы, рассредоточенные примерно в пятнадцати милях друг от друга. Каждая включала три-четыре авианосца в окружении трех-пяти крейсеров и двенадцати-четырнадцати эсминцев, предупреждавших о появлении вражеских подлодок и самолетов и служивших средством обороны от них. На палубные самолеты возлагалась иная задача. Истребители сражались с другими самолетами и составляли костяк групп воздушного прикрытия, выпускавшихся при атаке противника. Пикирующие бомбардировщики атаковали корабли, пикируя с высоты и сбрасывая бомбы в точке максимального снижения. До появления точных бомбардировочных прицелов более действенного способа попасть бомбой в такую относительно небольшую цель, как корабль, не существовало. Корабельные палубы обычно не закрывали броней, и бомбы легко их пробивали, хотя потопить корабль таким образом было затруднительно. Самыми смертоносными для кораблей были торпедоносцы, которые, летя прямо на цель, выпускали торпеду на высоте менее

ридцати метров. Однако при таком угле атаки они сами становилисьязвимыми для зенитных орудий и истребителей.

Кроме больших авианосцев Соединенные Штаты, Великобритания и Япония выпустили некоторое количество легких авианосцев, в основном на базе узких корпусов, изначально предназначенных для крейсеров. Гораздо полезнее и многочисленнее, особенно в США, оказались эскадренные авианосцы. Известные как «авианосцы-джипы» и «детские флэт-топы», они играли ключевую роль в перевозке авиационного пополнения на дальние театры военных действий и применялись в десантных высадках на Тихом океане. В Атлантике эскадренные авианосцы обеспечивали воздушное прикрытие для конвоев и выступали в составе корабельных поисково-ударных групп — как правило, один эскадренный авианосец и четыре-пять эскадренных эсминцев, оснащенных радаром и гидролокатором и вооруженных постепенно совершенствующимися глубинными бомбами, многоствольными минометами и другими противолодочными средствами.

ПОДВОДНАЯ ВОЙНА

Битва за Атлантику, титаническая борьба с неограниченной подводной войной Германии против союзных гражданских судов, не сравнима ни с какими другими действиями подлодок во Второй мировой как по числу жертв, так и по количеству потерь среди самих подлодок и их экипажей. В совокупности немецкие подлодки потопили две с лишним тысячи союзных и нейтральных судов, в основном в Северной Атлантике, а после вступления США в войну — на Карибах и в Мексиканском заливе¹⁶⁹⁵. Но как ни страшны эти цифры, в пропорциональном отношении они неизмеримо меньше доли благополучно дошедших в Великобританию, а после 1941 года и в Советский Союз транспортов с продовольствием, боевой техникой и другими ценными грузами. Что еще поразительнее, число погибших и раненых во время десантно-транспортных операций союзников не превысило десяти тысяч человек. С немецкой стороны потери были устрашающие. Из 863 действовавших подлодок погибли 754 — катастрофические 87 процентов, унеся с собой жизнь 27 491 офицера и матроса — около трех четвертей личного состава немецких подводных сил. При этом, несмотря на опыт Первой мировой, подводной войне отводилась незначительная роль в довоенных планах Германии. В сентябре 1939 года у нее имелась лишь двадцать одна действующая

океанская подлодка и жалкие крохи, предназначенные для береговых операций¹⁶⁹⁶. В первый год войны на воду были спущены всего три подлодки, поэтому в первые полтора года число одновременно патрулирующих субмарин обычно не превышало шести-восьми. Кроме нехватки боевых единиц проблему усугубляла ненадежность немецких торпед — американские, впрочем, были не лучше, — из которых примерно четверть взрывалась преждевременно, не взрывалась вовсе или не держала заданную глубину¹⁶⁹⁷.

Когда 22 июня 1940 года капитулировала Франция, адмирал Карл Дениц передислоцировал подводные лодки в Брест, Лорьян (там был устроен штаб), Сен-Назер, Ла-Паллис (Ла-Рошель) и Бордо¹⁶⁹⁸. Во всех этих городах имелись превосходные военные порты, в которых Дениц построил бункеры для подлодок, существующие до сих пор. Что еще важнее, они находились на сотни миль ближе к атлантическим морским путям, чем немецкие базы на Северном море. Если в мае 1940 года немецкие подлодки потопили в Северной Атлантике девять судов, то в июне — уже пятьдесят три, и цифры неумолимо ползли вверх. До вступления в войну Соединенных Штатов жертвами немецких подводных лодок пали в совокупности более 1100 судов (свыше пяти миллионов тонн грузов). В 1942 году в Северной Атлантике погибло более тысячи судов — немалая часть от «волчьих стай», действия которых координировались по радио из штабов в Германии и Франции¹⁶⁹⁹.

Резкий рост гибели судов в тот год объяснялся в том числе и тем, что американцы не ввели береговые конвои и затемнение восточного побережья США, поэтому силуэты кораблей четко прорисовывались по ночам на освещенном фоне. В так называемые «счастливые времена»¹⁷⁰⁰ — с января по июль — немецкие подлодки потопили на участке между заливом Святого Лаврентия и Карибами почти четверста судов. Нежелание американцев принимать даже самые элементарные меры предосторожности против подводной угрозы понять сложно, тем более что США участвовали в битве за Атлантику с ранних этапов войны. Рузвельту, в обход сторонников изоляционной политики, удалось предпринять ряд пробританских шагов. Организованный в сентябре 1939 года нейтральный патруль призван был удерживать военные корабли любых держав на расстоянии двухсот миль от побережья Северной и Южной Америк. По условиям соответствующего договора США передали Британии пятьдесят старых эсминцев в обмен на морские базы на Ньюфаундленде, Бермудах и Карибах. Подписанный в 1941 году договор о ленд-лизе давал Шта-

там право продавать оружие, боеприпасы, самолеты и корабли «любой стране, чью оборону Президент признает жизненно важной для обороны Соединенных Штатов»¹⁷⁰¹. Летом того же года Штаты взяли на себя защиту рубежей Исландии, стратегически важного перевалочного пункта для атлантических конвоев. К осени нейтральный патруль расширил зону действия, увеличивая риск для кораблей ВМФ США. Два американских эсминца участвовали в перестрелке с подлодками, а 31 октября был торпедирован и потоплен эсминец «Рубен Джеймс», вместе с которым погибло 115 человек. Однако по-настоящему действенными контрмеры союзников стали только в 1943 году, когда американцы организовали береговые конвои, союзная разведка расшифровывала радиопередачи (благодаря шифровальной машине «Энигма» с захваченной подлодки U-110), а усовершенствование радара и гидролокатора облегчило поиск и нейтрализацию немецких подлодок.

При этом американцы не брезговали применением субмарин против японских гражданских судов. За несколько часов до налета на Перл-Харбор начальник штаба ВМС США Гарольд Старк отдал приказ: «Начать неограниченную воздушную и подводную войну против Японии»¹⁷⁰². Такого поворота никто не ожидал. Соединенные Штаты были участниками Лондонского морского договора, в котором говорилось, что «военный корабль, будь то надводный или подводный, не имеет права топить или выводить из строя гражданское судно, не переправив пассажиров, команду и судовую документацию в безопасное место»¹⁷⁰³, а за каких-нибудь три месяца до приказа Рузвельт называл нападение немецкой подлодки на американское гражданское судно «нарушением устоявшегося международного права и всех принципов гуманизма»¹⁷⁰⁴. Хотя к началу войны у Соединенных Штатов имелось больше сотни субмарин, в том числе двадцать девять в Азиатском флоте, довоенная доктрина требовала использовать их в первую очередь для разведки и для нападений на боевые корабли. Поэтому командиры субмарин действовали нерешительно и во время японского вторжения на Филиппины потопили только три японских транспорта. К нежеланию преследовать вражеские гражданские суда добавлялась ненадежность американских торпед, которые постоянно то уходили на слишком большую глубину, то не взрывались¹⁷⁰⁵. Проблему эту удалось решить только в сентябре 1943 года. Кроме того, американцы не разрабатывали доктрину рейдерских действий, не сумели скоординировать подводные операции с помощью воздушной разведки и не сосредоточили удар на нефтяных

танкерах, ахиллесовой пяте японских морских перевозок и главной причине вторжения в Голландскую Ост-Индию¹⁷⁰⁶.

Несмотря на жизненную важность поставок импорта, который Япония не могла производить сама, — в первую очередь продовольственных товаров и топлива, — она тоже затянула с организацией конвоев и продолжала тратить огромные средства на авианосцы, а не на эсминцы и другие эскортные корабли для противодействия подводной угрозе¹⁷⁰⁷. В 1941 году тоннаж японских транспортных судов исчислялся шестью миллионами тонн, за время войны было построено или приобретено другими способами больше четырех миллионов тонн, однако к августу 1945 года почти девять миллионов тонн составили потери. Из тысячи трехсот потерянных или приведенных в полную негодность японских торговых судов около 55 процентов вывели из строя субмарины¹⁷⁰⁸. Из двухсот восьмидесяти восьми американских субмарин, действовавших во время войны, потеряны были пятьдесят две, а с ними три с половиной тысячи человек личного состава.

По данным одного послевоенного исследования, количество потопленных американскими субмаринами японских торговых судов оказалось так велико, что Японию вынудила капитулировать нехватка топлива, боевой техники и боеприпасов, а также продовольствия. Однако о подводной тихоокеанской кампании предпочитают умалчивать — по нескольким причинам. На подлодки, которые никак нельзя назвать орудием честного боя, гораздо удобнее ссылаться пострадавшей стороне, чем доблестным победителям. Приписав успех тихоокеанской кампании субмаринам, американцы рисковали оправдать немецкую подводную войну в Атлантике или обозначить иные щекотливые параллели между немецкой и американской стратегиями — вопрос, который поднимался на Нюрнбергском процессе во время суда над адмиралом Деницем.

В сентябре 1942 года U-156 потопила реквизированное британское пассажирское судно, на котором, кроме прочих, находилось 1800 итальянских военнопленных. Хотя немцы радиографировали о своем намерении эскортировать спасательные шлюпки с уцелевшими в безопасное место и вывесили флаги Красного Креста, флотилию, к которой к тому времени присоединились еще три немецкие и итальянские подлодки, атаковал американский самолет. Чтобы впредь не подвергать свои подлодки бессмысленному риску, Дениц отдал приказ «Лаконии», требовавший «прекратить... все попытки спасти пассажиров и экипаж потопленных кораблей»¹⁷⁰⁹. В свою защиту на процессе Дениц сослал-

ся на письменные показания адмирала флота Честера Нимица, который под присягой показал, что «американские субмарины не практиковали спасение уцелевших с кораблей противника, если это было сопряжено с чрезмерной опасностью для субмарины или препятствовало исполнению дальнейших задач»¹⁷¹⁰. Подлодки в очередной раз подтвердили, что в подлости их обвиняли не зря.

ДЕСАНТНЫЕ ОПЕРАЦИИ

Помимо авианосцев, подлодок и кораблей, разработанных для преследования и защиты от них, во время Второй мировой появился и третий тип судов, о которых до войны никто не задумывался, — десантные, для соответствующих операций¹⁷¹¹. Сходни и трапы для выгрузки войск, лошадей и вооружения на берег использовались давно, однако на всем протяжении 1930-х годов десантная высадка производилась достаточно неуклюже, поскольку военным приходилось перебираться через борт и брести к берегу по мелководью, а для переправки автотранспорта требовалось крепить трапы к фальшборту. В 1930-х японцы изобрели десантное судно с встроенным кормовым трапом для личного состава и легких машин, а новоорлеанский судостроитель Эндрю Хиггинс создал на его основе плавательное средство для работы на луизианских заболоченных рукавах. Официально названное LCVP («десантный катер для личного состава и техники»), одиннадцатиметровое судно Хиггинса вмещало взвод из тридцати шести человек либо десятков солдат и джип, и имело осадку всего в три фута на корме и в два фута впереди. Расположение гребного винта позволяло судну легко сдавать с берега задним ходом и разворачиваться на воде вокруг своей оси без зарыскивания. Таких катеров было построено более двадцати трех тысяч, и считается, что им принадлежит немалая заслуга в приближении победы союзников. Генерал Корпуса морской пехоты США Холланд Смит, командовавший тихоокеанскими десантными операциями, писал, что лодка Хиггинса «сделала больше для победы на Тихом океане, чем любая другая единица боевой техники»¹⁷¹², а генерал Дуайт Эйзенхауэр, руководивший союзными высадками в Северной Африке, на Сицилии и в Нормандии, считал Хиггинса «человеком, который выиграл нам войну. Если бы он не сконструировал и не построил эти катера, мы бы никогда не высадились на открытых берегах. Вся стратегия войны была бы совершенно иной»¹⁷¹³.

Лодка Хиггинса была одной из тридцати с лишним разновидностей американских и британских десантно-высадочных и амфибийных судов — от джипов-амфибий до 117-метровых танкодесантных кораблей¹⁷¹⁴. Один такой корабль с массивными двустворчатыми воротами в носу мог везти в трюме три менее габаритных танкодесантных судна, рассчитанных на пять средних танков, либо 330 человек личного состава в полном вооружении. Высадка на вражеские берега выполнялась с хореографической четкостью. Десантные транспорты вставали в нескольких милях от берега, малые высадочные катера спускались на воду и кружили рядом, принимая личный состав, который перебирался в них по веревочным лестницам, и технику, сгружаемую кранами. Затем катера поочередно накатывались на берег, высаживали десант и возвращались к транспортам за новым. Когда десант закреплялся на берегу, наступала очередь переправки припасов. Автотранспорт выкатывался самостоятельно, штабелированные на поддонах грузы выволакивались тракторами или другими транспортными средствами, а нештабелированные передавались по цепи отрядами солдат и матросов. Кроме того, десантно-высадочные суда переправляли обратно на транспорты или плавучие госпитали раненых.

СУДОСТРОЕНИЕ

Судя по объемам производства на верфи Хиггинса, победа и поражение зависели от того, какая сторона сможет построить больше кораблей и военной техники и перебросить войска, провиант и боеприпасы в нужные точки. Размышляя о сражении за Атлантику, Черчилль писал:

Единственное, что действительно пугало меня за все время войны — угроза со стороны подводных лодок... Насколько сократит объемы нашего импорта и поставок подводная война? Достигнет ли она смертельных для нас пределов? Здесь не было простора для сенсаций и широких жестов, только медленное, хладнокровное вычерчивание на карте удавки, которая затягивалась на нашей шее... Либо продукты, припасы и вооружение из Нового Света и Британской империи доберутся до нас через океан, либо нет¹⁷¹⁵.

В статистическом отношении безоговорочное преимущество давали союзникам промышленные мощности Соединенных Штатов. Вплоть до первой трети 1930-х годов построить флот максимальных

размеров, определенных морскими договорами, мешала Великая Депрессия, политика изоляционизма и пацифистские настроения. Первые шаги к военно-морскому перевооружению сделал Рузвельт, выделив из фондов, ассигнованных по Закону о восстановлении национальной промышленности 1933 года, средства на постройку двух авианосцев, четырех крейсеров, двадцати эсминцев и других кораблей. На следующий год конгрессмен Карл Винсон провел первый из четырех законов об увеличении размеров военно-морского флота¹⁷¹⁶. Вторжение японцев в Китай, отказ Японии подписывать Лондонское соглашение и приход Гитлера к власти в Германии способствовали дальнейшему увеличению военно-морских сил США, кульминацией которого стал принятый в июле 1940 года Закон о флоте двух океанов (или Закон Уинсона-Уолша), предусматривавший создание тринадцати линкоров, шести авианосцев, тридцати двух крейсеров, ста одного эсминца и тридцати девяти подводных лодок.

Поскольку британские заводы были загружены строительством и ремонтом военных кораблей, стонущая от немецких бомбардировок во время Битвы за Британию союзница заказала у США шестьдесят грузовых пароходов океанского класса по программе ленд-лиза. К сделанному Британией заказу Рузвельт добавил еще триста с лишним дополнительных танкеров и сухогрузов типа «Либерти», модификации океанского класса¹⁷¹⁷. В 1941 году Морская комиссия США планировала построить пять миллионов дедевейт-тонн транспортного флота в 1942 году и семь миллионов в 1943-м*. В январе 1942 года эти цифры выросли до восьми и десяти миллионов тонн соответственно¹⁷¹⁸. Когда стало ясно, что такими темпами не получится произвести достаточное количество судов, чтобы перевозить и снабжать войска, которым предстояло сражаться на заморских территориях — 1,8 миллиона в 1942 году и 3,5 миллиона в 1943-м, — плановые задания на 1942–1943 годы были увеличены до двадцати четырех миллионов тонн. В результате американские судостроительные заводы выпустили за два года двадцать семь миллионов тонн транспортных судов, перевыполнив изначальный план на 25 процентов. (Планы по производству боеприпасов и военному строительству получилось выполнить только на 60 процентов.) Добиться этого удалось за счет беспрецедентных объемов предварительной заводской сборки, а так-

* В тоннах дедевейта измеряется грузоподъемность — вес груза, который может нести судно. Вычисляют ее по разнице в водоизмещении порожнего судна и полностью загруженного.

же внедрения новых методов производства и привлечения новых кадров — в том числе женщин и представителей национальных меньшинств. Итогом стали более пяти с половиной тысяч гражданских и военных судов, построенных во время Второй мировой войны по контрактам Морской комиссии, — в том числе 2710 судов типа «Либерти» и почти 500 транспортов типа «Виктори» (при сравнимых с «Либерти» размерах превосходивших их в скорости более чем на треть).

КОРЕЙСКАЯ ВОЙНА

На фоне мировых баталий между союзниками и гитлеровской коалицией в советско-японских отношениях царило зловещее затишье. В 1938 году Япония и Советский Союз не поделили границу между японским марионеточным государством Маньчжурия и Советами. Победа русских на Халхин-Голе (у Номон-хана) вынудила японцев взять курс на Юго-Восточную Азию, однако надежная граница на северо-востоке требовалась обеим сторонам, поэтому в 1941 году был подписан японско-советский Пакт о нейтралитете. По программе ленд-лиза, к которой в июне, после вторжения гитлеровских войск, был присоединен и Советский Союз, Штаты обязались вести поставки через Арктику (кратчайшим, но самым опасным путем), долгим путем через Персидский залив, а также через Тихий океан во Владивосток. Благодаря пакту о нейтралитете суда под советским флагом японцы пропускали¹⁷¹⁹. Формально через Владивосток можно было провозить только гражданские товары, однако в их число входили и предметы двойного назначения, такие как продовольствие, топливо, грузовики, локомотивы и инженерное оборудование. Хотя в истории остались именно арктические конвои, во Владивосток заходило больше союзных судов, чем во все остальные порты Советского Союза и Персидского залива вместе взятые, но при гораздо большей секретности.

Через два дня после того, как США сбросили ядерную бомбу на Хиросиму, Советский Союз объявил войну Японии. Его войска оккупировали Ляодунский полуостров согласно договоренности Черчилля, Рузвельта и Сталина на Ялтинской конференции о «Восстановлении принадлежавших России прав, нарушенных вероломным нападением Японии в 1904 г., а именно:... интернационализации торгового порта Дайрэн [Далянь] с обеспечением преимущественных

интересов Советского Союза в этом порту и восстановления аренды на Порт-Артур как на военно-морскую базу СССР»¹⁷²⁰. Китайские коммунисты приветствовали советское присутствие в Порт-Артуре как помеху вторжению американцев, и город оставался советским до 1955 года.

Объявив войну Японии, русские вошли в Корею, и 10 августа Соединенные Штаты предложили разделить полуостров по 38-й параллели — Советский Союз согласился¹⁷²¹. Союз поддержал тоталитарный коммунистический режим Ким Ир Сена, а американцы — авторитарное правое правительство Ли Сын Мана. И Советский Союз, и Соединенные Штаты вывели войска в 1948 году, но если русские оставили своим протеже самолеты, танки и крепкую армию, то американцы вооружать Южную Корею не спешили. Летом 1950 года войска Ким Ир Сена перешли 38-ю параллель и быстро сократили южнокорейские земли до территории вокруг порта Пусан. ООН выразила протест против вторжения и отправила в Пусан возглавленные Соединенными Штатами войска. Генерал Дуглас Макартур, главнокомандующий союзными оккупационными войсками в Японии, предложил десантную высадку в Инчхоне, примерно в двадцати пяти километрах от Сеула. Учитывая десятиметровый прилив, коварные течения и гранитную стену вместо берега, шаг был рискованный. К этим сложностям добавлялись более сжатые сроки, чем у любой другой сопоставимой операции тихоокеанского театра военных действий, а также долгое отсутствие боевого опыта у американских войск, которым предстояло возглавить кампанию. Тем не менее 15 сентября эскадра из 260 кораблей, в том числе и старых танкоде-сантных, реквизированных у японского рыболовного флота, высадила тринадцать тысяч бойцов в Инчхоне, а в октябре последовали высадки на восточном побережье¹⁷²². После массированного контрнаступления китайцев при Чосинском водохранилище в декабре флот эвакуировал из Хыннама более 100 000 человек личного состава, 17 500 транспортных средств и 350 000 тонн груза при «наступлении в обратную сторону»¹⁷²³, продолжавшемся две недели. Этими операциями и воздушным прикрытием наземных войск палубными самолетами участие военно-морского флота в Корейской войне по большому счету и ограничилось.

Хотя Корейскую войну принято считать эпизодом холодной войны между западной демократией и коммунистическим режимом, в геостратегическом отношении она была ближе к конфликтам первой половины XX века, чем второй. Неприкрытая тяга участников

Ялтинской конференции к восстановлению статуса-кво 1904 года и роль десантных операций довольно скоро померкли перед заявлениями времен холодной войны и наращиванием ядерного потенциала. Но как отметил один историк, «принципиально новую стратегическую обстановку на Дальнем Востоке создал не интерес России к Корее, который насчитывал не один десяток лет, а интерес Соединенных Штатов»¹⁷²⁴. Он укладывался в рамки той миссии, которую взвалила на себя послевоенная Америка, от союзной оккупации Германии и Японии постепенно перейдя к активному участию в разнообразных конфликтах холодной войны с целью сдержать коммунистический режим, а также в нефтяной войне — с целью обеспечить бесперебойный поток ближневосточной нефти.

Тактико-технические метаморфозы, которые претерпели морские сражения за столетие, прошедшее с начала Крымской войны до окончания Корейской, поражали темпами и масштабами. За каких-нибудь три-четыре поколения «деревянные стены», с древних времен составлявшие костяк военно-морского флота, остались в прошлом. На смену им пришли немыслимые прежде гребные установки, навигационные системы и вооружение, точность и смертоносность которого изменила характер морского боя и увеличила темпы и размах сражений. Эта трансформация обусловила кардинальные перемены в комплектации корабля экипажем, а также подготовке к береговой и морской службе, девизом которой стали специализация и профессионализм. Однако, как и в гражданском флоте, в 1950-х перемены набрали еще более стремительный темп, и к концу десятилетия стратегия и тактика, отточенные в двух мировых войнах, успели устареть. Теперь на первый план выходили доктрины, решающие более злободневные вопросы — от применения ядерной энергии до асимметричной войны.

ГЛАВА 20

МОРЕПЛАВАНИЕ ПОСЛЕ 1950-х ГОДОВ

Если в начале XX века экономический и военный престиж страны определялся, в том числе, размерами ее гражданского и военно-морского флота, то к началу третьего тысячелетия справедливым стало утверждение, что «мировое морское судоходство все больше функционирует в отрыве от каких бы то ни было национальных интересов»¹⁷²⁵. Причин для этого много, однако в конечном итоге все они сводятся к глобализации, которой мореплавание способствовало и которую отражало — наиболее наглядно в контейнерных перевозках и «удобных флагах». Одной из задач этой книги было проследить, как мореплавателям удалось за пять тысяч лет письменной цивилизации и многие тысячелетия дописьменной сформировать кросс-культурную независимость. Как и во всех областях жизни, развитие шло неравномерно, всплески бурной экспансии перемежались долгими периодами стагнации, а иногда и регресса. Сейчас мы на этапе устойчивых динамичных перемен. За два-три поколения наработки в области морских технологий, торговли, военного дела, открытия и освоение новых земель изменили наши коллективные и частные отношения с морем и мореплаванием больше, чем за любой другой обозримый исторический период. Наши взаимоотношения определяет целый сонм новых и во многих случаях прежде немыслимых факторов, от технологии и правового режима до международных отношений и применения военной силы.

ПЕРЕВОЗКИ, СУДА И ПОРТЫ В ЭПОХУ КОНТЕЙНЕРИЗАЦИИ

Самая очевидная причина смены отношения человека к мореплаванию и смежным отраслям состоит в том, что мореходство практически исчезло из общественного поля зрения в связи с почти безграничным ростом автоматизации и производительности труда. Сегодня в международном мореплавании занято по всему миру около 1,2 миллиона человек¹⁷²⁶, то есть менее половины процента населения перевозит 90 процентов мировых грузов по морям, которые покрывают 70 процентов поверхности планеты. Так что морские перевозки — это гиперэффективная отрасль. Появление пара и стали в XIX веке привело к революционному повышению экономической эффективности, надежности, охвата, скорости и, в случае военных кораблей, убойной силы. Тем не менее, хотя специализация моряков и характер работы на борту менялся, и гражданским, и военным судам по-прежнему требовались многочисленные экипажи. Хотя матросы спустились с верхотуры мачт в душегубку машинного отделения, сгонявшего семь потов с кочегаров, угольщиков и мотористов, суда по-прежнему заходили в те же порты, моряки, как повелось тысячелетиями, по-прежнему наводняли приморские города, жители которых проникались видами, запахами и звуками моря и дальних стран. Теперь это не так.

Немеханизированные и низкотехнологичные системы погрузки уже давно перестали справляться с объемами перевозимых товаров, однако в 1950-х принципы погрузочных работ оставались почти такими же, как в древности. Если переправку разнокалиберных тюков с причала в трюм и наоборот упростили краны, то распределение груза в трюме по-прежнему представляло собой изнурительный, зачастую опасный и всегда долгий процесс, из-за которого суда нередко проводили в порту столько же времени, сколько в море. Преодолеть пирс содержимому трюма удавалось не намного быстрее, чем пересечь океан.

В 1954 году было проведено исследование с участием грузового судна «Уорриор»¹⁷²⁷, которое везло чуть больше пяти тысяч тонн груза в 194 582 ящиках, коробках, катушках, бочках, цилиндрах и другой таре, а также пятьдесят три транспортных средства. Все это было доставлено в Бруклин и принято на борт в количестве тысячи ста с лишним мест. Загрузка судна длилась шесть дней (шесть восьми-

часовых смен), а стоимость веревок и досок для крепления груза на палубе и в трюме превысила пять тысяч долларов. Через десять с половиной дней судно пришло в Бремерхафен, где работающим круглосуточно грузчикам понадобилось на разгрузку четыре дня. Конечного пункта назначения последняя единица груза достигла больше месяца спустя и через три с лишним месяца после того, как первая единица груза «Уорриора» была доставлена из места отправления в Бруклин. Затраты на сам переход из Бруклина в Бремерхафен составили менее 12 процентов от стоимости перевозки и портовых работ, более половины стоимости пришлось на погрузку и разгрузку судна.

Вытянуть перевозки из этой трясины неоправданных расходов и неэффективности удалось американскому автотранспортному магнату Малкольму Маклину, который приобрел судовую компанию, намереваясь загонять свои грузовики на судно, перевозить их в дальний порт и отправлять дальше по суше в конечный пункт назначения. Потом Маклин понял, что сэкономит еще больше, если снимать кузова — или контейнеры — с колес и ставить в трюме штабелями. В 1956 году он купил списанный армейский танкер, переименовал его в «Идеал-Икс» и переоборудовал под перевозку пятидесяти восьми контейнеров из Ньюарка, Нью-Джерси, в Хьюстон, Техас¹⁷²⁸. Погрузка прошла стремительно — семь минут на контейнер, и по завершении рейса Маклин обнаружил, что стоимость портовых работ составила менее шестнадцати центов за тонну — по сравнению с 5,83 доллара за тонну при погрузке того же объема штучно. Аналогичные результаты дали и последующие испытания, и в 1960-х, еще до окончательного триумфа контейнерной революции, бельгийские исследователи выяснили, что пять тысяч тонн груза — около 165 контейнеров — двадцать человек в контейнерном терминале обрабатывают за то же время, которое у сотни рабочих уйдет на тысячу двести тонн при штучной погрузке¹⁷²⁹. Даже на заре своего существования контейнерные грузы требовали в пять раз меньше трудозатрат, чем штучные.

Попытки оптимизировать погрузочно-разгрузочные работы предпринимались и прежде. Голландцам в XVII веке удалось почти стандартизировать грузовой флейт, а два века спустя паромы переправляли загруженные железнодорожные вагоны через реки и озера. Следующий шаг был сделан в 1920-х, когда «Ситрейн Лайнс» спустила на воду два судна, способных принять на борт почти сотню вагонов, загружаемых краном, однако дальше изначального маршру-

та Новый Орлеан — Гавана эти перевозки не распространились. Маклину помогло умение мыслить нестандартно и не опираться на накопленные (или якобы накопленные) знания судовладельцев о морских перевозках. Это было несложно, поскольку он совершенно не разбирался в мореплавании — как и в других областях, на которые оказал влияние. «Маклин понимал, что для сокращения стоимости грузовых перевозок требуется не просто металлический ящик, а принципиально новый способ погрузки и разгрузки. Менять нужно всю систему — порты, суда, краны, склады, грузовики, поезда и операции, совершаемые грузчиками»¹⁷³⁰. И все действительно изменилось на глазах одного поколения.

Производительность обеспечили специализированные «контейнеровозы ячеистого типа», трюм которых состоит из глубоких боксов с вертикальными направляющими, куда штабелями устанавливаются контейнеры. Международное соглашение о стандартизации размеров контейнеров появилось через несколько лет — за стандартную единицу был принят ящик размером 20×8×8,5 фута. И хотя самый распространенный тип контейнеров, как правило, в два раза длиннее, контейнеровозы традиционно измеряются в «двадцатифутовом эквиваленте» или TEU. Сорокафутовый контейнер, транспортируемый фуруй, равен двум TEU. Крупнейший в мире на момент пуска в эксплуатацию (2006 год) контейнеровоз «Синь Лос-Анджелес» размером 46×337 метров вмещает 9600 TEU (самые большие контейнеровозы 2013 года рассчитаны на 18 000 TEU) — восемнадцать рядов контейнеров на палубе штабелями до восьми ярусов и шестнадцать рядов по десять ярусов в трюме. На борт контейнеры загружаются огромными береговыми порталными кранами, которые снимают контейнер с фуры, опускают в трюм, подцепляют другой контейнер из трюма и устанавливают на другую фуру. У кранов в таких небольших портах, как, например, Ораньестад на Арубе, скорость погрузки составляет двадцать-тридцать контейнеров в час. Крупные краны справляются в два раза быстрее, а в наиболее проходимых портах одно судно загружают сразу несколько кранов, чтобы оборот даже самого большого контейнеровоза укладывался в восемнадцатичасовую норму.

Контейнеризация, потребовавшая пересмотра всей логистики, по сути положила конец многонациональному морскому порту. Контейнерный терминал располагают на просторном плоском участке, к которому можно подвести железную дорогу и шоссе, оставить достаточно места для контейнеров и парковки фуры, а вдоль воды

устанавливать огромные порталные краны, опускающие тридцатитонные контейнеры на нижний ярус в дальнем ряду трюма почти пятидесятиметрового судна. Чтобы обеспечить бесперебойную погрузку и выгрузку, необходима хореографическая четкость и слаженность работы судов, фур и поездов, гарантирующая попадание контейнера на нужный транспорт в нужном порядке. Последнее принципиально важно для остойчивости судна, поэтому компьютерные планы погрузки-выгрузки учитывают вес контейнера (самые тяжелые обычно идут на дно трюма) и очередность выгрузки в зависимости от порта назначения¹⁷³¹. Чтобы определить бокс, ярус и ряд для каждого контейнера на судне, которое может везти от четырех тысяч таких контейнеров, требуются сложные алгоритмы. Из-за такой инфраструктуры старые портовые площади оказались совершенно непригодными для контейнерных портов, и с самого начала пришлось строить новые — как правило, на периферии, подальше от городской тесноты и толчеи. Никаких достопримечательностей в этих разрастающихся перевалочных пунктах нет и в помине, поэтому несколько часов (не всегда гарантированного) увольнения на берег не дают морякам, в отличие от их предшественников вплоть до середины XX века, почувствовать дух города. Александрия, Гуанчжоу, Венеция, Батавия, Сан-Франциско и Рио-де-Жанейро были не только торговыми центрами, но и культурными. Даже в портах, служивших воротами в более крупный сухопутный город, таких как Пирей и Остия, шел оживленный межкультурный обмен и царила неповторимая атмосфера смешения рас и народов. У контейнерных портов (морской терминал Ньюарк-Элизабет в Нью-Йоркской бухте, порт Филикстоу на североморском побережье Англии) сходства с традиционными не больше, чем у украинских торговых центров — со старинными торговыми кварталами.

Чтобы заработать в полную силу, контейнеризация потребовала полного пересмотра правил и норм экспедирования грузов, таможенного контроля и страхования¹⁷³². Контейнер смешанной перевозки может паковаться на фабрике в одной стране, грузиться на поезд и перевозиться через несколько транзитных стран к порту в третьей, транспортироваться морем в четвертую и переправляться для распаковки в пятую. Растаможивать его на каждой границе означало бы увеличить время доставки и нарушить тем самым смысл контейнерных перевозок, поэтому пришлось разрабатывать новые способы заверения международных грузов. Страхование контейнерного груза от потерь тоже оказалось затруднительным — в связи с невозмож-

ностью установить, кто виновен в повреждении содержимого закрытого контейнера, прошедшего через пять и более рук. Кроме того, перевозчики возражали против задержки груза для досмотра на предмет контрабанды, торговли людьми и, в последние годы, взрывных устройств. Считавшиеся когда-то непреодолимыми, эти бюрократические препоны были в конце концов успешно устранены благодаря компьютеризации и новым правилам оформления транспортных накладных и страховых обязательств.

Хотя с основными причинами задержек удалось справиться, тщательный досмотр груза все равно исключался — из-за огромного объема перевозок в контейнерную эпоху. В 2007 году через стратегически расположенный порт Сингапур прошло двадцать восемь миллионов TEU (больше, чем через любой другой порт мира), многие из которых перегружались с судов дальнего плавания на местные рейсы из Австралии в Индию и Китай¹⁷³³. Это свыше 10 процентов мирового объема контейнеров и свыше 80 процентов объема, проходящего через четыре крупнейших европейских порта вместе взятых, а также на треть больше объема трех крупнейших портов Соединенных Штатов. Через Тихий океан идут самые оживленные маршруты дальнего плавания — азиатско-североамериканский, европейско-азиатский и европейско-североамериканский¹⁷³⁴. Если до 1990-х максимальные габариты большинства судов определял размер шлюзов Панамского канала (33,5 на 320 метра при глубине 12,6 метра), то в последнем десятилетии XX века судовладельцы поняли, что выгоднее гонять более крупное судно только по Атлантике, Тихому океану или из Европы в Азию и обратно, и принялись заказывать суда стандарта «Постпанамакс», не планируя проводить их через канал.

Суэцкий канал периодически расширяли, поэтому он всегда благополучно вмещал суда, слишком крупные для Панамского, но в 1960-х его пропускной способности тоже стало недостаточно¹⁷³⁵. Причиной послужил рост японской экономики и военные действия на Ближнем Востоке, основном источнике мировой нефти. С 1900 по 1960-е годы дедвейт среднего танкера составлял меньше 20 000 тонн, но затем было построено первое гигантское нефтеналивное судно (супертанкер типа VLCC дедвейтом до 250 000 тонн) для перевозок с Ближнего Востока в Японию. Закрытие Суэцкого канала на шесть лет после арабо-израильской Шестидневной войны в 1967 году вынудило танкеры, идущие из Персидского залива в Западную Европу или Америку, обогнуть мыс Доброй Надежды. Чтобы компенсировать

затраты на дальние переходы, судовладельцы начали заказывать еще более крупные танкеры, и в 1968 году со стапелей сошел первый ультратанкер (ULCC дедвейтом свыше 250 000 тонн). Вместимость самого крупного танкера этого типа, японского «Сиуайз Джайент» (1979), превышала 555 000 тонн дедвейта, а длиной (458 метров, или 1504 фута) он превосходил высоту небоскреба Сирс-Тауэр. Если контейнеризация послужила почвой для создания принципиально иных портов, вынесенных за городскую черту, то глубокая осадка супер- и ультратанкеров (некоторым требуется до двадцати шести метров под килем) ограничила число портов их разгрузки. В Соединенных Штатах единственной доступной для них площадкой оказался Луизианский нефтяной порт (LOOP) в Мексиканском заливе восемнадцатью милями южнее Гранд-Айла, через который в Штаты поступает около 10 процентов нефтяного импорта¹⁷³⁶.

Увеличение размеров судов и сокращение времени оборота в порту отражали более глобальную тенденцию к сужению специализации гражданских судов, начавшуюся с разделения их на грузовые и пассажирские. К насыпным грузам легче было применить новые технологии, чем к штучным, поэтому существенно увеличить производительность погрузки таких товаров, как зерно, уголь и железная руда, за счет автоматизации удалось еще в XIX веке. В 1839 году бриг «Оцеола» доставил первый груз зерна насыпью из Чикаго в Буффало, штат Нью-Йорк, где 1678 бушелей зерна (около пятидесяти трех тонн) разгружали неделю¹⁷³⁷. В наше время зерно выгружается грейферным краном со скоростью тысяча тонн в час. Рост европейского населения и экономики увеличил спрос на сельскохозяйственную продукцию со всего мира. Перевозка зерна и шерсти была уже отлажена, и следующим шагом вперед стала разработка систем охлаждения груза на борту, начатая французами на рейсах из Аргентины в 1870-х и подхваченная австралийцами и новозеландцами в 1880-х. Охлаждение грузов давало возможность поставлять мясную и молочную продукцию на рынки в другой части света. К началу XX века рефрижераторные суда (или риферы в обиходе) возили в Европу и Северную Америку фрукты и цветы с карибских и западноафриканских плантаций¹⁷³⁸. Танкерные перевозки нефти вдохновили судовые компании попробовать транспортировать аналогичным способом жидкие химические вещества, а затем, по мере усовершенствования холодильных установок, питьевые жидкости и пищевые продукты. В 1970-х компания «Гиннесс» держала флот танкеров для экспорта стаута через Ирландское море — один из этих танкеров,

«Миранда Гиннесс», после «отставки» доставлял вино и оливковое масло в страны Средиземноморья¹⁷³⁹.

Как ни парадоксально, несмотря на огромное разнообразие специализированных судов для нишевых рынков, гигантские размеры многих из них и рост численности мирового флота (45 000 судов водоизмещением более тысячи тонн в 2010 году, в полтора раза больше, чем столетие назад), судоходство как таковое почти исчезло из виду. Помимо того, что вспомогательная инфраструктура переместилась за городскую черту, значительно уменьшилось число людей, работающих в море и на берегу¹⁷⁴⁰. Опасения докеров, что танкеры вроде «Глюкауфа» сократят требуемое количество рабочих рук на море и в порту, оправдались почти сразу, затем в связи с контейнеризацией та же участь постигла обработку штучных грузов. По данным одного английского исследования, к 1970-м производительность в человеко-часах выросла в восемнадцать раз, с 1,67 до 30 тонн. Мировой статистикой мы не располагаем, однако, несмотря на огромный рост объемов обрабатываемых товаров, картина повсеместно одна и та же: рабочие места в порту резко сократились. На Восточном побережье США с 51 000 в 1952 году до 15 000 двадцать лет спустя; в Англии с 60 000 в 1960-х до 15 000 в 1972 году; в Австралии с 30 000 в 1950-х до 2000 на пороге нового тысячелетия. С XIX века морские профсоюзы принадлежат к самым активным, радикальным и успешно борющимся за права рабочих. Рост контейнеризации совпал с пиком их силы, практически гарантируя, что докеры без боя не сдадутся. Однако для сохранившихся рабочих мест перемены оказались во благо, поскольку заработная плата начала расти в силу усложнения технической подготовки, и когда-то неквалифицированный труд превратился в полноценную профессию.

Даже если бы докерам, напуганным «Глюкауфом», хватило воображения представить судно размером с «Сиуайз Джайент», в двести с лишним раз превосходящее предшественника вместимостью, они бы ни за что не поверили, что его экипаж состоит всего из сорока человек — лишь на десять больше, чем у «Глюкауфа». Сокращение рабочих мест проходило и на борту. По мере автоматизации в машинном отделении, на палубе, на камбузе и в рубке численность экипажа стремительно уменьшалась. В наши дни среднему океанскому судну требуется не больше семнадцати человек, а морские инженеры уже работают над проектами полностью автоматизированных судов, которым экипаж не понадобится вовсе. В то же время профсоюзы, правительство, другие организации, которые волнует безработица,

защита окружающей среды, настроения в команде судна и вопросы безопасности, пытаются поддерживать неоправданно высокий, по мнению некоторых судостроителей и экономистов, уровень численности экипажа. Контейнеровоз «Президент Трумэн» вместимостью 61 875 регистровых тонн строился в расчете на команду из одиннадцати человек, однако закон Соединенных Штатов обязывает набирать двадцать одного.

Все эти усовершенствования отражаются на условиях труда на борту, защите от пиратских нападений, а также взаимоотношениях между моряками и берегом, которому они в конечном итоге служат, но для которого остаются теперь почти невидимыми и неизвестными.

«УДОБНЫЕ ФЛАГИ»

Условия труда и заработная плата как береговых рабочих, так и моряков регламентируются государственными законами. Однако из-за того, что судовладельцы все больше предпочитают регистрировать суда под «выгодными флагами», а также благодаря формированию глобального рынка труда для моряков гражданского флота растет количество работающих на судах чужой национальной принадлежности. Государственный флаг издавна обеспечивал судну защиту страны, которую оно представляет, и практика поднимать чужой флаг ради получения сопутствующих дипломатических привилегий тоже возникла не сегодня. В XVI веке французы позволяли иностранным судам пользоваться триколором как прикрытием для прохода к османским портам на Черном море, а к XX столетию принимать суда под защиту своего закона и флага считалось естественным правом любой страны¹⁷⁴¹. Практика регистрации судов началась в Британии, где был создан первый судовой реестр с целью фиксировать принадлежность судна, подтверждая тем самым соответствие Навигационному акту, определяющему, каким судам дозволено выгружать товары в английских портах. Примеру последовали другие страны, а в XIX веке акцент при регистрации был смещен на технические характеристики судна — в целях обеспечения безопасности. В настоящее время в реестре указывается год и место постройки судна, сведения о материале корпуса, размеры и вместимость, характеристики гребной установки, сведения о переоборудовании и инспекциях. Однако в разных странах власти относятся к вопросам регистрации по-разному, и перевозчики этим активно пользуются.

Столкнувшись с перенасыщенностью рынка гражданских перевозок после Первой мировой войны, правительство Соединенных Штатов задалось целью продать излишки тоннажа без ущерба для американских компаний. В 1922 году шесть американских грузовых судов перешли под панамский флаг. Как объяснил один из американских участников сделки, «главное преимущество регистрации в Панаме в том, что владельцу там не грозят внезапные инспекторские проверки котлов и корпуса, и никто не регламентирует условия проживания и питания команды. Заплати [правительству Панамы] регистрационную пошлину по доллару за регистровую тонну чистой вместимости и налог раз в год по десять центов за ту же тонну, и делай что хочешь»¹⁷⁴². Поскольку на тихоокеанском рынке, где теперь предстояло трудиться этим судам под панамским флагом, основную конкуренцию составляли японцы, американские владельцы набирали на них японско-китайскую команду, которой можно было платить меньше, чем американским морякам. Операционные затраты у владельцев зарегистрированных в Панаме пассажирских судов «Релайенс» и «Резолют» на «немецких стюардов, кубинских пожарных, вест-индских матросов — или любой национальности, какую пожелает руководство»¹⁷⁴³ — были ниже, чем на американскую команду, защищенную профсоюзными требованиями. (Дополнительным поводом для передачи пассажирских судов послужил судебный запрет времен сухого закона подавать алкоголь на американских судах даже в международных водах.) И хотя эти два судна вскоре были проданы в Германию, начало практики перехода под «удобный флаг» с недвусмысленной целью укрыться от жестких требований безопасности, налогов и трудового законодательства было положено.

В 1930-х передача судов под панамский флаг продолжилась — особенно после начала Второй мировой войны, когда судовладельцы пытались обойти Закон о нейтралитете, запрещавший американским судам входить в зону военных действий и тем самым оставлявший большую часть флота без дела. К концу войны нестабильная политическая обстановка в Панаме, возмущение американских профсоюзов и недовольство традиционных европейских морских держав привели к тому, что владельцы начали охладевать к панамской регистрации¹⁷⁴⁴. Решив воспользоваться этим охлаждением, а также поднять экономику Либерии, Эдвард Стеттиниус, государственный секретарь США при Франклине Рузвельте и Гарри Трумэне, предложил создать либерийский судовой реестр в пике панамскому. Новый

реестр, разработанный подручными Стеттиниуса при консультационном участии морских юристов из нефтяной компании «Эссо», предшественницы «Эксона» и владелицы одной из передовых танкерных флотилий мира, вступил в силу к 1949 году. В число преимуществ для иностранных «бенефициариев» судов под либерийским флагом входило отсутствие необходимости учреждать компанию в Либерии или нанимать либерийских моряков¹⁷⁴⁵. Инспекция со стороны либерийских властей, равно как и контроль зарегистрированных под этим флагом судов, тоже не предусматривались. Кроме того, либерийское правительство заключило контракт с американской компанией, созданной Стеттиниусом и Ко, на сбор регистрационной пошлины в размере 1,20 доллара за регистровую тонну, из которой удерживало 27 процентов. К 1968 году либерийский судовый реестр был самым крупным в мире.

Рост «удобных» реестров по-прежнему вызывает протесты со стороны профсоюзов и государств, традиционно занимавшихся перевозками, которые доказывают, что суда должны подпадать под «юрисдикцию стран национальной принадлежности владельцев, команды или портов [захода]»¹⁷⁴⁶. Судовладельцы же, называя выражение «удобный флаг» неправомерным, утверждают, что его следовало бы заменить на «необходимый флаг» и что преимущественную силу должен иметь закон страны регистрации. В результате каждая сторона пока остается при своем. «Удобные флаги» обеспечивают корпорациям налоговое убежище и позволяют нанимать команду на постоянно растущем глобальном рынке труда, где преобладают моряки из развивающихся стран¹⁷⁴⁷. В 2000 году около четверти занятых по всему миру моряков составляли филиппинцы (230 000 матросов и офицеров) и индонезийцы (83 500). Однако условия их труда часто оставляют желать лучшего: низкая оплата, недостаточная подготовка и квалификация, сокращенное время на отдых и социальная изоляция¹⁷⁴⁸. Самые острые из имеющихся проблем решаются на уровне международных соглашений, тогда как профсоюзы, в частности Международная федерация работников транспорта, реагируют на злоупотребления и требуют улучшения условий труда.

Тем не менее «удобные флаги» довольно долго оставались незамеченными и привлекли внимание общественности только после череды кораблекрушений, имевших трагические последствия для экономики и окружающей среды. В 1967 году супертанкер «Торри Каньон» сел на мель и раскололся надвое близ Корнуолла, разлив 123 000 тонн нефти на 120 миль английского побережья и 55 миль

бретонского¹⁷⁴⁹. Судебные разбирательства осложнялись тем, что судно с итальянским экипажем было нанято «Бритиш Петролеум» через либерийского подрядчика в некой американской компании, а истцами выступали Великобритания и Франция. Последующие катастрофы тоже вызвали общественный резонанс, однако последствия крушения «Торри Каньона» оставались самыми печальными до 1978 года, когда крупнотоннажный танкер «Амоко Кадис» сел на мель в одной миле от побережья Бретани — на сотню миль южнее места гибели «Торри Каньона»¹⁷⁵⁰. Разлив нефти уничтожил один из самых разнообразных и обильных рыбных ресурсов Европы и вскрыл ряд конструктивных и эксплуатационных проблем супертанкеров. За двенадцать часов у «Амоко Кадиса» полностью отказали три не связанных между собой узла, имеющих принципиальное значение для управления судном, буксировки и постановки на якорь, а по итогам официального расследования стало ясно, что прежние конструктивные нормы и техника безопасности к гигантским танкерам неприменимы и требуют пересмотра.

Пытаясь примирить конфликтующие интересы владельцев, моряков, государств регистрации и портов захода, выявленные этими и аналогичными катастрофами, Международная морская организация (ИМО) разработала серию конвенций, покрывающих почти все мыслимые аспекты морских перевозок, от загрязнения окружающей среды и конструкций судна до условий труда и безопасности персонала¹⁷⁵¹. Принятая под непосредственным влиянием катастрофы «Торри Каньон» Международная конвенция по предотвращению загрязнения с судов (МАРПОЛ) кроме чрезвычайных ситуаций охватывает и повседневные, но не менее острые проблемы — такие как сброс сточных вод и отходов в море, а также загрязнение воздуха судовыми двигателями. Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты устанавливает минимальные нормы квалификации для судового экипажа — от машинного отделения до рубки. Еще ряд конвенций регулирует движение судов в стесненных водах — по принципу морских коридоров, предлагавшихся Мэтью Фонтейном Мори в XIX веке. На Ла-Манше такая система действовала еще в 1960-х, однако в ходе одной из первых реформ после катастрофы «Амоко Кадиса» был создан третий коридор в тридцати милях к западу от Уэссана для возвращающихся танкеров, заставляющий этих левиафанов огибать побережье Бретани по широкой дуге и увеличивающий время дрейфа нефтяного пятна в случае разлива.

Наиболее действенными и всеохватывающими оказались конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛАС), первая из которых была принята в 1914 году под влиянием трагедии «Титаника»¹⁷⁵². В нынешней редакции перечислены все аспекты действий на борту, техники безопасности, медицинской и экстренной помощи, конструкции корабля, обнаружения и тушения пожаров, спасательных жилетов и шлюпок, радиосвязи и безопасности мореплавания, а также перевозки грузов, в том числе вредных или опасных веществ, и отдельно оговаривается управление атомоходами. Совокупный объем этого изобилующего техническими и юридическими подробностями нормативного документа исчисляется десятками тысяч страниц, но результат того стоил. С 2005 по 2008 год паромы, круизные суда и другие гражданские плавательные средства валовой вместимостью свыше сотни регистровых тонн перевозили в среднем 1,7 млрд человек ежегодно, однако показатели смертности за год составили не больше тысячи человек, а вероятность смерти в морской катастрофе оценивалась как 1,6-миллионная¹⁷⁵³. В конце XIX века о подобном не могли мечтать ни Катрин Леду с ее советами путешественницам, ни такие реформаторы мореплавания, как автор грузовой марки Самуэль Плимсоль.

РЫБОЛОВСТВО И ВСЕОБЩЕЕ ДОСТОЯНИЕ

Статистика смертности среди моряков не учитывает рыболовов, большинство из которых работает в одной из самых опасных отраслей мира на судах валовой вместимостью менее сотни регистровых тонн. Как заметила жена рыбака сэру Вальтеру Скотту в начале 1800-х, «вы не рыбу покупаете, а человеческие жизни»¹⁷⁵⁴. До XIX века рыболовный промысел был мелкомасштабным внутригосударственным предприятием — да и сейчас остается таковым в большинстве регионов мира — даже в развитых промышленных странах вроде США, где ловлей омаров, например, зарабатывают частники, год напролет выходящие в море на собственных суденышках, иногда с одним-двумя помощниками, но чаще в одиночку. За последние полтора века в мировой рыболовной промышленности произошло не меньше перемен, чем в других областях мореплавания. Это и появление парового двигателя, и рост торговли льдом (а затем изобретение льдогенераторов) для сохранения рыбы, и распространение новых и более долговечных видов снастей. В XX веке добавилось сложное разведы-

вательное оборудование — от гидролокатора до самолетов-разведчиков, а также плавучие рыбозаводы, принимающие у мелких траулеров улов на переработку, что позволяет им месяцами оставаться в море. Не меньшую роль в глобализации рыбного рынка сыграли самолеты, дающие возможность реализовать рыбу в другой половине земного шара в течение суток после приземления.

Основные орудия промыслового рыболовства составляют крючковая снасть, оттер-трал и бим-трал, а также кошельковые неводы¹⁷⁵⁵. На кустарном уровне эти технологии требуют больших трудозатрат и дают ограниченный улов, но обеспечивают возобновляемость. Однако начиная со Второй мировой войны они стали применяться в промышленных масштабах, которые стали угрожать истощением рыбных ресурсов. Вот как описывал ситуацию вышедший на пенсию английский рыбак в документальном фильме 1972 года:

До начала [Второй мировой] рыбу ловили дедовскими методами... Какой-то прогресс намечался, но в целом способы не особенно изменились со времен апостола Петра, поскольку плавная сеть — орудие довольно примитивное. Закидываешь сети и ждешь, пока в них попадет сельдь... в итоге, разумеется, всю сельдь мы не вылавливали. Только часть, но оно и хорошо, потому что оставалось что-то на развод, до следующего года... А вот после окончания войны стали действовать нахрапом. Вот тогда сельди пришел конец¹⁷⁵⁶.

Одним из нововведений стало применение нейлона, позволившего изготавливать более длинные сети и лески, чем из натурального волокна. Сегодняшняя крючковая снасть может представлять собой леску до сотни километров длиной, к которой через регулярные промежутки крепятся более короткие лески с наживкой. Крючковая снасть, как правило, применяется для лова конкретных видов рыб — как пелагических, вроде тунца или рыбы-меча, так и донных, вроде трески и пикши, однако они дают большой прилов непромысловой рыбы и других животных, в том числе акул, морских черепах и альбатросов. Еще больший ущерб окружающей среде наносят тралы — мешки из сети площадью с футбольное поле, которые волокут по дну, вылавливая треску, удильщика, сайду, креветки и другие морские виды. Траловый лов повсеместно признан самым губительным из рыболовных методов, его воздействие на океанское дно сравнивают со сплошной вырубкой леса, а также подозревают в разрушении коралловых рифов и других подводных экосистем¹⁷⁵⁷.

Хотя основным стимулом развития промыслового рыболовства последние годы служат растущие аппетиты людей, 20 процентов сей выловленной рыбы перерабатываются в рыбную муку, а около процентов неумышленного прилова попросту выбрасывают за борт или оставляют гнить¹⁷⁵⁸. Учет рыбных ресурсов ведется учеными XIX века — в последние десятилетия ведущая роль в надзоре за мировыми рыбными ресурсами принадлежит Продовольственной и сельскохозяйственной организации ООН, которая разрабатывает программы управления, учреждает морские заповедники для восстановления истощенных ресурсов и регламентирует разрешенные к применению типы снастей. Дополнительным постановлением принимаются жесткие меры против незаконного, неучтенного и нерегулируемого промысла, представляющего, возможно, наибольшую угрозу жизнеспособности многих видов¹⁷⁵⁹. Как и в торговом судостроении, оптимальным путем к преодолению неразрешимых проблем рыболовной отрасли и занятых в ней людей оказалось объединение сил на международном уровне, выраженное в подписании конвенций о промысле в открытом море. Соглашение о сохранении трансграничных рыбных запасов и запасов далеко мигрирующих рыб и управлении ими¹⁷⁶⁰, в частности, касается рыбных популяций, обитающих по обе стороны границы исключительных экономических зон (ИЭЗ)¹⁷⁶¹ — районов за пределами территориальных вод шириной до двухсот миль от берега — и в открытом море, а также регулярно мигрирующих в открытое море из национальных ИЭЗ. Соглашение закладывает основы для сохранения рыбных ресурсов, оптимизируя учет рыбных запасов и устанавливая квоты на вылов, учреждая региональные рыбохозяйственные организации и предусматривая механизмы гарантии соблюдения требований, вплоть до права посещать и досматривать рыболовные суда.

Непреднамеренные последствия промышленного вылова коснулись не только окружающей среды. Увеличение судов и появление более совершенного оборудования постепенно превращали рыболовство во все более капиталоемкую отрасль, оттесняющую рыбаков на вторые роли — как средневековых мореходов, которые из полноправных членов команды превращались в наемную силу. Рыболовный промысел традиционно отличался демократичностью: каждый член команды получал определенную долю улова, а прибыль была пропорциональна вкладу¹⁷⁶². Теперь же многие нанимаются за фиксированную плату на суда, чьих владельцев связывают с рыболовным промыслом лишь инвестиции. Нестабильность работы в рыболовной

отрасли усугубляется бесконечными постановлениями правительства о требованиях к рыболовным снастям и оборудованию (с целью, например, сократить прилов) и ограничениях вылова, приводящих к закрытию целых рыбных районов и оставляющих рыбаков без средств к существованию. В этом отношении показателен пример США и Канады. В 1960-х залив Мэн наводнили иностранные рыболовные флотилии с рыбозаводами в составе, что привело к обвалу вылова пикши, сельди и трески. Конгресс США запретил иностранным рыболовным судам промысел в пределах ИЭЗ, но это было решение политическое, а не научное и потому не уменьшавшее нагрузку на рыбные ресурсы со стороны отечественных рыбаков. Точно так же попыталась бороться со стремительным истощением трескового промысла Канада¹⁷⁶³. Запрет на вылов трески в 1996 году уничтожил от двадцати до тридцати тысяч рабочих мест — и это менее чем через пятьсот лет после доклада Джона Кабота об изобилии трески, положившего начало освоению Северной Америки европейцами.

Соединенным Штатам определить и отстоять свои права на ИЭЗ отчасти помог статус мировой супердержавы. Странам на другом конце геополитического спектра — таким, как Сомали, где центральная власть рухнула в 1995 году, — подобные меры были недоступны. Воспользовавшись безвластием, сомалийское побережье осадили иностранные рыболовные флотилии, покушаясь — в том числе и в территориальных водах — на рыбные ресурсы, которые только недавно начали кормить жителей прибрежных селений. Отсутствие береговой охраны и гóлоса в международном сообществе побудило местных рыбаков захватывать иностранные рыболовные суда вместе с командой — с целью потребовать выкуп¹⁷⁶⁴. Это «ответное» пиратство привлекло внимание местных полевых командиров, террористов и других злоумышленников, которые принялись брать в плен все без разбора, невзирая на флаги, — от контейнеровозов и танкеров до круизных судов и частных яхт. И хотя теперь проблема приобрела криминальный оборот, изначальная причина, а именно незаконный вылов рыбы, несет гораздо бо́льшую угрозу всеобщему достоянию.

МИРОВОЙ ФЛОТ В ЯДЕРНУЮ ЭПОХУ

Положения СОЛАС об атомоходах имеют очень узкую область применения. Они возникли в ответ на величайший инженерный прорыв послевоенной эпохи, почти одновременно совершенный в Со-

ветском Союзе и Соединенных Штатах. Главным инициатором в Штатах выступил Хайман Риквер, который первым задумался об атомных двигателях для кораблей, когда в 1946 году в должности морского офицера был командирован в ядерный комплекс Оук-Ридж, Теннесси, для участия в Комиссии по атомной энергии. Стоя во главе отдела ядерной энергии Корабельного бюро и отдела по разработке реакторов в Комиссии по атомной энергии, Риквер руководил проектом первого в мире атомохода, подводной лодки «Наутилус», заложенной в 1955 году.

Одно из преимуществ ядерного топлива перед углеводородным состоит в том, что оно производит тепло для создания пара за счет расщепления ядра, а не за счет горения. Соответственно подводной лодке на атомном ходу не требуется кислород, и время ее пребывания под водой почти не ограничено. В 1960 году подлодка «Тритон» совершила первое подводное кругосветное плавание, пройдя 27 723 мили за шестьдесят один день¹⁷⁶⁵. Советскому Союзу атомная энергия давала, кроме того, возможность морским путем добраться до богатых, но почти недоступных областей северной Сибири. Поскольку одной заправки ядерным топливом хватает на десять лет и больше, исчезала необходимость регулярно пополнять запасы горючего в скованных льдом портах, которые оставались одинаково труднодостижимыми как по суше, так и по морю. И наконец, ядерная энергия добавляла судам быстроходности и мощи. Первый надводный атомоход — ледокол «Ленин» — был спущен на воду через два года после «Наутилуса», и в 1960-м проторил путь для гражданских судов, обеспечив регулярное сообщение с портами Диксон и Дудинка¹⁷⁶⁶. Со временем навигационный сезон на северном морском пути увеличился с двух месяцев до десяти, а в 1977 году ледокол «Арктика» первым из надводных судов достиг географического Северного полюса — через девятнадцать лет после того, как «Наутилус» прошел через полюс под водой. Тем временем российские судовые компании надеются, что отступление морских льдов, вызванное глобальным потеплением, позволит им освоить более короткий (около 6750 миль против 11 000 миль через Суэцкий канал) северо-восточный морской путь между Европой и Азией.

Общество к надводным атомоходам всегда относилось с опаской. В Советском Союзе помимо ледоколов построили для гражданских целей всего четыре судна такого типа, причем два из них — экспериментальные. Военно-морской флот и спецслужбы на опасения общест-венности особого внимания не обращали. Аварии на атомоходе «Ленин», повлекшие за собой гибель тридцати членов экипажа

в 1966–1967 годах, замалчивались десятилетиями, и Советский Союз продолжал беспрепятственно создавать ледоколы на атомном ходу. В совокупности во всем мире в дополнение к тридцати пяти надводным атомоходам — в том числе одиннадцати американским авианосцам — было построено почти пятьсот атомных подводных лодок (почти все в бывшем Советском Союзе и США). Несмотря на преимущества эксплуатации, связанные с атомной энергией, эти корабли больше известны не ядерными силовыми установками, а ядерным оружием, способным поражать цель на расстоянии в тысячи миль. Ядерная военно-морская стратегия кардинально расходилась со всеми предшествующими доктринами. Если изначально США и НАТО стремились обезопасить мировую торговлю — прежде всего нефтяную — и предотвратить нападение Советского Союза на Западную Европу или Штаты, то вскоре преимущественной задачей стало развертывание неядерных баллистических ракет, дальность которых к 1990-м перевалила за 6000 миль. Подводные лодки превратились, по сути, в мобильные ракетные базы.

Этим их функции не исчерпывались. Для боевых действий против других подводных лодок и надводных единиц были созданы «ударные подводные лодки». Однако после Второй мировой войны флоту в открытом море сражаться почти не приходилось. Самой крупной морской кампанией этой эпохи стала Фолклендская война 1982 года между Великобританией и Аргентиной, в ходе которой наибольшие потери повлекла гибель легкого крейсера времен Второй мировой «Генерал Бельграно» от неядерной торпеды, выпущенной с британской атомной подлодки «Конкерор». Наступательные операции на море в основном играли вспомогательную роль для сухопутных — в частности, во Вьетнамской войне, вторжениях США в Ирак в 1990 и 2003 годах и в Афганистан в 2001-м. Во всех этих войнах ракеты корабельного базирования и подводного пуска, а также палубная авиация применялись против наземных целей — Афганистан не имеет выхода к морю — в качестве поддержки сухопутных сил. Тем самым они подтверждали правоту Франсишку ди Алмейды, первого португальского вице-короля Индии, заявлявшего: «Все силы следует сосредоточить на море, потому что, если мы будем там недостаточно сильны... крепости на суше вам вряд ли помогут».

Как и у португальского флота в XVI веке, основная функция флота США — оберегать торговое сообщение и демонстрировать потенциал, а не сражаться с сопоставимыми по мощи военно-морскими силами, поскольку таких просто нет. Одиннадцать авианос-

цев — столько же, сколько у остальных стран мира вместе взятых — и бюджет в 176 миллиардов долларов на 2012 год, что почти вдвое больше бюджета вторых в мире по величине вооруженных сил (то есть армии, флота и ВВС в совокупности), обеспечивают ВМФ США гигантское численное и силовое превосходство. Однако при всех своих достоинствах в последние годы он демонстрирует поразительную несостоятельность в выполнении задач, исторически возлагавшихся на флот, — даже таких базовых, как искоренение пиратства. Отчасти это объясняется составом ВМФ США, не рассчитанным на подобные операции, а отчасти — переменами в международном праве. Для эпохи, последовавшей за окончанием холодной войны, уже не характерны типичные для предыдущих трех с половиной веков двусторонние военные конфликты между государствами, претендующими на мировое господство. В рамках многосторонних морских соглашений, отражающих растущее восприятие моря как всеобщего достояния, то есть учитывающих интересы окружающей среды и требования безопасности, а также права и обязанности суверенных государств, даже таким супердержавам как США не удастся добиться благополучия единолично.

Сотрудничество в рамках международного закона активно поддерживают многие страны, уступающие США размерами ВМС, однако это не возвращение к спору между махановской «превосходящей морской мощью» и «стратегией слабых» Молодой школы, поскольку вопрос выходит далеко за рамки участия ВМС в традиционных военных конфликтах. Предельно четко выразил эту точку зрения тогдашний руководитель военно-морскими операциями США адмирал Майкл Маллен. «Мы объединим наши преимущества, — заявил он на Международном военно-морском симпозиуме в 2005 году. — Я уже вижу флот из тысячи кораблей, в боеготовности, если хотите, созданный лучшими ресурсами всех свободолюбивых стран мира... Этот флот из тысячи кораблей вберет в себя весь морской потенциал, создавая силы полного взаимодействия — международный город на море. И для этого потребуются новый — может, не столько новый, сколько отличный от имеющегося — формат морской мощи»¹⁷⁶⁷. Дальнейшее воплощение эта тенденция получила в совместной стратегии развития ВМФ США, береговой охраны и морской пехоты, центральная роль в которой отводится «глобальной системе, состоящей из взаимозависимых торговых, финансовых, информационных, правовых, народных и правительственных систем»¹⁷⁶⁸, жизненно важных для государственных интересов.

Материальное наполнение ВМФ США остается — и еще какое-то время останется отголоском предшествующей эпохи. Отчасти это объясняется тем, что корабли — и военно-морские доктрины — рассчитаны не на одно десятилетие. Даже если соотечественники не станут держаться за зримые, но устаревшие символы военной, промышленной и государственной мощи, пережитки не исчезнут за один день. Удастся ли Маллену увидеть воплощение своей мечты, покажет время. Пока у Соединенных Штатов есть флот, способный безнаказанно грозить любой стране мира, сложно убедить другие державы, что нужно состязаться не с нынешним ВМФ США, а с прогнозируемым. Вряд ли спокойно примут уравнивание сил и сами Штаты. Однако рассмотреть политическую и дипломатическую целесообразность многонационального «флота тысячи кораблей», было бы полезно и США, и другим странам, поскольку основные грозящие морю опасности — в том числе контрабанда, пиратство и чрезмерный вылов рыбы — гражданства не имеют и носят скорее криминальный характер, чем политический. Независимо от происхождения, как высказался Маллен, «проблемы слишком разнородны, чтобы сражаться с ними в одиночку, и требуют больше возможностей и ресурсов, чем имеется в распоряжении отдельной страны»¹⁷⁶⁹.

Предыдущие полвека мировой истории отличал невиданный подъем, обусловленный множеством факторов, среди которых не последнее место занимает развитие морской отрасли во всех ее аспектах. Экономический рост и техническая производительность стабильно прогрессировали. За тысячелетия от начала человеческой истории до 1970 года объем морских перевозок вырос от нуля до 2,6 с лишним миллиардов тонн в год; в последующие сорок лет показатели утроились, составив свыше восьми миллиардов тонн¹⁷⁷⁰. По мере того как увеличивались размеры и быстроходность судов, беспрецедентных высот достигла и безопасность плавания. Морская отрасль ускорила процесс глобализации, в то же время подвергаясь этому процессу сама. «Удобные флаги» отнимают национальную принадлежность у кораблей и экипажей, которые и без того почти исчезли с глаз, вытесненные на промышленные окраины городов.

Кому-то покажется, что эти перемены лишили мореплавание романтики и очарования, однако для многих море никогда никакой романтики в себе и не таило — разве что надежду на лучшую долю в чужих краях, добрые вести из-за границы или просто прибыль. Рабам, кули, беднякам, завербовавшимся по кабальным контрактам.

оно не обещало и этого. В разных странах мира с моря ждали нашествия иноземцев, чуждых идей, смертельных болезней и безжалостных завоевателей из дальних стран. В то же время теперь мы знаем, что море, при всем его коварстве и безжалостности, достаточно уязвимо для воздействия, которое нашим предкам так же сложно было бы вообразить, как корабли и другие технологии, это воздействие оказывающие.

Мореплавание — одно из древнейших коллективных занятий, достоинства которого прекрасно сформулировал византийский историк Георгий Пахимер:

Мореплавание — благородное дело, полезное человечеству как никакое другое. Оно помогает сбыть излишки и восполнить недостачу, осуществить невозможное. Оно объединяет жителей разных земель и любой негостеприимный остров может присовокупить к материку, оно обогащает мореплавателя знаниями, оно учит манерам, оно несет людям согласие и цивилизацию, оно укрепляет дух, выявляя в человеке все самое человеческое¹⁷⁷¹.

Выгоды мореплавания распределяются не так равномерно, как предполагал Пахимер, но у нас есть все основания считать, что большинство хотя бы подспудно с этим оптимистичным утверждением согласится. Сегодня, спустя восемь веков, мы добавляем к нему общемировую заботу о море и растущее осознание, что история мореплавания может послужить источником бесценных знаний о мире и о самих себе.

БИБЛИОГРАФИЯ

СОКРАЩЕНИЯ

JNA International Journal of Nautical Archaeology

JAOS Journal of the American Oriental Society

JESHO Journal of the Economic and Social History of the Orient

JSEAS Journal of Southeast Asian Studies

Abbott, John S.C. "Ocean Life". *Harper's New Monthly Magazine* 5:25 (1852): 61–66.

Abu Zayd Hasan ibn Yazid al-Sirafi. *Concerning the Voyage to the Indies and China*. In *Ancient Accounts of India and China by Two Mohammedan Travellers, Who Went to Those Parts in the 9th Century*. Trans. Eusebius Renaudot. 1733. Reprint, New Delhi: Asian Education Services, 1995.

Abulafi a, David. "Neolithic Meets Medieval: First Encounters in the Canary Islands". In *Medieval Frontiers: Concepts and Practices*, ed. by David Abulafi a, 173–94. Burlington, VT: Ashgate, 2002.

---. "Trade and Crusade, 1050–1250". In *Mediterranean Encounters, Economic, Religious, Political, 1100–1550*. Aldershot, UK: Ashgate, 2000.

Adam of Bremen. *History of the Archbishops of Hamburg-Bremen*. Trans. Francis J. Tschau. New York: Columbia Univ. Press, 1959.

Adney, Tappan, and Howard Chapelle. *The Bark Canoes and Skin Boats of North America*. Washington: Smithsonian, 1964.

Aeschylus. *Lyrical Dramas*. London: Dent, 1940.

Agatharchides of Cnidus. *On the Erythraean Sea*. Trans. Stanley M. Burstein. London: Hakluyt, 1989.

Agawa, Hiroyuki. *The Reluctant Admiral: Yamamoto and the Imperial Navy*. New York: Kodansha, 1979.

Agius, Dionisius A. *Classic Ships of Islam: From Mesopotamia to the Indian Ocean*. Leiden: Brill, 2008.

- Ahmad, S. Maqbul. "Travels of Abu 'l Hasan 'Ali b. al Husayn al Mas'udi". *Islamic Culture* 28 (1954): 509–24.
- Ahrweiler, Helene. *Byzance et la mer*. Paris: Presses Universitaire de France, 1966.
- Albion, Robert G. *Forests and Sea Power: The Timber Problem of the Royal Navy, 1652–1862*. 1926. Reprint, Annapolis: Naval Institute, 2000.
- . "Planning the Black Ball Line, 1817". *Business History Review* 41:1 (1967): 104–7.
- Albuquerque, Afonso de. *The Commentaries of the Great Afonso Dalboquerque, Second Viceroy of India*. Trans. Walter de Gray Birch. 4 vols. London: Hakluyt, 1880.
- Alcuin of York. *Alcuin of York, c. a.d. 732 to 804: His Life and Letters*. York: Sessions, 1974.
- Ali, Shanti Sadiq. *The African Dispersal in the Deccan: From Medieval to Modern Times*. New Delhi: Orient Longman, 1996.
- Allaire, Louis. "Archaeology of the Caribbean Region". In *The Cambridge History of the Native Peoples of America*. Vol. 3, *South America*, ed. by Frank Salomon and Stuart B. Schwartz, 668–733. Cambridge: Cambridge Univ. Press, 1999.
- Ambrose, Stephen E. *D-Day, June 6, 1944: The Climactic Battle of World War II*. New York: Simon & Schuster, 1994.
- Ambrosiani, Bjorn. "The Prehistory of Towns in Sweden". In *The Rebirth of Towns in the West ad, 700–1050*, ed. by Richard Hodges and Brian Hobley, 63–68. Oxford: Council for British Archaeology, 1988.
- American Merchant Marine at War. "Battle of the Atlantic Statistics". <http://www.usmm.org/battleatlantic.html>.
- Ameringer, Charles D. "The Panama Canal Lobby of Philippe Bunau-Varilla and William Nelson Cromwell". *American Historical Review* 68:2 (1963): 346–63.
- Ames, Glenn J. "The Straits of Hormuz Fleets: Omani-Portuguese Naval Rivalry and Encounters, ca. 1660–1680". *Mariner's Mirror* 83:4 (Nov. 1997): 398–409.
- Ames, Kenneth M. "Going by Boat: The Forager-Collector Continuum at Sea". In *Beyond Foraging and Collecting: Evolution and Change in Hunter-Gatherer Settlement Systems*, ed. by Ben Fitzhugh and Junko Habu, 19–52. New York: Kluwer Academic/Plenum, 2002.
- Anawalt, Patricia Reiff. "Ancient Cultural Contacts Between Ecuador, West Mexico and the American Southwest: Clothing Similarities". *Latin American Antiquity* 3:2 (June 1992): 114–29.
- Andrade, Tonio. "Rise and Fall of Dutch Taiwan". *Journal of World History* 17:4 (2006): 429–50.
- Andrewes, William J.H. "Even Newton Could Be Wrong: The Story of Harrison's First Three Sea Clocks". In *The Quest for Longitude*, ed. by Andrewes, 190–233.

- Andrewes, William J.H., ed. *The Quest for Longitude: The Proceedings of the Longitude Symposium, Harvard University, Cambridge, Massachusetts, November 4–6, 1993*. Cambridge: Collection of Historical Scientific Instruments, Harvard University, 1996.
- Andrews, Kenneth R. *Trade, Plunder and Settlement: Maritime Enterprise and the Genesis of the British Empire, 1480–1630*. Cambridge: Cambridge Univ. Press, 1985.
- Angevine, Robert G. "The Rise and Fall of the Office of Naval Intelligence, 1882–1892: A Technological Perspective". *Journal of Military History* 62 (1998): 291–313.
- Anglo-Japanese Alliance. Jan. 30, 1902. <http://www.jacar.go.jp/nichiro/uk-japan.htm>.
- Anna Comnena. *The Alexiad*. Trans. E.R.A. Sewter. Harmondsworth: Penguin, 1969.
- Anson, George. *A Voyage Round the World in the Years MDCCXL, I, II, III, IV*, ed. by Glyndwr Williams. London: Oxford Univ. Press, 1974.
- Antony, Robert J. *Like Froth Floating on the Sea: The World of Pirates and Seafarers in Late Imperial South China*. Berkeley: Institute of East Asian Studies, 2003.
- Appian. *Roman History*. Trans. Horace White. 4 vols. Cambridge: Harvard Univ. Press, 1913.
- Arasaratnam, Sinappah. "India and the Indian Ocean in the Seventeenth Century". In *India and the Indian Ocean, 1500–1800*, ed. by Ashin Das Gupta and M.N. Pearson, 95–130. Calcutta: Oxford Univ. Press, 1987.
- . *Maritime India in the Seventeenth Century*. New Delhi: Oxford Univ. Press, 1994.
- Aristophanes. *Lysistrata and Other Plays*. New York: Penguin, 2002.
- Aristotle. *The Complete Works of Aristotle*. Trans. Jonathan Barnes. 2 vols. Princeton: Princeton Univ. Press, 1984.
- Armitage, David. *The Ideological Origins of the British Empire*. Cambridge: Cambridge Univ. Press, 2000.
- Armstrong, Terence. *Yermak's Campaign in Siberia: A Selection of Documents*. London: Hakluyt, 1975.
- Arnold, Jeanne E., and Julianne Bernard. "Negotiating the Coasts: Status and the Evolution of Boat Technology in California". *World Archaeology* 37:1 (March 2005): 109–31.
- Arrian. *Anabasis of Alexander; Indica*. Trans. E. Iliff Robson. 2 vols. New York: Putnam's, 1929–33.
- Aryasura, and Peter Khoroché. *Once the Buddha Was a Monkey: Arya Sura's Jatakamala*. Chicago: Univ. of Chicago Press, 1989.
- Ashburner, Walter. *The Rhodian Sea-Law*. 1909. Reprint, Aalen, Germany: Scientia Verlag, 1976.

- Athenaeus. *The Deipnosophists*. Trans. C.B. Gulick. 7 vols. Cambridge: Putnam's Sons, 1927–41.
- Aubet, Maria Eugenia. *The Phoenicians and the West: Politics, Colonies and Trade*. New York: Cambridge Univ. Press, 1996.
- Aubrey, Philip. *Defeat of James Stuart's Armada*. Totowa, NJ: Rowman & Littlefield, 1979.
- Aughterson, Kate, ed. *The English Renaissance: An Anthology of Sources and Documents*. New York: Routledge, 2002.
- Aung-Thwin, Michael. *The Mists of Ramacca: The Legend That Was Lower Burma*. Honolulu: Univ. of Hawai'i Press, 2005.
- Austin, M.M., and P. Vidal-Naquet. *Economic and Social History of Ancient Greece: An Introduction*. 2nd ed. Berkeley: Univ. of California Press, 1973.
- Avienus, Rufus Festus. *Ora Maritima; or, Description of the Seacoast from Brittany Round to Massilia*. Trans. J. P. Murphy. Chicago: Ares, 1977.
- Ayalon, D. "The Mamluks and Naval Power: A Phase of the Struggle Between Islam and Christian Europe". *Proceedings of the Israel Academy of Sciences and Humanities* 1 (1965): 1–12.
- Aziz Ahmad. *A History of Islamic Sicily*. Edinburgh: Edinburgh Univ. Press, 1975.
- Bachrach, Bernard S. "On the Origins of William the Conqueror's Horse Transports". *Technology and Culture* 26:3 (1985): 505–31.
- Bacon, Edwin M. *Manual of Ship Subsidies: An Historical Summary of the Systems of All Nations*. Chicago: McClurg, 1911.
- Baker, Ray Stannard. *Woodrow Wilson and World Settlement, Written from His Unpublished and Personal Material*. Vol. 3, *Original Documents of the Peace Conference*. Garden City: Doubleday, Page, 1922.
- Baladhuri, Ahmad ibn Yahya al-. *The Origins of the Islamic State*. Trans. Philip Khuri Hitti. 1916. Reprint, Piscataway: Gorgias, 2002.
- Ballard, G.A. *The Influence of the Sea on the Political History of Japan*. New York: Dutton, 1921.
- Ban, Gu. *Food and Money in Ancient China: The Earliest Economic History of China to a.d. 25*. Trans. Nancy Lee Swann. 1950. Reprint, New York: Octagon, 1974.
- Barbosa, Duarte, Fernao de Magalhaes, and Mansel Longworth Dames. *The Book of Duarte Barbosa: An Account of the Countries Bordering on the Indian Ocean and Their Inhabitants*. London: Hakluyt, 1918.
- Barbour, Violet. *Capitalism in Amsterdam in the 17th Century*. Ann Arbor: Univ. of Michigan Press, 1963.
- . "Dutch and English Merchant Shipping in the Seventeenth Century". *Economic History Review* 2:2 (1930): 261–90.
- Barendse, Rene. "Shipbuilding in Seventeenth-Century Western India". *Itinerario* 19:3 (1995): 175–95.

- Barr, Pat. *The Deer Cry Pavilion; A Story of Westerners in Japan, 1868–1905*. New York: Harcourt, Brace & World, 1969.
- Bartholomew, Michael. "James Lind and Scurvy: A Revaluation". *Journal for Maritime Research*, Jan. 2002. <http://www.jmr.nmm.ac.uk/server/show/conJmrArticle.3>.
- Bass, George F. "Bronze Age Shipwreck at Ulu Burun (Kas.): 1984 Campaign". *American Journal of Archaeology* 90 (1986): 269–96.
- . "A Byzantine Trading Venture". *Scientific American* 224.2 (1971): 23–33.
- . *Cape Gelidonya: A Bronze Age Shipwreck*. Philadelphia: American Philosophical Society, 1967.
- . "Return to Cape Gelidonya". *INA Newsletter* 15 (1988): 2–5.
- Bass, George F., and Frederick H. Van Doorninck, Jr. "An 11th-Century Shipwreck at Serce Limani, Turkey". *IJNA* 7 (1978): 119–32.
- . "A Fourth-Century Shipwreck at Yassi Ada". *American Journal of Archaeology* 75 (1971): 27–37.
- . *Yassi Ada*. Vol. 1, *A Seventh-Century Byzantine Shipwreck*. College Station, TX: IJNA, 1982.
- Bass, George F., et al. *Cape Gelidonya: A Bronze Age Shipwreck*. TAPA New Series 57:8, 1967.
- . *Serce Limani: An Eleventh-Century Shipwreck*. Vol. 1, *The Ship and Its Anchorage, Crew, and Passengers*. College Station: Texas A&M Univ. Press, 2004.
- Bately, Janet. "Text and Translation". In *Ohthere's Voyages*, ed. by Bately and Englert, 40–50.
- Bately, Janet, and Anton Englert, eds. *Ohthere's Voyages: A Late 9th-Century Account of Voyages Along the Coasts of Norway and Denmark and Its Cultural Context*. Roskilde: Viking Ship Museum, 2007.
- Bathurst, R.D. "Maritime Trade and Imamate Government: Two Principal Themes in the History of Oman". In *The Arabian Peninsula: Society and Politics*, ed. by Derek Hopwood, 89–106. London: George Allen & Unwin, 1972.
- Baugh, Daniel. *The Global Seven Years War, 1754–1763: Britain and France in a Great Power Contest*. London: Pearson, 2011.
- Beach, Edward L. *Around the World Submerged*. New York: Holt, 1962.
- . *The United States Navy: 200 Years*. New York: Holt, 1986.
- Beaglehole, J. C. *The Exploration of the Pacific*. 3rd ed. Stanford: Stanford Univ. Press, 1966.
- Bede. *A History of the English Church and People*. Trans. Leo Sherley-Price. New York: Penguin, 1968.
- Bellwood, Peter S. *Prehistory of the Indo-Malaysian Archipelago*. Honolulu: Univ. of Hawai'i Press, 1997.
- . "Southeast Asia Before History". In *The Cambridge History of Southeast Asia*, ed. By Tarling, 1.1:55–136.

- Wellwood, Peter, and Judith Cameron. "Ancient Boats, Boat Timbers, and Locked Mortise-and-Tenon Joints from Bronze/Iron-Age Northern Vietnam". *IJNA* 36:1 (2007): 2–20.
- Benjamin, Daniel K., and Anca Tifrea. "Learning by Dying: Combat Performance in the Age of Sail". *Journal of Economic History* 67:4 (2007): 968–1000.
- Benjamin of Tudela. *The Itinerary of Benjamin of Tudela: Travels in the Middle Ages*. Introduction by Michael A. Signer, M.N. Adler, and A. Asher. Malibu, CA: J. Simon, 1983.
- Benn, Charles. *China's Golden Age: Everyday Life in the Tang Dynasty*. New York: Oxford Univ. Press, 2002.
- Bergquist, Charles W. "The Paradox of American Development". In *Labor and the Course of American Democracy: U.S. History in Latin American Perspective*. New York: Verso, 1996.
- Berkowitz, David Sandler. *John Selden's Formative Years: Politics and Society in Early Seventeenth-Century England*. Washington: Folger Shakespeare Library, 1988.
- Berlow, Rosalind Kent. "The Sailing of the *Saint Esprit*". *The Journal of Economic History* 39:2 (1979): 345–62.
- Bernstein, Peter L. *Wedding of the Waters: The Erie Canal and the Making of a Great Nation*. New York: Norton, 2005.
- Bessason, Haraldur, Paul Edwards, and Hermann Pálsson. *The Book of Settlements*. Winnipeg: Univ. of Manitoba Press, 1972.
- Bielenstein, Hans. *Diplomacy and Trade in the Chinese World, 589–1276*. Leiden: Brill, 2005.
- Biggar, Henry Percival, compiler. *A Collection of Documents Relating to Jacques Cartier and the Sieur de Roberval*. Ottawa: Public Archives of Canada, 1930.
- Birnbaum, Henrik. *Lord Novgorod the Great: Essays in the History and Culture of a Medieval City-State*. Columbus: Slavica, 1981.
- Bittlestone, Robert, with James Diggle and John Underhill. *Odysseus Unbound: The Search for Homer's Ithaca*. Cambridge: Cambridge Univ. Press, 2005.
- Bjork, David K. "The Peace of Stralsund, 1370". *Speculum* 7 (1932): 447–76.
- . "Piracy in the Baltic, 1375–1398". *Speculum* 18:1 (1943): 39–68.
- Blackbourn, David. *The Conquest of Nature: Water, Landscape, and the Making of Modern Germany*. New York: Norton, 2006.
- Blench, Roger. "The Ethnographic Evidence for Long-Distance Contacts Between Oceania and East Africa". In *The Indian Ocean in Antiquity*, ed. by Reade, 417–38.
- Blusse, Leonard. "Brief Encounter at Macao". *Modern Asian Studies* 22:3 (1988): 647–64.
- . "Chinese Century: The Eighteenth Century in the China Sea Region". *Archipel* 58 (1999): 107–29.

- . "Divesting a Myth: Seventeenth Century Dutch-Portuguese Rivalry in the Far East". In *Vasco da Gama and the Linking of Europe and Asia*, ed. by Anthony Disney and Emily Booth, 387–402. New Delhi: Oxford Univ. Press, 2000.
- . *Visible Cities: Canton, Nagasaki, and Batavia and the Coming of the Americans*. Cambridge: Harvard Univ. Press, 2008.
- Blusse, Leonard, and Felipe Fernandez-Armesto, eds. *Shifting Communities and Identity Formation in Early Modern Asia*. Leiden: CNWS, 2003.
- Blusse, Leonard, and Femme Gaastra, eds. *On the Eighteenth Century as a Category of Asian History: Van Leur in Retrospect*. Aldershot, UK: Ashgate, 1992.
- Boardman, John. *The Greeks Overseas: Their Early Colonies and Trade*. 4th ed. London: Thames & Hudson, 1999.
- Boccaccio, Giovanni. *Decameron*. Trans. G.H. McWilliam. Harmondsworth: Penguin, 1972.
- Bockstoce, John R. "From Davis Strait to Bering Strait: The Arrival of the Commercial Whaling Fleet in North America's Western Arctic". *Arctic* 37:4 (1984): 528–32.
- Bondioli, Mauro, Renĭ Burlet, and Andriĭ Zysberg. "Oar Mechanics and Oar Power in Medieval and Later Galleys". In *The Age of the Galley*, ed. by Gardiner and Morrison, 172–205.
- Bonsor, N.R.P. *North Atlantic Seaway*. 5 vols. Jersey: Brookside, 1980.
- Boomgaard, Peter. *Southeast Asia: An Environmental History*. Santa Barbara: ABC-CLIO, 2006.
- Bougainville, Louis-Antoine de. *Pacific Journal of Louis-Antoine de Bougainville, 1767–68*. Ed. by John Dunmore. London: Hakluyt, 2002.
- Bourne, Edward Gaylord. "The Demarcation Line of Pope Alexander VI". In *Essays in Historical Criticism*. 1901. Reprint, Freeport, NY: Books for Libraries Press, 1967.
- Boxer, C.R. *The Dutch Seaborne Empire, 1600–1800*. New York: Penguin, 1965.
- . *The Portuguese Seaborne Empire, 1415–1825*. New York: Knopf, 1969.
- Bramoulle, David. "Recruiting Crews in the Fatimid Navy (909–1171)". *Medieval Encounters* 13 (2007): 4–31.
- Brand, Hanno. "Habsburg Diplomacy During the Holland-Wend War". In *Trade, Diplomacy and Cultural Exchange: Continuity and Change in the North Sea Area and the Baltic, c. 1350–1750*, ed. by Hanno Brand. 113–35. Hilversum: Uitgeverij Verloren, 2006.
- Braudel, Fernand. *Civilization and Capitalism, 15th–18th Century*. Vol. 3, *The Perspective of the World*. New York: Harper & Row, 1985.
- . *The Mediterranean in the Age of Philip II*. 1949. Trans. Sian Reynolds. 2 vols. New York: Harper & Row, 1973.

- reasted, James Henry. *Ancient Records of Egypt: Historical Documents from the Earliest Times to the Persian Conquest*. New York: Russell & Russell, 1962.
- rendel, Otto J. *Etruscan Art*. Harmondsworth: Penguin, 1978.
- rett, Edwin. *Notes on Yachts*. London: Low, Son & Marston, 1869.
- rett, Michael. *The Rise of the Fatimids: The World of the Mediterranean and the Middle East in the Fourth Century of the Hijra, Tenth Century ce*. Leiden: Brill, 2001.
- rewer, John. *Sinews of Power: War, Money, and the English State, 1688–1783*. New York: Knopf, 1989.
- riggs, M. "Innovation and the Mid-Victorian Royal Navy: The Case of the Whitehead Torpedo". *Mariner's Mirror* 88 (2002): 447–55.
- rinin, John Malcolm. *The Sway of the Grand Saloon: A Social History of the North Atlantic*. New York: Delacorte, 1971.
- riscoe, John. "The Second Punic War". In *The Cambridge Ancient History*. Vol. 8, *Rome and the Mediterranean to 133 b.c.*, ed. by A. E. Astin et al., 44–88. 2nd ed. Cambridge: Cambridge Univ. Press, 1989.
- Brodie, Bernard. *Sea Power in the Machine Age*. Princeton: Princeton Univ. Press, 1941.
- Broeze, Frank. *The Globalisation of the Oceans: Containerisation from the 1950s to the Present*. St. John's, NL: International Maritime Economic History Assoc., 2002.
- Brogger, A.W., and Haakon Shetelig. *The Viking Ships: Their Ancestry and Evolution*. Trans. Katherine John. Los Angeles: Mogensen, 1953.
- Brown, Alexander Crosby. *Women and Children Last: The Loss of the Steamship Arctic*. New York: Putnam, 1961.
- Brown, D.K. "Nemesis: The First Iron Warship". *Warship* 2:8 (1978): 283–85.
- . "The Paddle Frigate *Guadeloupe*". *Mariner's Mirror* 58 (1972): 221–22.
- Brown, David. *Warship Losses of World War II*. Rev. ed. Annapolis: Naval Institute, 1990.
- Brown, Delmer M., ed. *The Cambridge History of Japan*. Vol. 1, *Ancient Japan*. Cambridge: Cambridge Univ. Press, 1993.
- . "The Impact of Firearms on Japanese Warfare, 1543–98". *Far Eastern Quarterly* 7:3 (1948): 236–53.
- . "The Yamato Kingdom". In *The Cambridge History of Japan*, ed. by Brown, 1:108–62.
- Browning, Robert. "The City and the Sea". In *The Greeks and the Sea*, ed. by Speros Vryonis, 97–110. New Rochelle: Caratzas, 1993.
- Bruijn, Jaap R. *The Dutch Navy of the Seventeenth and Eighteenth Centuries*. Columbia: Univ. of South Carolina Press, 1993.
- Brummett, Palimra. *Ottoman Seapower and Levantine Diplomacy in the Age of Discovery*. Albany: State Univ. Press of New York, 1994.

- Brutskus, J. "Trade with Eastern Europe, 800–1200". *Economic History Review* 13:1/2 (1943): 31–41.
- Buchanan, J.Y., H.N. Mosley, J. Murray, and T. H. Tizard. *The Report of the Scientific Results of the Exploring Voyage of the H.M.S. Challenger During the Years 1873–1876*. Vol. 1, *Narrative of the Voyage*. London: 1885–95.
- Buck, Peter (Te Rangi Hiroa). *The Coming of the Maori*. Wellington: Whitcombe & Tombs, 1950.
- Burckhardt, Carl J. *Richelieu and His Age*. 3 vols. New York: Harcourt Brace and World, 1940.
- Burningham, Nick. "The Borobudur Ship— Design Outline". www.borobudurshipexpedition.com/design-outline.htm (June 26, 2006).
- Bury, J.B. *A History of the Eastern Roman Empire from the Fall of Irene to the Accession of Basil I*. 1912. Reprint, New York: Russell & Russell, 1965.
- Butler, John A. *Atlantic Kingdom: America's Contest with Cunard in the Age of Sail and Steam*. Dulles: Brassey's, 2001.
- . *Sailing on Friday: The Perilous Voyage of America's Merchant Marine*. Dulles: Brassey's, 2000.
- Buzurg ibn Shahriyar of Ramhormuz. *The Book of the Wonders of India: Mainland, Sea and Islands*. Trans. G.S.P. Freeman-Grenville. London: East-West, 1981.
- Byrne, Eugene H. "Commercial Contracts of the Genoese in the Syrian Trade of the Twelfth Century". *Quarterly Journal of Economics* 31:1 (1916): 128–70.
- Byron, John. *Byron's Journal of His Circumnavigation, 1764–1766*. Ed. Robert E. Gallagher. Cambridge: Hakluyt, 1946.
- C.N.B. "Alexander on the Compass Needle". *Geographical Journal* 104:1 (1944): 63–65.
- Caesar, Julius. *The Conquest of Gaul*. Trans. S. A. Handford. New York: Penguin, 1981.
- Calendar of the Patent Rolls Preserved in the Public Record Office. Henry IV. a.d. 1399–[1413]*. London: HMSO, 1903–9.
- Callaghan, Richard T. "Prehistoric Trade Between Ecuador and West Mexico: A Computer Simulation of Coastal Voyages". *Antiquity* 77:298 (2003): 796–804.
- Camoens, Luis Vaz de. *The Lusiads*. Trans. William C. Atkinson. 1952. Reprint, Harmondsworth: Penguin, 1973.
- Campbell, Alistair, ed. *Encomium Emmae Reginae*. New York: Cambridge Univ. Press, 1998.
- Campbell, Tony. "Portolan Charts from the Late Thirteenth Century to 1500". In *The History of Cartography*. Vol. 1, *Cartography in Prehistoric, Ancient, and Medieval Europe and the Mediterranean*, ed. by J. B. Harley and David Woodward, 371–463. Chicago: Univ. of Chicago Press, 1987.

- poni, Niccolo. *Victory of the West: The Great Christian-Muslim Clash at the Battle of Lepanto*. New York: Da Capo, 2007.
- isle, Rodney. *Sovereignty for Sale: The Origins and Evolution of the Panamanian and Liberian Flags of Convenience*. Annapolis: Naval Institute, 1981.
- er, Hodding. *Lower Mississippi*. The Rivers of America. New York: Farrar & Rinehart, 1942.
- er, Robert. "Boat-Related Finds". In *Maritime Interactions in the Arabian Neolithic: Evidence from H3, As-Sabiyah, an Ubaid-related Site in Kuwait*, ed. by Robert Carter and Harriet Crawford, 89–104. Leiden: Brill, 2010.
- rajal, Gaspar de. *The Discovery of the Amazon According to the Account of Friar Gaspar de Carvajal and Other Documents*. Trans. Bertram T. Lee. New York: American Geographical Society, 1934.
- er, M.O.H. "Pre-Viking Traffic in the North Sea". In *Maritime Celts, Frisians and Saxons*, ed. by McGrail, 117–25.
- de, Giancarlo. "The Ottoman Administration of the Spice Trade in the Sixteenth-Century Red Sea and Persian Gulf". *JESHO* 49:2 (2006): 170–98.
- . *The Ottoman Age of Exploration*. New York: Oxford Univ. Press, 2010.
- aris, J.G. de. *Selected Inscriptions from the 7th to the 9th Century a.d. Prasasti Indonesia* 2. Bandung, Indonesia: Masa Baru, 1956.
- on, Lionel. *The Ancient Mariners: Seafarers and Sea Fighters of the Mediterranean in Ancient Times*. 2nd ed. Baltimore: Johns Hopkins Univ. Press, 1991.
- . *Everyday Life in Ancient Egypt*. Baltimore: Johns Hopkins Univ. Press, 2001.
- . "The Grain Trade of the Hellenistic World". In *Ancient Trade and Society*, 70–95. Detroit: Wayne State Univ. Press, 1984.
- . "The Isis and Her Voyage". *Transactions of the American Philological Association* 81 (1950): 43–56.
- . "Merchant Galleys". In *The Age of the Galley*, ed. by Gardiner and Morrison, 117–26.
- . "New Light on Maritime Loans: P. Vindob. G 19792 (=SB VI 9571)". In *Studies in Roman Law in Memory of A. Arthur Schiller*, ed. by Roger S. Bagnall, A. Arthur Schiller, and William Vernon Harris, 11–17. Leiden: Brill, 1986.
- , trans. *The Periplus Maris Erythraei*. Princeton: Princeton Univ. Press, 1989.
- . *Ships and Seamanship in the Ancient World*. Baltimore: Johns Hopkins Univ. Press, 1995.
- ro, Filipe, N. Fonseca, T. Vacas, and F. Ciciliot. "A Quantitative Look at Mediterranean Lateen- and Square-Rigged Ships (Part 1)". *IJNA* 37:2 (2008): 347–59.

- Cecil, Lamar J. R. "Coal for the Fleet That Had to Die". *American Historical Review* 69:4 (1964): 990–1005.
- Chakravarti, Ranabir. "Early Medieval Bengal and the Trade in Horses: A Note". *JESHO* 42:2 (1999): 194–211.
- . "Nakhudas and Navittakas: Shipowning Merchants in the West Coast of India (c. ad 1000–1500)". *JESHO* 43:1 (2000): 35–64.
- . "Overseas Trade in Horses in Early Medieval India: Shipping and Piracy". In *Praciprabha: Perspective in Indology*, ed. by D.C. Bhattacharyya and Devendra Handa. New Delhi: Harman, 1989.
- Chandra, Moti. *Trade and Trade Routes in Ancient India*. New Delhi: Abhinav, 1977.
- Chang, Chun-shu, and Joan Smythe. *South China in the Twelfth Century: A Translation of Lu Yu's Travel Diaries, July 3–December 6, 1170*. Hong Kong: Chinese Univ. Press, 1981.
- Chang Pin-Tsun. "The Formation of a Maritime Convention in Minnan (Southern Fujian), c. 900–1200". In *From the Mediterranean to the China Sea: Miscellaneous Notes*, ed. by Claude Guillot, Denys Lombard, and Roderich Ptak, 143–55. Wiesbaden: Harrassowitz, 1998.
- Chapelle, Howard I. "Arctic Skin Boats". In *The Bark Canoes and Skin Boats of North America*, by Tappan Adney and Howard Chapelle, 174–211. Washington: Smithsonian, 1964.
- . *The History of American Sailing Ships*. 1935. Reprint, New York: Bonanza, 1982.
- Chaplin, Joyce E. *The First Scientific American: Benjamin Franklin and the Pursuit of Genius*. New York: Basic Books, 2006.
- Chapman, Anne C. "Port of Trade Enclaves in Aztec and Maya Civilization". In *Trade and Market in the Early Empires: Economies in History and Theory*, ed. by Karl Polanyi et al., 114–53. Glencoe, IL: Free Press, 1957.
- Charanis, Peter. "Piracy in the Aegean During the Reign of Michael VIII Palaeologus". In *Social, Economic and Political Life in the Byzantine Empire: Collected Studies*, ed. by Peter Charanis. London: Variorum, 1973.
- Charlwood, D. E. *The Long Farewell: The Perilous Voyages of Settlers Under Sail in the Great Migration to Australia*. Victoria: Penguin, 1983.
- Chau Ju-kua. *Chau Ju-kua: His Work on the Chinese and Arab Trade in the Twelfth and Thirteenth Centuries Entitled Chu-fan-chi*. Ed. by Friedrich Hirth and W.W. Rockhill. 1911. Reprint, Amsterdam: Oriental Press, 1966.
- Chaucer, Geoffrey. *Canterbury Tales*. Trans. Nevill Coghill. New York: Penguin, 1975.
- Chaudhuri, K.N. "Surat Revisited: A Tribute to Ashin Das Gupta". *JESHO* 43:1 (2000): 18–22.

- Chaudhuri, Mamata. "Ship-Building in the *Yuktikalpataru* and *Samarangana Sutradara*". *Indian Journal of History of Science* 1:2 (1976): 137–47.
- Chelminski, Rudolph. *Superwreck: Amoco Cadiz— The Shipwreck That Had to Happen*. New York: Morrow, 1987.
- Chin, James K. "Ports, Merchants, Chieftains and Eunuchs: Reading Maritime Commerce of Early Guangdong". In *Guangdong: Archaeology and Early Texts*, ed. by Shing Muller, Thomas O. Hollmann, and Putao Gui, 217–39. Wiesbaden: Harrassowitz, 2004.
- Chittick, Neville. "East African Trade with the Orient". In *Islam and the Trade of Asia*, ed. by D. S. Richards, 97–104. Oxford: Bruno Cassirer, 1970.
- . *Kilwa: An Islamic Trading City on the East African Coast*. Vol. 1, *History and Archaeology*. Nairobi: British Institute in Eastern Africa, 1974.
- Choniates, Nicetas. *O City of Byzantium: Annals of Nicetas Choniates*. Trans. Harry J. Magoulias. Detroit: Wayne State Univ. Press, 1984.
- Chou Yi-liang, "Tantrism in China". *Harvard Journal of Asiatic Studies* 8:3/4 (Mar. 1945): 241–332.
- Christensen, Arne Emil. "Proto-Viking, Viking and Norse Craft". In *The Earliest Ships: The Evolution of Boats into Ships*, ed. by Robert Gardiner and A.E. Christensen, 72–88. Annapolis: Naval Institute, 1996.
- Christides, Vassilios. *The Conquest of Crete by the Arabs (ca. 824): A Turning Point in the Struggle Between Byzantium and Islam*. Athens: Akademia Athenon, 1984.
- . "Fireproofing of War Machines, Ships and Garments". In *Sailing Ships of the Mediterranean Sea and the Arabian Gulf*, ed. by Christos G. Makrypoulias, 1.11–17. *Graeco-Arabica*, Supplement 1. Athens: Kuwait F.A.S., 1998.
- . "Milaha". In *Encyclopaedia of Islam, New Edition*, ed. by C.E. Bosworth, E. van Dozel, W.P. Heindrichs, and Ch. Pellat, 7:40–76. Leiden: Brill, 1993.
- . "Two Parallel Naval Guides of the Tenth Century: Qudama's Document and Leo VI's *Naumachia*: A Study on Byzantine and Moslem Naval Preparedness". *Graeco-Arabica* 1 (1982): 51–103.
- Christie, Jan Wisseman. "The Medieval Tamil-Language Inscriptions in Southeast Asia and China". *JSEAS* 29:2 (1998): 239–68.
- Churchill, Winston. *The Second World War*. 6 vols. Boston: Houghton Mifflin, 1948.
- . *The World Crisis*. 4 vols. New York: Scribner, 1923.
- Cicero. *Letters to Atticus*. Trans. E. O. Winstedt (Vol. 1). New York: Macmillan, 1912.
- . *Pro Lege Manilia, etc.* Trans. H. Grose Hodge (Vol. 9). Cambridge: Harvard Univ. Press, 1929.
- Citarella, Armand O. "The Relations of Amalfi with the Arab World Before the Crusades". *Speculum* 42 (1967): 299–312.

- Clark, Hugh R. *Community, Trade and Networks: Southern Fujian from the 3rd to the 13th Centuries*. Cambridge: Cambridge Univ. Press, 1991.
- . "Frontier Discourse and China's Maritime Frontier: China's Frontiers and the Encounter with the Sea Through Early Imperial History". *Journal of World History* 20:1 (2009): 1–33.
- . "Muslims and Hindus in the Culture and Morphology of Quanzhou from the Tenth to the Thirteenth Century". *Journal of World History* 6:1 (1995) 49–74.
- Clarke, Arthur C. *Voice Across the Sea*. New York: Harper, 1958.
- Cleuziou, Serge, and Maurizio Tosi. "Black Boats of Magan: Some Thoughts on Bronze Age Water Transport in Oman and Beyond from the Impressed Bitumen Slabs of Ra's al-Junayz". In *South Asian Archaeology 1993*, ed. by A. Parpola and P. Koskikallio, 745–61. Helsinki: AASF Ser. B 271, 1993.
- Coe, Michael D. "Archaeological Linkages with North and South America at La Victoria, Guatemala". *American Anthropologist*, n.s., 62 (1960): 363–93.
- Coke, Edward, Sir. *The Third Part of the Institutes of the Laws of England: Concerning High Treason, and Other Pleas of the Crown*, London, 1797. Eighteenth Century Collections Online, Gale Group.
- Coleman, Terry. *The Nelson Touch: The Life and Legend of Horatio Nelson*. New York: Oxford Univ. Press, 2002.
- Colon, Fernando. *The Life of the Admiral Christopher Columbus by His Son Ferdinand*. Trans. Benjamin Keen. New Brunswick: Rutgers Univ. Press, 1959.
- Compton-Hall, Richard. *Submarine Boats: The Beginnings of Underwater Warfare*. London: Conway Maritime, 1983.
- Confucius. *The Analects of Confucius (Lun Yu)*. Trans. Chichuang Huang. New York: Oxford Univ. Press, 1999.
- Conlan, Thomas D., trans. In *Little Need of Divine Intervention: Takezaki Suenaga's Scrolls of the Mongol Invasions of Japan*. Ithaca: Cornell East Asia Series, 2001.
- Constable, Olivia Remie. "The Problem of Jettison in Medieval Mediterranean Maritime Law". *Journal of Medieval History* 20 (1994): 207–20.
- . *Trade and Traders in Muslim Spain: The Commercial Realignment of the Iberian Peninsula, 900–1500*. Cambridge: Cambridge Univ. Press, 1994.
- Constantine VII Porphyrogenitus. *De administrando imperio*. Trans. R.J. H. Jenkins. Washington: Dumbarton Oaks Center for Byzantine Studies, 1985.
- Cook, James. *The Journals of Captain James Cook on His Voyages of Discovery*. ed. by J.C. Beaglehole and R.A. Skelton. 4 vols. Cambridge: Hakluyt, 1955–74.

- Cook, Noble David. *Born to Die: Disease and New World Conquest, 1492–1650*. Cambridge: Cambridge Univ. Press, 1998.
- Corbett, Julian S. *The Successors of Drake*. London: Longmans, Green, 1916.
- Cosentino, Salvatore. "Constans II and the Byzantine Navy". *Byzantinische Zeitschrift* 100:2 (2007): 577–603.
- Cosmas Indicopleustes. *The Christian Topography of Cosmas, an Egyptian Monk*. Trans. J. W. McCrindle. London: Hakluyt, 1897.
- Cowan, Edward. *Oil and Water: The Torrey Canyon Disaster*. Philadelphia: Lippincott, 1968.
- Cowdrey, H. E. J. "The Mahdia Campaign of 1087". *English Historical Review* 92 (1977): 1–29.
- Cowell, Edward B., trans. *The Jataka; or, Stories of the Buddha's Former Births*. 1895–1907. Reprint, London: Routledge & Kegan Paul, 1973.
- Craig, Gordon A. *Germany, 1866–1945*. New York: Oxford Univ. Press, 1978.
- Crespigny, Rafe de. *Generals of the South: The Foundation and Early History of the Three Kingdoms State of Wu*. Canberra: Australian National Univ., Faculty of Asian Studies, 1990.
- Cressy, David. "The Vast and Furious Ocean: The Passage to Puritan New England". *New England Quarterly* 57:4 (1984): 511–32.
- Crone, G. R., trans. *The Voyages of Cadamosto and Other Documents on Western Africa in the Second Half of the Fifteenth Century*. London: Hakluyt, 1937.
- Crone, Patricia. *Meccan Trade and the Rise of Islam*. Princeton: Princeton Univ. Press, 1987.
- Cross, Samuel Hazzard, and Olgerd P. Sherbowitz-Wetzor, trans. *Russian Primary Chronicle: Laurentian Text*. Cambridge: Mediaeval Academy of America, 1953.
- Cruise Baltic. *Cruise Baltic Status Report*. 2007. [http://www.cruisebaltic.com/media\(636,1033\)/Cruise_Baltic_status_report_Jan_07.pdf](http://www.cruisebaltic.com/media(636,1033)/Cruise_Baltic_status_report_Jan_07.pdf).
- Crumlin-Pedersen, Ole. "Boats and Ships of the Baltic Sea in the 9th and 10th Centuries: The Archaeological and Iconographic Evidence". In *Wulfstan's Voyage*, ed. by Englert and Trakadas, 235–56.
- . "The Skuldelev Ships". *Acta Archaeologica* 38 (1967): 73–174.
- Culavamsa: Being the More Recent Part of the Mahavamsa*. Trans. C. Mabel Rickmers. London: Pali Text Society, 1973.
- Cunliffe, Barry W. *The Extraordinary Voyage of Pytheas the Greek*. New York: Walker, 2002.
- . *Facing the Ocean: The Atlantic and Its People 8000 bc– ad 1500*. New York: Oxford Univ. Press, 2001.
- Cust, Richard. *Charles I: A Political Life*. New York: Pearson/Longman, 2005.
- Dalby, Michael T. "Court Politics in Late T'ang Times". In *The Cambridge History of China*. Vol. 3, *Sui and T'ang China, 589–906*, ed. by Denis Twitchett, 561–681. Cambridge: Cambridge Univ. Press, 1979.

- Dalley, Stephanie, trans. *Myths from Mesopotamia: Creation, the Flood, Gilgamesh, and Others*. Oxford: Oxford Univ. Press, 1989.
- Dalzell, George W. *Flight from the Flag: The Continuing Effect of the Civil War upon the American Carrying Trade*. Chapel Hill: Univ. of North Carolina Press, 1940.
- Dante Alighieri. *The Divine Comedy of Dante Alighieri*. Vol. 1, *Inferno*. Trans. Robert M. Durling. New York: Oxford University Press, 1996.
- D'Arms, John H. *Romans on the Bay of Naples: A Social and Cultural Study of the Villas and Their Owners from 150 b.c. to a.d. 400*. Cambridge: Harvard Univ. Press, 1970.
- Das Gupta, Ashin. *Indian Merchants and the Decline of Surat: c. 1700–1750*. New Delhi: Manohar, 1994.
- . "The Maritime Merchant of India, c. 1500–1800". In *The World of the Indian Ocean Merchant, 1500–1800: Collected Essays of Ashin Das Gupta*, 88–101. Compiled by Uma Das Gupta. New Delhi: Oxford Univ. Press, 2001.
- Davenport, Frances Gardiner, ed. *European Treaties Bearing on the History of the United States and Its Dependencies to 1648*. Washington: Carnegie Institution of Washington, 1917.
- David, Charles Wendell, trans. *The Conquest of Lisbon*. 1936. Reprint, New York: Columbia University Press, 2001.
- Davis, David Brion. *Slavery and Human Progress*. New York: Oxford University Press, 1984.
- Davis, Lance Edwin, and Stanley L. Engerman. *Naval Blockades in Peace and War: An Economic History Since 1750*. Cambridge: Cambridge Univ. Press, 2006.
- Davis, Ralph. *The Rise of the English Shipping Industry in the Seventeenth and Eighteenth Centuries*. London: Macmillan, 1962.
- De Paor, Maire. *Patrick, the Pilgrim Apostle of Ireland*. New York: Regan, 2002.
- De Vries, Kelly. *The Norwegian Invasion of England in 1066*. Woodbridge, UK: Boydell, 1999.
- De Witte, Hubert. "The Maritime Topography of Medieval Bruges". In *Maritime Topography and the Medieval Town: Papers from the 5th International Conference on Waterfront Archaeology in Copenhagen, 14–16 May 1998*, ed. by Jan Bill and Berthe L. Clausen. Copenhagen: Nationalmuseet, 1999.
- Declaration Concerning the Laws of Naval War, 208 Consol. T.S. 338 (1909). Univ. of Minnesota, Human Rights Library Online. <http://www1.umn.edu/humanrts/instree/1909b.htm>.
- Deloche, Jean. "Geographical Considerations in the Localization of Ancient Sea-Ports of India". In *Trade in Early India*, ed. by Ranabir Chakravarti. 312–25. New Delhi: Oxford Univ. Press, 2001.

- . "Iconographic Evidence on the Development of Boat and Ship Structures in India (2nd C. b.c. – 15th C. a.d.)." In *Tradition and Archaeology: Early Maritime Contacts in the Indian Ocean*, ed. by Himanshu Prabha Ray and Jean-Francois Salles, 199–224. New Delhi: Manohar, 1999.
- Demosthenes. *Against Meidias, Etc.* Trans. J.H. Vince. Cambridge: Harvard Univ. Press, 1935.
- Deng, Gang. *Chinese Maritime Activities and Socioeconomic Development, c. 2100 b.c. – 1900 a.d.* Westport: Greenwood, 1997.
- . *Maritime Sector, Institutions, and Sea Power of Premodern China.* Westport: Greenwood, 1999.
- Dennis, Andrew, Peter Foote, and Richard Perkins, trans. *Laws of Early Iceland—Gragas: The Codex Regius of Gragas with Material from Other Manuscripts.* Winnipeg: Univ. of Manitoba Press, 1980.
- Desloges, Yvon, and Alain Gelly. *The Lachine Canal: Riding the Waves of Industrial and Urban Development, 1860–1950.* Sillery: Septentrion, 2002.
- DeVoto, Bernard, ed. *The Journals of Lewis and Clark.* Boston: Houghton Mifflin, 1997.
- Di Meglio, R.R. "Arab Trade with Indonesia and the Malay Peninsula from the 8th to the 16th Century". In *Islam and the Trade of Asia*, ed. by D.S. Richards, 105–36. Oxford: Bruno Cassirer, 1970.
- Dickens, Charles. *The Letters of Charles Dickens.* Ed. by Madeline House and Graham Storey. Oxford: Clarendon Press, 1965.
- Diffie, Bailey W., and George D. Winius. *Foundations of the Portuguese Empire, 1415–1580.* Oxford: Oxford Univ. Press, 1977.
- Dimitrova, Desislava Nikolaeva. *Seafarers' Rights in the Globalized Maritime Industry.* Alphen aan den Rijn: Kluwer Law International, 2010.
- Dio Chrysostom. *Discourses.* 5 vols. Cambridge: Harvard Univ. Press, 1932–51.
- Diodorus Siculus. *Library of History.* Trans. C.H. Oldfather. 12 vols. Cambridge: Harvard Univ. Press, 1933–67.
- Dollinger, Philippe. *The German Hansa.* Trans. D.S. Ault and S.H. Steinberg. Stanford: Stanford Univ. Press, 1970.
- Domingues, Francisco Contento. "The State of Portuguese Naval Forces in the Sixteenth Century". In *War at Sea in the Middle Ages and Renaissance*, ed. by John B. Hattendorf and Richard W. Unger, 187–98. Rochester, NY: Boydell, 2003.
- Donnellan, Philip. *The Shoals of Herring.* Adapted by Philip Donnellan from the radio ballad "Singing the Fishing". by Ewan McColl, Peggy Seeger, and Charles Parker. Birmingham: BBC Colour, 1972.
- Dotson, John E. "Fleet Operations in the First Genoese-Venetian War, 1264–1266". *Viator* 30 (1999): 165–80.
- Douglass, Frederick. *The New National Era*, Aug. 17, 1871.

- Doumas, Christos. *Wall-Paintings of Thera*. Athens: Thera Foundation, 1992.
- Drake, Francis, and Francis Fletcher. *The World Encompassed*. 1628. Reprint, Ann Arbor: University Microfilms, 1966.
- Dreyer, Edward L. *Zheng He: China and the Oceans in the Early Ming, 1405–1433*. New York: Pearson-Longman, 2007.
- Duffy, John. "The Passage to the Colonies". *Mississippi Valley Historical Review* 38:1 (1951): 21–38.
- Dugan, James. *The Great Iron Ship*. New York: Harper, 1953.
- Duncan-Jones, Richard. *Economy of the Roman Empire*. Cambridge: Cambridge Univ. Press, 1974.
- Dunlop, D.M. *The History of the Jewish Khazars*. Princeton: Princeton Univ. Press, 1954.
- Duyvendak, J.J.L. "The True Dates of the Chinese Maritime Expeditions in the Early Fifteenth Century". *Young Pao* 34 (1938): 341–412.
- Earle, T.F., and John Villiers, eds. and trans. *Albuquerque: Caesar of the East—Selected Texts by Afonso de Albuquerque and His Son*. Warminster, UK: Aris & Phillips, 1990.
- Edwards, Clinton R. *Aboriginal Watercraft on the Pacific Coast of South America*. Berkeley: Univ. of California Press, 1965.
- Ehrenkreutz, A.S. "The Place of Saladin in the Naval History of the Mediterranean Sea in the Middle Ages". *JAOS* 72:2 (1955): 100–116.
- Elbl, Martin. "The Caravel". In *Cogs, Caravels and Galleons*, ed. by Gardiner and Unger, 91–98.
- El-Hajji, A.A. "The Andalusian Diplomatic Relations with the Vikings During the Umayyad Period". *Hesperis Tamuda* 8 (1967): 67–110.
- Elisonas, Jurgis. "The Inseparable Trinity: Japan's Relations with China and Korea". In *The Cambridge History of Japan*. Vol. 4, *Early Modern Japan*, ed. by John Whitney Hall, 235–300. Cambridge: Cambridge Univ. Press, 1991.
- Elliott, J.H. *Empires of the Atlantic World: Britain and Spain in America, 1492–1830*. New Haven: Yale Univ. Press, 2006.
- Ellmers, Detlev. "The Beginning of Boatbuilding in Central Europe". In *The Earliest Ships: The Evolution of Boats into Ships*, ed. by Robert Gardiner, 11–23. London: Conway Maritime, 1996.
- . "The Cog as Cargo Carrier". In *Cogs, Caravels and Galleons*, ed. by Gardiner and Unger, 29–46.
- El-Sayed, Sayed Z. "Queen Hatshepsut's Expedition to the Land of Punt: The First Oceanographic Cruise?" *Quarterdeck* 3:1 (Spring 1995). www-ocean.tamu.edu/Quarterdeck/QD3.1/Elsayed/elsayed-hatshepsut.html.
- Elvin, Mark. *The Pattern of the Chinese Past*. Stanford: Stanford Univ. Press, 1973.

- Englert, Anton, and Athena Trakadas, eds. *Wulfstan's Voyage: The Baltic Sea Region in the Early Viking Age as Seen from Shipboard*. Roskilde, Denmark: Viking Ship Museum, 2009.
- Ennin. *Ennin's Diary: The Record of a Pilgrimage to China in Search of the Law*. New York: Ronald, 1955.
- Epstein, Jeremiah F. "Sails in Aboriginal Mesoamerica: Reevaluating Thompson's Argument". *American Anthropologist* 92:1 (1990): 187–92.
- Epstein, Steven A. *Genoa and the Genoese, 958–1528*. Chapel Hill: Univ. of North Carolina Press, 1996.
- Erlandson, Jon M., et al. "The Kelp Highway Hypothesis". *Journal of Island and Coastal Archaeology* 2 (2007): 161–74.
- Errington, R.M. "Rome Against Philip and Antiochus". In *The Cambridge Ancient History*. Vol. 8, *Rome and the Mediterranean to 133 b.c.*, ed. by A.E. Astin et al., 244–89. 2nd ed. Cambridge: Cambridge Univ. Press, 1989.
- Esmer, Ahmed Sukru. "The Straits: Crux of World Politics". *Foreign Affairs* 25 (1947): 290–302.
- Evans, David C., and Mark R. Peattie. *Kaigun: Strategy, Tactics, and Technology in the Imperial Japanese Navy, 1887–1941*. Annapolis: Naval Institute, 1997.
- Evelyn, John. *The Diary of John Evelyn; Now First Printed in Full from the Manuscripts Belonging to Mr. John Evelyn*. Ed. by E.S. de Beer. Oxford: Clarendon Press, 1955.
- Evelyn-White, H.G., trans. *Hesiod, the Homeric Hymns and Homeric*. London: Heinemann, 1914.
- Fagan, Brian. *Fish on Friday: Feasting, Fasting and the Discovery of the New World*. New York: Basic Books, 2006.
- Fahmy, Aly Mohamed. *Muslim Naval Organization in the Eastern Mediterranean from the Seventh to the Tenth Century a.d.* 2nd ed. Cairo: National Publication & Printing House, 1966.
- . *Muslim Sea-Power in the Eastern Mediterranean: From the Seventh to the Tenth Century a.d.* London: Luzac, 1950.
- Fairbank, John King, Edwin O. Reischauer, and Albert M. Craig. *East Asia: Tradition and Transformation*. Boston: Houghton Mifflin, 1973.
- Falconbridge, Alexander. *An Account of the Slave Trade on the Coast of Africa*. London, 1788.
- Falconer, William. *An Universal Dictionary of the Marine*. London, 1780.
- FAO Fisheries and Aquaculture Department. *The State of World Fisheries and Aquaculture, 2010*. Rome: Food & Agriculture Organization of the UN, 2010.
- Faroghi, Suraiya. *Ottoman Empire and the World Around It*. London: Tauris, 2005. Faxian. *The Travels of Fa-hian*. In Xuanzang, *Si-yu-ki*.

- Fernandez-Armesto, Felipe. *Amerigo: The Man Who Gave His Name to America*. London: Weidenfeld & Nicolson, 2006.
- . *Before Columbus: Exploration and Colonization from the Mediterranean to the Atlantic, 1229–1492*. Philadelphia: Univ. of Pennsylvania Press, 1987.
- . *Columbus*. New York: Oxford Univ. Press, 1991.
- . "Medieval Atlantic Exploration: The Evidence of the Maps". In *Portugal, the Pathfinder*, ed. by Winius, 40–70.
- . "Spanish Atlantic Voyages and Conquests Before Columbus". In *Maritime History*. Vol. 1, *The Age of Discovery*, ed. by John B. Hattendorf, 137–47. Malabar, FL: Krieger, 1996.
- . "The Stranger-Effect in Early Modern Asia". In *Shifting Communities and Identity Formation in Early Modern Asia*, ed. by Blusse and Fernandez-Armesto, 181–202.
- Ferreiro, Larrie D. *Ships and Science: The Birth of Naval Architecture in the Scientific Revolution, 1600–1800*. Cambridge: MIT Press, 2007.
- Ferry, David, trans. *Gilgamesh: A New Rendering in English Verse*. New York: Farrar, Straus & Giroux, 1993.
- Fisher, Robin. "The Northwest from the Beginning of Trade with the Europeans to the 1880s". In *The Cambridge History of the Native Peoples of the Americas*. Vol. 1, *North America*, ed. by Bruce G. Trigger and Wilcomb E. Washburn, 117–82. Cambridge: Cambridge Univ. Press, 1996.
- Fladmark, Knut. "Routes: Alternate Migration Corridors for Early Man in North America". *American Antiquity* 44:1 (1979): 55–69.
- Flecker, Michael. "A Ninth-Century ad Arab or Indian Shipwreck in Indonesia: First Evidence for Direct Trade with China". *World Archaeology* 32:3 (2001): 335–54.
- . "A Ninth-Century ad Arab or Indian Shipwreck in Indonesia: Addendum". *IJNA* 37:2 (2008): 384–86.
- Fletcher, M. E. "From Coal to Oil in British Shipping". *Journal of Transport History* 3 (1975): 1–19.
- . "The Suez Canal and World Shipping, 1869–1914". *Journal of Economic History* 18:4 (1958): 556–73.
- Flexner, James T. *Steamboats Come True: American Inventors in Action*. New York: Viking, 1964.
- Flodoard of Reims. *The Annals of Flodoard of Reims, 919–966*. Trans. Steven Fanning and Bernard S. Bachrach. Peterborough, ON: Broadview, 2004.
- Florus, Lucius Annaeus. *Epitome of Roman History*. 1929. Reprint, Cambridge: Harvard Univ. Press, 1960.
- Forrest, Thomas. *A Voyage to New Guinea and the Moluccas, 1774–1776*. Kuala Lumpur: Oxford Univ. Press, 1969.

- Fox, Grace Estelle. *Britain and Japan, 1858–1883*. Oxford: Clarendon Press, 1969.
- Franke, P. R. "Pyrrhus". In *The Cambridge Ancient History*. Vol. 7, pt. 2, *The Rise of Rome to 220 b.c.*, ed. by F.W. Walbank et al., 456–85. 2nd ed. Cambridge: Cambridge Univ. Press, 1989.
- Franklin, Benjamin. *The Writings of Benjamin Franklin: 1783–1788*. Ed. Albert Henry Smyth. New York: Macmillan, 1906.
- Frankopan, Peter. "Byzantine Trade Privileges to Venice in the Eleventh Century: The Chrysobull of 1092". *Journal of Medieval History* 20 (2004): 135–60.
- Fraser, Antonia. *Royal Charles: Charles II and the Restoration*. New York: Simon & Schuster, 1979.
- Fraser, P.M. *Ptolemaic Alexandria*. Oxford: Clarendon Press, 1972.
- Frear, Hugo P. "History of Tankers". *New York Maritime Register* (1886): 135–44.
- Friel, Ian. "The Carrack" In *Cogs, Caravels and Galleons*, ed. by Gardiner and Unger, 77–90.
- . *The Good Ship: Ships, Shipbuilding and Technology in England, 1200–1520*. Baltimore: Johns Hopkins Univ. Press, 1995.
- . *Maritime History of Britain and Ireland, c. 400–2001*. London: British Museum, 2003.
- Frost, Alan. "James Mario Matra: Voyager with Cook". *Commonplace* 5:2 (2005), www.common-place.org.
- Frost, Honor, et al. *Lilybaeum (Marsala): The Punic Ship, Final Excavation Report*. Rome: Notizie degli scavi di antichita, 1976.
- . "The Marsala Punic Ship: An Obituary". *Mariner's Mirror* 83:2 (1997): 207–11.
- Frost, O.W. *Bering: The Russian Discovery of America*. New Haven: Yale Univ. Press, 2003.
- Fryer, S.E., and David K. Brown. "Whitehead, Robert", *Oxford Dictionary of National Biography*, ed. by H.C.G. Matthew and Brian Harrison. 58.670–71. 2nd ed. Oxford: Oxford Univ. Press, 2004.
- Gaastra, Femme. *The Dutch East India Company: Expansion and Decline*. Zutphen, Netherlands: Walburg Pers, 2003.
- Gabrielsen, Vincent. *The Naval Aristocracy of Hellenistic Rhodes*. Aarhus, Denmark: Aarhus Univ. Press, 1997.
- Gadd, C. J. "The Dynasty of Agade and the Gutian Invasion". In *The Cambridge Ancient History*. Vol. 1, pt. 2, *Early History of the Middle East*, ed. by I.E.S. Edwards et al., 417–57. 3rd ed. Cambridge: Cambridge Univ. Press, 1971.
- Gade, John Allyn. *The Hanseatic Control of Norwegian Commerce During the Late Middle Ages*. Leiden: Brill, 1951.

- Games, Alison. "Migration". In *The British Atlantic World, 1500–1800*, ed. by David Armitage and Michael J. Braddick, 31–50. London: Palgrave Macmillan, 2002.
- Gardiner, Robert, and Alastair Couper, eds. *The Shipping Revolution: The Modern Merchant Ship*. London: Conway Maritime, 1992.
- Gardiner, Robert, and Ambrose Greenway, eds. *The Golden Age of Shipping: The Classic Merchant Ship, 1900–1960*. Annapolis: Naval Institute, 1994.
- Gardiner, Robert, and John Morrison, eds. *The Age of the Galley: Mediterranean Oared Vessels Since Pre-Classical Times*. Annapolis: Naval Institute, 1995.
- Gardiner, Robert, and Richard W. Unger, eds. *Cogs, Caravels and Galleons: The Sailing Ship, 1000–1650*. Annapolis: Naval Institute, 1994.
- Garland, Charles, and Herbert S. Klein. "The Allotment of Space for Slaves Aboard Eighteenth-Century British Slave Ships". *William and Mary Quarterly*, 3rd Ser., 42:2 (1985): 238–48.
- Gellius, Aulus. *Attic Nights*. Trans. John C. Rolfe. Cambridge: Harvard Univ. Press, 1927.
- Gelpke, J. Sollewijn. "Afonso de Albuquerque's Pre-Portuguese Javanese Map, Partially Reconstructed from Francisco Rodrigues' Book". *Bijdragen tot de Taal-, Land-en Volkenkunde* 151 (1995): 76–99.
- Genz, Joseph H. "Oceania: Polynesian and Micronesian Navigation". In *The Oxford Encyclopedia of Maritime History*, ed. by Hattendorf, 3:144–54.
- Ghosh, A., ed. *An Encyclopedia of Indian Archaeology*. Vol. 2, *A Gazetteer of Explored and Excavated Sites in India*. Leiden: Brill, 1990.
- Gibson, Andrew, and Arthur Donovan. *The Abandoned Ocean: A History of United States Maritime Policy*. Columbia: Univ. of South Carolina Press, 2000.
- Gimbutas, Marija Alseikaite. *The Balts*. New York: Praeger, 1963.
- Gladney, Dru C. *Muslim Chinese: Ethnic Nationalism in the People's Republic*. Cambridge: Harvard Univ. Press, 1996.
- Glaser, Manfred. "The Development of the Harbours and Market Places of Lubeck". In *Maritime Topography and the Medieval Town*, ed. by Jan Bill and Birthe L. Clausen, 79–86. Copenhagen: National Museum, 1999.
- Glete, Jan. "Naval Power and Control of the Sea in the Baltic in the Sixteenth Century". In *War at Sea in the Middle Ages and Renaissance*, ed. by John B. Hattendorf and Richard W. Unger, 217–32. Rochester, NY: Boydell, 2003.
- . *Navies and Nations: Warships, Navies, and State Building in Europe and America, 1500–1860*. Acta Universitatis Stockholmiensis. Stockholm Studies in History, 48. Stockholm: Almqvist & Wiksell International, 1993.
- . *Warfare at Sea, 1500–1650: Maritime Conflict and the Transformation of Europe*. London: UCL, 2000.

- Goitein, S. D. "The Beginnings of the Karim Merchants and the Nature of Their Organization". In *Studies in Islamic History and Institutions*, 351–60. Leiden: Brill, 1966.
- . *A Mediterranean Society: The Jewish Communities of the Arab World as Portrayed in the Documents of the Cairo Geniza*. 6 vols. 1967. Reprint, Berkeley: Univ. of California Press, 1999.
- . "Two Eyewitness Reports on an Expedition of the King of Kish (Qais) Against Aden". *Bulletin of the School of Oriental and African Studies* 16 (1954): 247–57.
- Goitein, S.D., and Mordechai A. Friedman. *India Traders of the Middle Ages: Documents from the Cairo Geniza, "India Book"*. Leiden: Brill, 2008.
- Goldsworthy, Adrian. *The Punic Wars*. London: Cassell, 2000.
- Golovnin, V.M. *Memoirs of a Captivity in Japan During the Years 1811, 1812, and 1813; with Observations on the Country and the People*. 3 vols. London: Henry Colburn, 1824.
- Gordan, John D., III. "The Trial of the Officers and Crew of the Schooner *Savannah*". *Supreme Court Historical Society 1983 Yearbook*. <http://www.supremecourthistory.org>.
- Goslinga, Cornelis Ch. *The Dutch in the Caribbean and on the Wild Coast, 1580–1680*. Gainesville: Univ. of Florida Press, 1971.
- Graff, David A. *Medieval Chinese Warfare, 300–900*. London: Routledge, 2002.
- Graham, Gerald S. "Ascendancy of the Sailing Ship, 1850–1855". *Economic History Review*, n.s., 9:1 (1956): 74–88.
- Gratzer, W.B. *Terrors of the Table: The Curious History of Nutrition*. New York: Oxford Univ. Press, 2005.
- Green, J.N. "The Song Dynasty Shipwreck at Quanzhou, Fujian Province, People's Republic of China". *IJNA* 12 (1983): 253–61.
- Green, J.N., and Zae Geun Kim. "The Shinan and Wando Sites, Korea: Further Information". *IJNA* 18 (1989): 33–41.
- Green, Peter. *The Greco-Persian Wars*. Berkeley: Univ. of California Press, 1996.
- Greenlee, William Brooks, ed. *The Voyage of Pedro Alvares Cabral to Brazil and India, from Contemporary Documents and Narratives*. London: Hakluyt, 1938.
- Greenway, Ambrose. "Cargo Ships". In *The Golden Age of Shipping*, ed. by Gardiner and Greenway, 38–50.
- Grenet, Frantz. "Les marchands sogdiens dans les mers du Sud a l'epoque preislamique". *Cahiers d'Asie centrale* 1/2 (1996): 65–84.
- Grescoe, Taras. *Bottomfeeder: How to Eat Ethically in a World of Vanishing Seafood*. New York: Bloomsbury, 2008.
- Griffiths, Denis. *Brunel's Great Western*. Wellingborough: Patrick Stephens, 1985.

- Grotius, Hugo. *The Free Sea*. Trans. Richard Hakluyt; ed. by David Armitage. Indianapolis: Liberty Fund, 2004.
- Grousset, Rene. *The Empire of the Steppes: A History of Central Asia*. New Brunswick: Rutgers Univ. Press, 1970.
- Guilmartin, J. F. *Gunpowder and Galleys: Changing Technology and Mediterranean Warfare at Sea in the Sixteenth Century*. Cambridge: Cambridge Univ. Press, 1975.
- Gunawardana, R.A.L.H. "Changing Patterns of Navigation in the Indian Ocean and Their Impact on Pre-Colonial Sri Lanka". In *The Indian Ocean: Explorations in History, Commerce and Politics*, ed. by Satish Chandra, 54–89. New Delhi: Sage, 1987.
- Guy, John S. "The Expansion of China's Trade with South-East Asia". In *Oriental Trade Ceramics in South-East Asia, Ninth to Sixteenth Century*, 13–22. New York: Oxford Univ. Press, 1986.
- . "Tamil Merchant Guilds and the Quanzhou Trade". In *The Emporium of the World: Maritime Quanzhou, 1000–1400*, ed. by Angela Schottenhammer, 283–306. Leiden: Brill, 2000.
- Habachi, Labib. "Two Graffiti at Sehel from the Reign of Queen Hatshepsut". *Journal of Near Eastern Studies* 16 (1957): 88–104.
- Habib, Irfan. "The Eighteenth Century in Indian Economic History". In *On the Eighteenth Century as a Category of Asian History*, ed. by Blusse and Gaastra, 217–36.
- Habicht, C. "The Seleucids and Their Rivals". In *The Cambridge Ancient History*. Vol. 8, *Rome and the Mediterranean to 133 b.c.*, ed. by A.E. Astin et al., 324–87. 2nd ed. Cambridge: Cambridge Univ. Press, 1989.
- Haddon, Alfred C., and James Hornell. *Canoes of Oceania*. 2 vols. 1936–38. Reprint, Honolulu: Bishop Museum, 1975.
- Hadi Hasan, A. *A History of Persian Navigation*. London: Methuen, 1928.
- Hagan, Kenneth J. *This People's Navy: The Making of American Sea Power*. New York: Free Press, 1991.
- Hagy, James W. "800 Years of Etruscan Ships". *IJNA* 15:3 (1986): 221–50.
- Haider, Najaf. "Structure and Movement of Wages in the Mughal Empire, 1500–1700". In *Wages and Currency: Global Comparisons from Antiquity to the Twentieth Century*, ed. Jan Lucassen, 293–321. Bern: Lang, 2007.
- Haldane, Douglas. "The Fire-Ship of Al-Salih Ayyub and Muslim Use of 'Greek Fire'". In *The Circle of War in the Middle Ages: Essays on Medieval Military and Naval History*, ed. by Donald J. Kagay and L.J. Andrew Villalon, 137–44. Woodbridge, UK: Boydell, 1999.
- Haldon, John. "Military Service, Military Lands, and the Status of Soldiers". *Dumbarton Oaks Papers* 47 (1993): 1–67.
- Hale, Edward Everett. *Letters on Irish Emigration*. Boston: Phillips, Sampson, 1852.

- Hall, Kenneth R. "Economic History of Early Southeast Asia". In *The Cambridge History of Southeast Asia*, ed. by Tarling, 1.1:183–275.
- . "Local and International Trade and Traders in the Straits of Melaka Region: 600–1500". *JESHO* 47:2 (2004): 213–60.
- . *Maritime Trade and State Development in Early Southeast Asia*. Honolulu: Univ. of Hawai'i Press, 1985.
- . "The Upstream and Downstream Unification in Southeast Asia's First Islamic Polity: Changing Sense of Community in the Fifteenth Century *Hikayat Raja-Raja Pasai* Court Chronicle". *Journal of Southeast Asian Studies* 44 (2001): 198–229.
- Halpern, Paul G. *A Naval History of World War I*. Annapolis: Naval Institute, 1994.
- Hamblin, William James. "The Fatimid Navy During the Early Crusades: 1099–1124". *American Neptune* 46 (1986): 77–83.
- "The Hamburg-American Yacht *Prinzessin Victoria Luise*". *Scientific American* 84:6 (Feb. 9, 1901): 86.
- Handler, J.S. "Survivors of the Middle Passage: Life Histories of Enslaved Africans in British America". *Slavery & Abolition* 23:1 (2002): 25–56.
- Hansen, Stig Jarle. *Piracy in the Greater Gulf of Aden: Myths, Misconceptions and Remedies*. Oslo: Norwegian Institute for Urban and Regional Research, 2009.
- Harding, Richard. "Organizational Life Cycles, the SNR and Maritime History". *Mariner's Mirror* 97:2 (2011): 5–20.
- Hart, Marjolein 't. "Intercity Rivalries and the Making of the Dutch State". In *Cities and the Rise of States in Europe, a.d. 1000 to 1800*, ed. by Charles Tilly and Wim P. Blockmans, 196–217. Boulder: Westview, 1994.
- Hastings, Max. *The Korean War*. London: Pan, 1988.
- Hattendorf, John B., ed. *The Oxford Encyclopedia of Maritime History*. 4 vols. New York: Oxford Univ. Press, 2007.
- Havighurst, Walter. *The Long Ships Passing: The Story of the Great Lakes*. Reprint, Minneapolis: Univ. of Wisconsin Press, 2002.
- Hawkesworth, John. *An Account of the Voyages Undertaken by the Order of His Present Majesty for Making Discoveries in the Southern Hemisphere*. 4 vols. 3rd ed. London, 1785.
- Haycox, Stephen W. *Alaska: An American Colony*. Seattle: Univ. of Washington Press, 2002.
- Haywood, John. *Dark Age Naval Power: A Reassessment of Frankish and Anglo-Saxon Seafaring Activity*. Rev. ed. Norfolk: Anglo-Saxon, 1999.
- Heinzig, Dieter. *The Soviet Union and Communist China, 1945–1950: The Arduous Road to the Alliance*. Armonk, NY: M. E. Sharpe, 2003.
- Hellie, Richard. *The Economy and Material Culture of Russia, 1600–1725*. 2nd ed. Chicago: Univ. of Chicago Press, 1999.

- Henricus Lettus. *The Chronicle of Henry of Livonia*. Trans. James A. Brundage. 1961. Reprint, New York: Columbia Univ. Press, 2003.
- Henthorn, William E. *A History of Korea*. New York: Free Press, 1971.
- Hepper, David J. *British Warship Losses in the Age of Sail, 1650–1859*. Rotherfield, UK: Jean Boudriot, 1994.
- Herlihy, David. *The Black Death and the Transformation of the West*. Ed. by Samuel K. Cohn, Jr. Cambridge: Harvard Univ. Press, 1997.
- Herodotus. *The Histories*. Trans. Aubrey de Selincourt. 1954. New ed., New York: Penguin, 1996.
- Heywood, Linda M., and John K. Thornton. *Central Africans, Atlantic Creoles, and the Foundation of the Americas, 1585–1660*. New York: Cambridge Univ. Press, 2007.
- Heywood, Thomas. *His Majesty's Royal Ship: A Critical Edition of Thomas Heywood's A True Description of His Majesties Royall Ship*, ed. by Alan R. Young. New York: AMS Press, 1990.
- Hill, George. *History of Cyprus*. Cambridge: Cambridge Univ. Press, 1940.
- Hill, John E., trans. *The Western Regions According to the Hou Hanshu: The Xiyu Juan*. From *Hou Hanshu* 88. 2nd ed. 2003. http://depts.washington.edu/uwch/silkroad/texts/hhshu/hou_han_shu.html.
- Hilton, George W. Eastland: *Legacy of the Titanic*. Stanford: Stanford University Press, 1995.
- Hirth and Rockhill, see Chau Ju-kua.
- Hitti, Philip K. *History of the Arabs from the Earliest Times to the Present*. 10th ed. New York: St. Martin's, 1970.
- Hocker, F. "Lead Hull Sheathing in Antiquity". *Tropis* 3 (1995): 197–206.
- Hockmann, Olaf. "Late Roman Rhine Vessels from Mainz, Germany". *IJNA* 22 (1993): 125–35.
- . "Late Roman River Craft from Mainz, Germany". In *Local Boats, Fourth International Symposium on Boat and Ship Archaeology, Porto 1985*, ed. by O. L. Filgueiras, 23–
34. Oxford: British Archaeological Reports, 1988.
- Hoffman, Bernard G. *Cabot to Cartier*. Toronto: Univ. of Toronto Press, 1961.
- Hoffman, Philip G. "Australia's Debt to the American Revolution". *Historian* 17:2 (1954): 143–56.
- Hollister, C. Warren. *Anglo-Saxon Military Institutions on the Eve of the Norman Conquest*. Oxford: Clarendon Press, 1962.
- Holmes, G.A. "The 'Libel of English Policy'". *English Historical Review* 76:299 (1961): 193–216.
- Holmqvist, Wilhelm. "Helgo, an Early Trading Settlement in Central Sweden". In *Recent Archaeological Excavations in Europe*, ed. by Rupert Bruce-Mitford, 111–32. London: Routledge, 1975.
- Homer. *The Iliad*. Trans. Robert Fagles. New York: Penguin, 1990.
- . *The Odyssey*. Trans. Robert Fagles. New York: Penguin, 1996.

- Horn, James, and Philip D. Morgan. "Settlers and Slaves: European and African Migration to Early Modern British America". In *The Creation of the British Atlantic World*, ed. by Elizabeth Mancke and Carole Shammas, 19–44. Baltimore: Johns Hopkins Univ. Press, 2005.
- Hornell, James. "Boat Oculi Survivals: Additional Records". *Journal of the Royal Anthropological Institute of Great Britain and Ireland* 68 (1938): 339–48.
- . "Indonesian Influence on East African Culture". *Journal of the Royal Anthropological Institute of Great Britain and Ireland* 64 (1934): 305–32.
- . "The Role of Birds in Early Navigation". *Antiquity* 20 (1946): 142–49.
- . *Water Transport Origins and Early Revolution*. Cambridge: Cambridge Univ. Press, 1946.
- Hornung, Erik. *History of Ancient Egypt: An Introduction*. Trans. David Lorton. Ithaca: Cornell Univ. Press, 1999.
- Horridge, Adrian. "The Story of Pacific Canoes and Their Rigs". In *From Buckfast to Borneo: Essays Presented to Father Robert Nicholl on the 85th Anniversary of His Birth, 27 March 1995*, ed. by Victor T. King and A.V.M. Horton, 541–58. Hull: Centre for South-East Asian Studies, 1995.
- Hourani, George F. *Arab Seafaring in the Indian Ocean in Ancient and Early Medieval Times*. Revd. by John Carswell. Princeton: Princeton Univ. Press, 1995.
- Howe, Octavius T., and Frederick C. Matthews. *American Clipper Ships, 1833–1858*. 2 vols. Salem: Marine Research Society, 1927.
- Howse, Derek. "The Lunar-Distance Method of Measuring Longitude". In *The Quest for Longitude*, ed. by Andrewes, 150–61.
- Hsu, Immanuel C.Y. *The Rise of Modern China*. 4th ed. Oxford: Oxford Univ. Press, 1990.
- Hudson, Travis, Janice Timbrook, and Melissa Rempe. *Tomol: Chumash Watercraft as Described in the Ethnographic Notes of John P. Harrington*. Socorro, NM: Ballena, 1978.
- Hughes, Lindsey. *Peter the Great: A Biography*. New Haven: Yale Univ. Press, 2002.
- Huler, Scott. *Defining the Wind*. New York: Three Rivers, 2004.
- Humins, John H. "Squanto and Massasoit: A Struggle for Power". *New England Quarterly* 60:1 (1987): 54–70.
- Hunter, Louis C. *Steamboats on the Western Rivers: An Economic and Technological History*. Cambridge: Harvard Univ. Press, 1949.
- Hydrographer of the Navy. *Ocean Passages for the World*. 2nd ed. London: Hydrographic Department, Admiralty, 1950.
- Ibn Battuta. *The Travels of Ibn Battuta, a.d. 1325–1354*. Trans. H.A.R. Gibb. 5 vols. London: Hakluyt, 1958–2000.
- Ibn Jubayr. *The Travels of Ibn Jubayr*. Trans. R.J.C. Broadhurst. London: Jonathan Cape, 1952.

- Ibn Khaldun. *The Muqaddimah: An Introduction to History*. Trans. Franz Rosenthal. 3 vols. New York: Pantheon, 1958.
- Ilanko Atikal. *The Tale of an Anklet: An Epic of South India. The Cilappatikaram of Ilanko Atikal*. Trans. R. Parthasarathy. New York: Columbia Univ. Press, 1993.
- Imber, Colin. *The Ottoman Empire, 1300–1650: The Structure of Power*. New York: Palgrave Macmillan, 2002.
- Inalcik, Halil. "The Ottoman State: Economy and Society, 1300–1600". In *An Economic and Social History of the Ottoman Empire, 1300–1914*, ed. by Halil Inalcik with Donald Quataert, 1:9–410. Cambridge: Cambridge Univ. Press, 1994.
- "The International Geographical Congress of 1895". *Geographical Journal*, 8 (1896): 290–94.
- International Maritime Organization. *International Shipping and World Trade: Facts and Figures*. London: IMO Maritime Knowledge Centre, 2009.
- . "List of IMO Conventions". <http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Default.aspx>.
- . International Maritime Organization. *SOLAS 1974: Brief History – List of Amendments to Date and Where to Find Them*. <http://www.imo.org/KnowledgeCentre/ReferencesAndArchives/HistoryofSOLAS>.
- International Military Tribunal. *Trial of the Major War Criminals Before the International Military Tribunal, Nuremberg*. Vol. 17, *Proceedings, 25 June 1946–8 July 1946*. Nuremberg: n.p., 1948.
- International Whaling Commission. "Whale Sanctuaries". <http://iwcoffice.org/conservation/sanctuaries.htm>.
- Irwin, Geoffrey. *The Prehistoric Exploration and Colonisation of the Pacific*. Cambridge: Cambridge Univ. Press, 1992.
- Islam, Sirajul, and Sajahan Miah, eds. "Trade and Commerce". http://banglapedia.search.com.bd/HT/T_0204.htm.
- Israel, Jonathan Irvine. *Dutch Primacy in World Trade, 1585–1740*. Oxford: Clarendon Press, 1989.
- Isserlin, B.S.J., et al. "The Canal of Xerxes: Investigations in 1993–4". *Annual of the British School at Athens* 91 (1996): 329–40.
- Ittersum, Martine Julia van. "Hugo Grotius in Context: Van Heemskerck's Capture of the *Santa Catarina* and Its Justification in *De Jure Praedae* (1604–1606)". *Asian Journal of Social Science* 31 (2003): 511–48.
- Jackson, Richard P. "From Profit-Sailing to Wage-Sailing: Mediterranean Owner-Captains and Their Crews During the Medieval Commercial Revolution". *Journal of European Economic History* 18:3 (1989): 605–28.
- Jacq-Hergoualc'h, Michel. *The Malay Peninsula Crossroads of the Maritime Silk Road (100 bc–1300 ad)*. Leiden: Brill, 2002.
- Jados, Stanley S. *Consulate of the Sea and Related Documents*. University: Univ. of Alabama Press, 1975.

- James, Alan. "The Development of French Naval Policy: Richelieu's Early Aims and Ambitions". *French History* 12:4 (1998): 384–402.
- James, Margery Kirkbride, ed. by Elspeth M. Veale. *Studies in the Medieval Wine Trade*. Oxford: Clarendon Press, 1971.
- Jane, Cecil, ed. *Select Documents Illustrating the Four Voyages of Columbus*. 2 vols. London: Hakluyt, 1930–33.
- Jay, Peter. *The Greek Anthology and Other Ancient Epigrams*. Harmondsworth: Penguin, 1981.
- Jenkins, Nancy. *The Boat Beneath the Pyramid: King Cheops' Royal Ship*. New York: Holt, Rinehart & Winston, 1980.
- Jenkins, R.J.H. "Cyprus Between Byzantium and Islam, a.d. 688–965". In *Studies Presented to D.M. Robinson*, ed. by G.E. Mylonas, 2:1006–1014. St. Louis: Washington Univ. Press, 1953.
- Jesch, Judith. "Who Was Wulfstan". In *Wulfstan's Voyage*, ed. by Englert and Trakadas, 29–36.
- Johns, Anthony H. "Islam in Southeast Asia: Reflections and New Directions". *Indonesia* 19 (1975): 33–55.
- Johnson, Donald S. *Charting the Sea of Darkness: The Four Voyages of Henry Hudson*. New York: McGraw Hill, 1993.
- Johnstone, Paul. *The Sea-craft of Prehistory*. London: Routledge & Kegan Paul, 1980.
- Jones, Clement. *Pioneer Shipowners*. Liverpool: Journal of Commerce and Shipping Telegraph, 1935.
- Jones, Gwyn. *A History of the Vikings*. New York: Oxford Univ. Press, 1968.
- Jones, Nicolette. *The Plimsoll Sensation: The Great Campaign to Save Lives at Sea*. London: Abacus, 2007.
- Jonkers, A.R.T. "Sailing Directions". In *The Oxford Encyclopedia of Maritime History*, ed. By Hattendorf, 3:457–63.
- Jons, Hauke. "Ports and *Emporia* of the Southern Coast: From Hedeby to Usedom and Wolin". In *Wulfstan's Voyage*, ed. by Englert and Trakadas, 160–81.
- Juvenal. *The Sixteen Satires*. Trans. Peter Green. Harmondsworth: Penguin, 1967.
- Kalland, Arne. *Fishing Villages in Tokugawa Japan*. Honolulu: Univ. of Hawai'i Press, 1995.
- Kaminiates, John. *The Capture of Thessaloniki*. Trans. D. Frendo, A. Fotiou and G. Bohlig. Perth: Australian Assoc. for Byzantine Studies, 2000.
- Kaukiainen, Yrjo. "Coal and Canvas: Aspects of the Competition Between Steam and Sail, c. 1870–1914". In *Sail and Steam: Selected Maritime Writings of Yrjo Kaukiainen*. Compiled by Lars U. Scholl and Merja-Liisa Hinkkanen, 113–28. St. John's, NL: International Maritime Economic History Assoc., 2004.

- Kautilya, and R.P. Kangle, trans. *The Kautiliya Arthasastra*, pt. 2. 2nd ed. Bombay: Univ. of Bombay, 1972.
- Keay, John. *The Honourable Company: A History of the English East India Company*. London: HarperCollins, 1995.
- . *India: A History*. New York: Grove, 2000.
- Keith, Donald H., and Christian J. Buys. "New Light on Medieval Chinese Seagoing Ship Construction". *IJNA* 10 (1981): 119–32.
- Kelly, Patrick J. *Tirpitz and the Imperial German Navy*. Bloomington: Indiana Univ. Press, 2011.
- Kemp, John. "The COLREGS and the *Princess Alice*". *Journal of Navigation* 61 (2008): 271–81.
- Kennedy, Paul M. "The Development of German Naval Operations Plans Against England, 1896–1914". In *The War Plans of the Great Powers, 1880–1914*, ed. by Paul M. Kennedy, 171–98. London: Unwin Hyman, 1979.
- . *The Rise and Fall of British Naval Mastery*. London: Ashfi eld, 1987.
- Kerner, Robert J. *The Urge to the Sea: The Course of Russian History— The Role of Rivers, Portages, Ostrogs, Monasteries and Furs*. Berkeley: Univ. of California Press, 1942.
- Khalilieh, Hassan S. *Admiralty and Maritime Laws in the Mediterranean Sea (ca. 800–1050): The Kitab Akriyat Al-Sufun Vis-a-Vis the Nomos Rhodion Nautikos*. Leiden: Brill, 2006.
- . *Islamic Maritime Law: An Introduction*. Leiden: Brill, 1998.
- Kim, H. Edward, and Donald H. Keith. "A 14th-Century Cargo Makes Port at Last". *National Geographic* 156:2 (Aug. 1979): 230–43.
- Kim, Zae-Geun. "An Outline of Korean Shipbuilding History". *Korea Journal* 29:10 (Oct. 1989): 4–17.
- King, Andrew L. "'John Harrison, Clockmaker at Barrow; Near Barton upon Humber; Lincolnshire': The Wooden Clocks, 1713–1730". In *The Quest for Longitude*, ed. By Andrewes, 168–87.
- King, Charles. *The Black Sea: A History*. New York: Oxford Univ. Press, 2004.
- Kirby, David, and Merja-Liisa Hinkkanen. *The Baltic and North Seas*. London: Routledge, 2000.
- Kirch, Patrick Vinton. *On the Road of the Winds: An Archaeological History of the Pacific Islands Before European Contact*. Berkeley: Univ. of California Press, 2000.
- Klooster, Wim. *Illicit Riches*. Leiden: KITLV, 1998.
- Knaap, Gerrit J., and Heather Sutherland. *Monsoon Traders*. Leiden: KITLV, 2004.
- Knecht, Robert Jean. *Renaissance Warrior and Patron: The Reign of Francis I*. Cambridge: Cambridge Univ. Press, 1994.
- Knight, Roger. *The Pursuit of Victory: The Life and Achievement of Horatio Nelson*. New York: Basic Books, 2005.

- Koeman, Cornelis, Gunter Schilder, Marco van Egmond, et al., "Commercial Cartography and Map Production in the Low Countries, 1500–ca. 1672". In *The History of Cartography*. Vol. 3, *Cartography in the Renaissance*, ed. by David Woodward, 1296–383. Chicago: University of Chicago Press, 2007.
- Kortepeter, Carl M. "Ottoman Imperial Policy and the Economy of the Black Sea Region in the Sixteenth Century". *JAOS* 86:2 (1966): 86–113.
- Kowaleski, Maryann. "Commercialization of the Sea Fisheries in Medieval England and Wales". *International Journal of Maritime History* 15:2 (2005): 177–231.
- Kramer, Samuel Noah, and John R. Maier. *Myths of Enki, the Crafty God*. New York: Oxford Univ. Press, 1989.
- Kubiak, Wladyslaw B. "The Byzantine Attack on Damietta in 853 and the Egyptian Navy in the 9th Century". *Byzantion* 40 (1970): 45–66.
- Kuhrt, Amelie. *The Ancient Near East*. 2 vols. New York: Routledge, 1997.
- Kulkarni, A. R. "Marathas and the Sea". In *Maritime Heritage of India*, ed. by K.S. Behera, 206–13. New Delhi: Aryan Books, 1999.
- Kulke, Hermann. "The Naval Expeditions of the Cholas". In *Nagapattinam to Suvarnadvipa*, ed. by Kulke, Kesavapany, and Sakhuja, 1–19.
- Kulke, Hermann, K. Kesavapany, and Vijay Sakhuja, eds. *Nagapattinam to Suvarnadvipa: Reflections on the Chola Naval Expeditions to Southeast Asia*. Singapore: ISEAS, 2009.
- Kuwabara, Jitsuzo. "On P'u Shou-keng, a Man of the Western Regions, Who Was Superintendent of the Trading Ships Office in Ch'uan-chou Towards the End of the Sung Dynasty". *Memoirs of the Research Department of the Toyo Bunko* 2 (1928): 1–79.
- Labaree, Benjamin Woods. *The Boston Tea Party*. New York: Oxford Univ. Press, 1964.
- Laiou, Angeliki E. "Byzantine Traders and Seafarers". In *The Greeks and the Sea*, ed. By Spyros Vryonis, Jr., 79–96. New Rochelle: Caratzas, 1992.
- Lambert, Andrew. *Battleships in Transition: The Creation of the Steam Battlefleet, 1815–1860*. London: Conway Maritime, 1984.
- . *The Crimean War: British Grand Strategy Against Russia, 1853–56*. Manchester, UK: Manchester Univ. Press, 1990.
- . *Warrior: Restoring the World's First Ironclad*. London: Conway Maritime, 1987.
- Landstrom, Bjorn. *Ships of the Pharaohs: 4,000 Years of Egyptian Shipbuilding*. New York: Doubleday, 1970.
- Lane, Frederic C. "The Crossbow in the Nautical Revolution of the Middle Ages". In *Economy, Society, and Government in Medieval Italy: Essays in Memory of Robert L. Reynolds*, ed. by David Herlihy, Robert S. Lopez, and Vsevolod Slessarev, 35–41. Kent: Kent State Univ. Press, 1969.

- . "The Economic Meaning of the Invention of the Compass". *American Historical Review* 68:3 (1963): 605–17.
- . "The Economic Meaning of War and Protection". In *Venice and History: The Collected Papers of Frederic C. Lane*, ed. by Fernand Braudel et al., 383–98. Baltimore: Johns Hopkins Univ. Press, 1966.
- . "The Mediterranean Spice Trade: Its Revival in the Sixteenth Century". In *Venice and History: The Collected Papers of Frederic C. Lane*, 25–35. Baltimore: Johns Hopkins Univ. Press, 1966.
- . *Ships for Victory: A History of Shipbuilding Under the United States Maritime Commission in World War II*. Baltimore: Johns Hopkins Univ. Press, 1951.
- . "Venetian Shipping During the Commercial Revolution". *American Historical Review* 38:2 (1933): 219–39.
- . *Venetian Ships and Shipbuilders of the Renaissance*. 1934. Reprint, Baltimore: Johns Hopkins Univ. Press, 1992.
- . *Venice: A Maritime Republic*. Baltimore: Johns Hopkins Univ. Press, 1973.
- Lane, Kris E. *Pillaging the Empire: Piracy in the Americas, 1500–1750*. Armonk, NY: M.E. Sharpe, 1998.
- Lapidge, Michael, ed. *Blackwell Encyclopaedia of Anglo-Saxon England*. Oxford: Blackwell, 1999.
- Larson, Laurence Marcellus, trans. *The King's Mirror*. New York: American-Scandinavian Foundation, 1917.
- Las Casas, Bartolome de. *Las Casas on Columbus: Background and the Second and Fourth Voyages*. Trans. Nigel Griffith. Repertorium Columbianum 7. Turnhout, Belgium: Brepols, 1999.
- Lavery, Brian. *The Ship of the Line: The Development of the Battlefleet, 1650–1850*. London: Conway Maritime, 2003.
- Lazenby, J. F. "Diekplous". *Greece and Rome*, 2nd ser., 34:2 (1987): 169–77.
- Leamon, James S. *Revolution Downeast: The War for American Independence in Maine*. Amherst: Univ. of Massachusetts Press, 1993.
- Lebecqz, Stephane. *Marchands et navigateurs frisons du haut Moyen Age*. Lille, France: Presses universitaires de Lille, 1983.
- . "The Northern Seas (Fifth to Eighth Centuries)". In *The New Cambridge Medieval History*. Vol. 1, c. 500–c. 700, ed. by Paul Fouracre, 639–60. Cambridge: Cambridge Univ. Press, 1995.
- Lee, Edwin. *Singapore: The Unexpected Nation*. Singapore: Institute of Southeast Asian Studies, 2008.
- Lee, Kenneth B. *Korea and East Asia: The Story of a Phoenix*. Westport: Praeger, 1997.
- Lee, Ki-baek. *A New History of Korea*. Trans. Edward W. Wagner. Cambridge: Harvard-Yenching Institute, 1984.

- Leighton, Richard M., and Robert W. Coakley. *Global Logistics and Strategy*. 2 vols. 1955. Reprint, Washington: Center of Military History, 1995.
- Leitholdt, Eva, Christoph Zielhofer, Stefanie Berg-Hobohm, et al. "Fossa Carolina: The First Attempt to Bridge the Central European Watershed – A Review, New Findings, and Geoarchaeological Challenges". *Geoarchaeology* 27:1 (2012): 88–104.
- Lend-Lease Act. Public Law 77–11, 77th Cong., 1st sess. (Mar. 11, 1941).
- Leshnik, Lawrence S. "The Harappan 'Port' at Lothal: Another View". In *Ancient Cities of the Indus*, ed. by Gregory L. Possehl, 203–11. Durham: Carolina Academic Press, 1979.
- Levi, Sylvain. "Manimekhala, a Divinity of the Sea". *Indian Historical Quarterly* 6:4 (1930): 597–614.
- Levinson, Marc. *The Box: How the Shipping Container Made the World Smaller and the World Economy Bigger*. Princeton: Princeton University Press, 2006.
- Levy, Howard S. *Biography of Huang Ch'ao*. Trans. Howard S. Levy. Berkeley: Univ. of California Press, 1955.
- Lewis, Archibald R. "Northern European Sea Power and the Straits of Gibraltar, 1031–1350 a.d". In *Order and Innovation in the Middle Ages: Essays in Honor of Joseph R. Strayer*, ed. by William C. Jordan, Bruce McNab, and Teofilo F. Ruiz, 139–64. Princeton: Princeton Univ. Press, 1976.
- Lewis, David. *We, the Navigators: The Ancient Art of Landfinding in the Pacific*. 2nd ed. Honolulu: Univ. of Hawai'i Press, 1994.
- Li Guo-Qing. "Archaeological Evidence for the Use of 'Chu-nam' on the 13th Century Quanzhou Ship, Fujian Province, China". *IJNA* 18:4 (1989): 277–83.
- Li Tana. "A View from the Sea: Perspectives on the Northern and Central Vietnamese Coast". *JSEAS* 37:1 (2006): 83–102.
- Lieberman, Victor. *Strange Parallels: Southeast Asia in Global Context, c. 800–1830*. 2 vols. Cambridge: Cambridge Univ. Press, 2003–9.
- Lien-sheng Yang. *Money and Credit in China: A Short History*. Cambridge: Harvard Univ. Press, 1952.
- Linden, H. Vander. "Alexander VI and the Demarcation of the Maritime and Colonial Domains of Spain and Portugal, 1493–1494". *American Historical Review* 22:1 (1916): 1–20.
- Linschoten, Jan Huygen van. *The Voyage of John Huyghen van Linschoten to the East Indies*, ed. by Arthur Coke Burnell and P. A. Tiele. 2 vols. London: Hakluyt, 1885.
- Lipke, Paul. *The Royal Ship of Cheops: A Retrospective Account of the Discovery, Restoration and Reconstruction. Based on Interviews with Hag Ahmed Youssef Moustafa*. Oxford: British Archaeological Reports, 1984.

- Liritzis, Veronica McGeehan. "Seafaring, Craft and Cultural Contact in the Aegean During the 3rd Millennium bc". *IJNA* 17:3 (1988): 237–56.
- Livy. *Rome and Italy: Books 6 to 10*. Trans. Betty Radice. New York: Penguin, 1982.
- . *Rome and the Mediterranean: Books 31–45*. Trans. Henry Bettenson. New York: Penguin, 1976.
- Lloyd, Alan B. "Necho and the Red Sea: Some Considerations". *Journal of Egyptian Archaeology* 63 (1977): 142–55.
- Lloyd, Christopher. "Victualling of the Fleet in the Eighteenth and Nineteenth Centuries". In *Starving Sailors: The Influence of Nutrition upon Naval and Maritime History*, ed. by J. Watt, E.J. Freeman, and W.F. Bynum, 9–15. London: National Maritime Museum, 1981.
- Lo Jung-Pang. "Chinese Shipping and East-West Trade from the Tenth to the Fourteenth Century". In *Societes et compagnies de commerce en Orient et dans l'ocean Indien: actes du huitieme colloque international d'histoire maritime (Beyrouth, 5 – 10 septembre 1966)*, ed. By Michel Mollat, 167–75. Paris: S.E.V.P.E.N., 1970.
- . "Controversy over Grain Conveyance During the Reign of Qubilai Qaqn, 1260–94". *Far Eastern Quarterly* 13:3 (1954): 262–85.
- . "The Decline of the Early Ming Navy". *Oriens Extremus*. 5 (1958): 149–68.
- . "The Termination of the Early Ming Naval Expeditions". In *Papers in Honour of Professor Woodbridge Bingham, a Festschrift for His Seventy-Fifth Birthday*, ed. by James B. Parson. San Francisco: Chinese Materials Center, 1976.
- Lockhart, James, and Enrique Otte. *Letters and People of the Spanish Indies, Sixteenth Century*. Cambridge: Cambridge Univ. Press, 1976.
- LoGerfo, James W. "Sir William Dolben and 'The Cause of Humanity': The Passage of the Slave Trade Regulation Act of 1788". *Eighteenth-Century Studies* 6:4 (1973): 431–51.
- Lombard, Maurice. "Arsenaux et bois de marine dans la Mediterranee musulmane (VIIe-XIe siecle)". In *Le navire et l'economie maritime du Moyen-Age au XVIIIe siecle rincipalement en Mediterranee*, ed. by M. Mollat, 53–106. Paris: S.E.V.P.E.N., 1958.
- Longnaker, J. L. "History of Insurance Law". *Insurance Law Journal* 477 (1962): 644–46.
- Lopez, Robert S. "Back to Gold, 1252". *Economic History Review*, n.s., 9:2 (1956): 219–40.
- . *The Commercial Revolution of the Middle Ages, 950–1350*. Cambridge: Cambridge Univ. Press, 1976.
- . "European Merchants in the Medieval Indies: The Evidence of Commercial Documents". *Journal of Economic History* 3:2 (1943): 164–84.

- . "Majorcans and Genoese on the North Sea Route in the 13th Century". *Revue belge de philologie et d'histoire* 29 (1951): 1163–79.
- Lord, Henry. *A Display of Two Forraigne Sects in the East Indies: Vizt: The Sect of the Banians the Ancient Natiues of India and the Sect of the Persees the Ancient Inhabitants of Persia*. London: Francis Constable, 1630.
- Louisiana Department of Transportation and Development. LOOP Program. http://www.dotd.louisiana.gov/programs_grants/loop/.
- Lowe, William C. "Confederate Naval Strategy: Letters of Marque". <http://ehistory.osu.edu/uscw/features/articles/0005/privateers.cfm>.
- Lu, David J. *Japan: A Documentary History*. Armonk, NY: M. E. Sharpe, 1997.
- Lucian. "The Ship or the Wishes". In *Lucian*. Trans. K. Kilburn (Vol. 6). Cambridge: Harvard Univ. Press, 1959.
- Lyman, John. "Register Tonnage and Its Measurement". 2 parts. *American Neptune* 5 (1945): 223–34, 311–25.
- Ma Huan. *Ying-yai Sheng-lan: The Overall Survey of the Ocean's Shores [1433]*. Trans. J.V.G. Mills. 1970. Reprint, Bangkok: White Lotus, 1997.
- Maber, John M. "Nordenfelt Submarines". *Warship* 8 (1984): 218–25.
- Macdougall, Norman. "The Greatest Scheip That Ewer Saillit in Inland or France". In *Scotland and War, ad 79–1918*, 36–60. Savage, MD: Barnes & Noble, 1991.
- MacLeod, Roy M. "Social Policy and the 'Floating Population': The Administration of the Canal Boats Acts, 1877–1899". *Past and Present* 35 (1966): 101–32.
- Madariaga, Isabel de. *Catherine the Great: A Short History*. New Haven: Yale Univ. Press, 1990.
- Magnusson, Magnus. *The Vikings*. Stroud, UK: Tempus, 2000.
- Magnusson, Magnus, and Hermann Palsson, trans. *The Vinland Sagas: The Norse Discovery of America (Graenlendinga Saga and Eirik's Saga)*. Baltimore: Penguin, 1965.
- Magnusson, Sigurdur A. *Northern Sphinx: Iceland and the Icelanders from the Settlement to the Present*. Reykjavik: English Bookshop, 1977.
- Magra, Christopher. *The Fisherman's Cause: Atlantic Commerce and Maritime Dimensions of the American Revolution*. New York: Cambridge Univ. Press, 2009.
- Mahan, Alfred Thayer. *The Influence of Sea Power upon History, 1600–1783*. 5th ed. 1894. Reprint, New York: Dover, 1987.
- . "The United States Looking Outward". *Atlantic Monthly* 66 (Dec. 1809): 816–24. <http://www.theatlantic.com/doc/189012/mahan-outward>.
- Major, John. "The Navy Plans for War". In *In Peace and War: Interpretations of American Naval History, 1775–1984*, ed. by Kenneth J. Hagan, 237–62. 2nd ed. Westport: Greenwood, 1984.

- Mak, James, and Gary M. Walton. "Steamboats and the Great Productivity Surge in River Transportation". *Journal of Economic History* 32:3 (1972): 619–40.
- Makrypoulas, Christos G. "Byzantine Expeditions Against the Emirate of Crete, c. 825–949". *Graeco-Arabica* 7–8 (2000): 347–62.
- Malone, Joseph J. *Pine Trees and Politics: The Naval Stores and Forest Policy in Colonial New England, 1691–1775*. Seattle: Univ. of Washington Press, 1964.
- Mancke, Elizabeth. "Early Modern Expansion and the Politicization of Oceanic Space". *Geographical Review* 89:2 (1999): 225–36.
- Manguin, Pierre-Yves. "The Archaeology of Early Maritime Polities of Southeast Asia". In *Southeast Asia from Prehistory to History*, ed. by Ian C. Glover and Peter Bellwood, 282–313. London: RoutledgeCurzon, 2004.
- . "The Southeast Asian Ship: An Historical Approach". *JSEAS* 11:2 (1980): 266–76.
- . "Southeast Asian Shipping in the Indian Ocean During the First Millennium a.d". In *Tradition and Archaeology: Early Maritime Contacts in the Indian Ocean*, ed. by Himanshu Prabha Ray and Jean-Francois Salles, 181–97. New Delhi: Manohar, 1999.
- . "Trading Ships of the South China Sea". *JESHO* 36:3 (1993): 253–80.
- Mann, Charles C. *1491: New Revelations of the Americas Before Columbus*. New York: Knopf, 2005.
- Manning, Patrick. *Navigating World History (Historians Create a Global Past)*. New York: Palgrave Macmillan, 2003.
- Manu. *The Laws of Manu*. Trans. Wendy Doniger and Brian K. Smith. Harmondsworth: Penguin, 1991.
- Marcus, G. J. *The Conquest of the North Atlantic*. Woodbridge, UK: Boydell, 1980.
- Margariti, Roxani Eleni. *Aden and the Indian Ocean Trade: 150 Years in the Life of a Medieval Arabian Port*. Chapel Hill: Univ. of North Carolina Press, 2007.
- Mariners' Museum. *Aak to Zumbra: A Dictionary of the World's Watercraft*. ed. by Beverly McMillan, Susannah Livingston, and Susan Beaven Rutter. Newport News, VA: Mariners' Museum, 2000.
- Marsden, Peter. *A Ship of the Roman Period: From Blackfriars, in the City of London*. London: Guildhall Museum, 1967.
- Marshall, P. J. "The English in Asia to 1700". In *The Oxford History of the British Empire*. Vol. 1, *The Origins of Empire*, ed. by Nicholas Canny, 264–85. Oxford: Oxford Univ. Press, 1998.
- . "Introduction". In *Oxford History of the British Empire*. Vol. 2, *The Eighteenth Century*, 1–27. Oxford: Oxford Univ. Press, 1998.

- Martin, Colin, and Geoffrey Parker. *The Spanish Armada*. Manchester, UK: Manchester Univ. Press, 1999.
- Mason, David J. P. *Roman Britain and the Roman Navy*. Stroud, UK: Tempus, 2003.
- Massarella, Derek. "The Jesuits and Japan". In *Vasco da Gama and the Linking of Europe and Asia*, ed. by Anthony Disney and Emily Booth, 233–47. New Delhi: Oxford Univ. Press, 2000.
- Masterson, Daniel M., and Sayaka Funada. "The Japanese in Peru and Brazil: A Comparative Perspective". In *Mass Migration to Modern Latin America*, ed. by Samuel L. Bailey and Eduardo Jose Miguez, 113–36. Wilmington: Scholarly Resources, 2003.
- Mathew, Kuzhippalli Skaria. *Portuguese Trade with India in the Sixteenth Century*. New Delhi: Manohar, 1983.
- Matthew, Donald. *The Norman Kingdom of Sicily*. Cambridge: Cambridge Univ. Press, 1992.
- Maury, Matthew Fontaine. *Steam-lanes Across the Atlantic*. Washington, D.C., 1872.
- Maxtone-Graham, John. *Normandie: France's Legendary Art Deco Ocean Liner*. New York: Norton, 2007.
- . *The Only Way to Cross*. New York: Macmillan, 1972.
- McCormick, Michael. *Origins of the European Economy: Communications and Commerce, ad 300–900*. Cambridge: Cambridge Univ. Press, 2001.
- McGhee, Robert. "Epilogue: Was There Continuity from Norse to Post-Medieval Explorations of the New World?" In *Contact, Continuity, and Collapse: The Norse Colonization of the North Atlantic*, ed. by James H. Barrett, 239–48. Turnhout: Brepols, 2003.
- McGrail, Sean. "Boats and Boatmanship in the Southern North Sea and Channel". In *Maritime Celts, Frisians and Saxons*, ed. by Sean McGrail, 32–48. London: Council for British Archaeology, 1990.
- . *Boats of the World from the Stone Age to Medieval Times*. Oxford: Oxford Univ. Press, 2001.
- . "Romano-Celtic Boats and Ships: Characteristic Features". *IJNA* 24:2 (1995): 139–45.
- McGregor, Malcolm F. *The Athenians and Their Empire*. Vancouver: Univ. of British Columbia Press, 1987.
- McPhee, John A. *The Survival of the Bark Canoe*. New York: Farrar, Straus & Giroux, 1975.
- McPherson, Kenneth. *The Indian Ocean: A History of People and the Sea*. New Delhi: Oxford Univ. Press, 1993.
- Meiggs, Russell. *Trees and Timber in the Ancient Mediterranean World*. Oxford: Clarendon Press, 1982.

- Merwin, Douglas. "Selections from *Wen-wu* on the Excavation of a Sung Dynasty Seagoing Vessel in Ch'uan-chou". *Chinese Sociology and Anthropology* 9 (Spring 1977): 3–106.
- Meurer, Peter H. "Cartography in the German Lands, 1450–1650". In *The History of Cartography*. Vol. 3, *Cartography in the Renaissance*, ed. by David Woodward, 1172–245. Chicago: University of Chicago Press, 2007.
- Middleton, Neil. "Early Medieval Port Customs, Tolls and Controls on Foreign Trade". *Early Medieval Europe* 13:4 (2005): 313–58.
- Miguez, Eduardo Jose. "Introduction: Foreign Mass Migration to Latin America in the Nineteenth and Twentieth Centuries". In *Mass Migration to Modern Latin America*, ed. by Samuel L. Bailey and Eduardo Jose Miguez, xiii–xxv. Wilmington: Scholarly Resources, 2003.
- Miksic, John N. *Borobudur: Golden Tales of the Buddha*. Singapore: Periplus, 1990.
- Miller, David E. "Maritime Fur Trade Rivalry in the Pacific Northwest". *Historian* (1959): 392–408.
- Miller, Edward S. *War Plan Orange: The U.S. Strategy to Defeat Japan, 1897–1945*. Annapolis: Naval Institute, 2007.
- Miller, Nathan. *War at Sea: A Naval History of World War II*. New York: Oxford University Press, 1996.
- Millett, Paul. "Maritime Loans and the Structure of Credit in Fourth-Century Athens". In *Trade in the Ancient Economy*, ed. by Peter Garnsey, Keith Hopkins, and C. R. Whittaker, 36–52. Berkeley: Univ. of California Press, 1983.
- Milne, Gustav. "Maritime Traffic Between the Rhine and Roman Britain: A Preliminary Note". In *Maritime Celts, Frisians and Saxons*, ed. by McGrail, 82–85.
- Mitsusada, Inoue, with Delmer M. Brown. "The Century of Reform". In *The Cambridge History of Japan*, ed. by Brown, 1:163–220.
- Mittelberger, Gottlieb. *Journey to Pennsylvania*. Cambridge: Belknap, 1960.
- Montet, Pierre. *Everyday Life in Egypt in the Days of Ramesses the Great*. Trans. A.R. Maxwell-Hyslop and Margaret S. Drower. 1958. Reprint. Westport: Greenwood, 1974.
- Mookerji, Radhakumud. *Indian Shipping: A History of the Sea-Borne Trade and Maritime Activity of the Indian from the Earliest Times*. London: Longmans, Green, 1912.
- Morgan, Robert J. "Des Barres, Joseph Frederick Wallet". *Dictionary of Canadian Biography Online*. www.biographi.ca/009004-119.01-e.php?BioId=36955.
- Morison, Samuel Eliot. *The European Discovery of America: The Northern Voyages, a.d. 500–1600*. New York: Oxford Univ. Press, 1971.

- . *Maritime History of Massachusetts, 1783–1860*. Boston: Houghton Mifflin, 1941.
- . *“Old Bruin”, Commodore Matthew C. Perry, 1794–1858*. Boston: Little, Brown, 1967.
- . *Samuel de Champlain: Father of New France*. Boston: Houghton Mifflin, 1972.
- . *The Two-Ocean War: A Short History of the United States Navy in the Second World War*. Boston: Little, Brown, 1963.
- Morison, Samuel Eliot, Henry Steele Commager, and William Leuchtenberg. *A Concise History of the American Republic*. New York: Oxford Univ. Press, 1979.
- Morrison, J.S., and J.F. Coates. *The Athenian Trireme: The History and Reconstruction of an Ancient Greek Warship*. New York: Cambridge Univ. Press, 1986.
- Moseley, Michael Edward. *The Incas and Their Ancestors: The Archaeology of Peru*. London: Thames & Hudson, 1992.
- . *The Maritime Foundations of Andean Civilization*. Menlo Park, CA: Cummings, 1975.
- Mote, F.W. *Imperial China: 900–1800*. Cambridge: Harvard Univ. Press, 1999.
- Mott, Lawrence V. *The Development of the Rudder: A Technological Tale*. College Station: Texas A&M Univ. Press, 1997.
- . *Sea Power in the Medieval Mediterranean: The Catalan-Aragonese Fleet in the War of the Sicilian Vespers*. Gainesville: Univ. Press of Florida, 2003.
- Moya, Jose C. “Spanish Emigration to Cuba and Argentina”. In *Mass Migration to Modern Latin America*, ed. by Samuel L. Bailey and Eduardo Jose Miguez, 9–28. Wilmington: Scholarly Resources, 2003.
- Mukund, Kanakalatha. *Trading World of the Tamil Merchant: Evolution of Merchant Capitalism in the Coromandel*. Chennai, India: Orient Longman, 1999.
- Mullen, Michael. “Remarks as Delivered for the 17th International Seapower Symposium, Naval War College, Newport, RI, September 21, 2005”. <http://www.navy.mil/navydata/cno/mullen/speeches/mullen050921.txt>.
- Muller, F. Max, ed. *Sacred Books of the East*. 50 vols. Oxford: Clarendon Press, 1879–1910.
- Muqaddasi, Muhammad ibn Ahmad al-. *The Best Divisions for Knowledge of the Regions: A Translation of Ahsan al-Ta'qasim fi Marifat al-Aqalim*. Trans. Basil Anthony Collins. Reading, UK: Centre for Muslim Contribution to Civilisation/Garnet, 1994.
- Murat, Ines. *Colbert*. Charlottesville: Univ. Press of Virginia, 1984.

- Murfett, Malcolm. *Naval Warfare, 1919–1945: An Operational History of the Volatile War at Sea*. London: Routledge, 2009.
- Murphey, Rhoads. *The Outsiders: The Western Experience in India and China*. Ann Arbor: Univ. of Michigan Press, 1977.
- Murray, Oswyn. *Early Greece*. 2nd ed. Cambridge: Harvard Univ. Press, 1993.
- Nader, Helen. *Rights of Discovery: Christopher Columbus's Final Appeal to King Fernando. Facsimile, Transcription, Translation and Critical Edition of the John Carter Brown Library's Spanish Codex I*. Providence: John Carter Brown Library, 1992.
- Naji, Abdel Jabbar. "Trade Relations Between Bahrain and Iraq in the Middle Ages: A Commercial and Political Outline". In *Bahrain Through the Ages: The History*, ed. By Abdullah bin Khalid al-Khalifa and Michael Rice, 423–44. London: Kegan Paul, 1991.
- Nasir-i Khusraw. *Book of Travels [Safarnama]*. Trans. Wheeler M. Thackston. Costa Mesa, CA: Mazda, 2001.
- National Maritime Museum learning team. "Ships, Seafarers and Life at Sea". <http://www.nmm.ac.uk/explore/sea-and-ships/facts/ships-and-seafarers/load-lines>.
- National Research Council. *Crew Size and Maritime Safety*. Washington: National Academy, 1990. http://www.nap.edu/openbook.php?record_id=1620&page=R1.
- Navin, Thomas R., and Marian V. Sears. "A Study in Merger: Formation of the International Mercantile Marine". *Business History Review* 28:4 (1954): 291–328.
- Needham, Joseph, with Wang Ling. *Science and Civilisation in China*. Vol. 3. *Mathematics and the Sciences of the Heavens and Earth*. Cambridge: Cambridge Univ. Press, 1959.
- Needham, Joseph, with Wang Ling and Kenneth Robinson. *Science and Civilisation in China*. Vol. 4, *Physics and Physical Technology*. Pt. 1. *Physics*. Cambridge: Cambridge Univ. Press, 1962.
- Needham, Joseph, with Wang Ling and Lu Gwei-djen. *Science and Civilisation in China*. Vol. 4, *Physics and Physical Technology*. Pt. 3, *Civil Engineering and Nautics*. Cambridge: Cambridge Univ. Press, 1971.
- Needham, Joseph, Ping-Yu Ho, Gwei-djen Lu, and Ling Wang. *Science and Civilisation in China*. Vol. 5, *Chemistry and Chemical Technology*. Pt. 7, *Military Technology: The Gunpowder Epic*. Cambridge: Cambridge Univ. Press, 1986.
- Nester, William R. *The Great Frontier War: Britain, France, and the Imperial Struggle for North America, 1607–1755*. Westport: Greenwood, 2000.
- New York Maritime Register*.
- Nihongi: Chronicles of Japan from the Earliest Times to a.d. 697*. Trans. W.G. Aston. 1924. Reprint, Rutland, VT: Tuttle, 1972.

- Oakley, Stewart. *A Short History of Denmark*. New York: Praeger, 1972.
- O'Brian, Patrick. *Joseph Banks: A Life*. Boston: Godine, 1993.
- O'Connell, D.P. *Richelieu*. Cleveland: World, 1968.
- O'Connor, David. "Boat Graves and Pyramid Origins: New Discoveries at Abydos". *Expedition* 33:3 (1991) 5–17.
- O Corrain, Donnchadh. "Vikings in Ireland and Scotland in the Ninth Century". *Peritia* 12 (1998): 296–339.
- Oddr Snorrason, and Theodore Murdock Andersson. *The Saga of Olaf Trygvason*. Ithaca: Cornell Univ. Press, 2003.
- O'Donnell, Ed. *Ship Ablaze: The Tragedy of the Steamboat General Slocum*. New York: Broadway, 2003.
- Oleson, John Peter. "The Technology of Roman Harbors". *IJNA* 17:2 (1988): 147–57.
- Olsen, Olaf, and Ole Crumlin-Pedersen. *Five Viking Ships from Roskilde Fjord*. Copenhagen: National Museum, 1978.
- Olsen, Wallace M. *Through Spanish Eyes: The Spanish Voyages to Alaska, 1774–1792*. Auke Bay, AK: Heritage Research, 2002.
- Oppenheim, A. Leo. "The Seafaring Merchants of Ur". In *Ancient Cities of the Indus*, ed. By Gregory L. Possehl, 155–63. Durham: Carolina Academic Press, 1979.
- Ostrogorsky, George. *History of the Byzantine State*. New Brunswick: Rutgers Univ. Press, 1957.
- Ouyang Xiu. *Biography of Huang Chao*. Trans. Howard S. Levy. Berkeley: Univ. of California Press, 1955.
- Pack, James. *Nelson's Blood: The Story of Naval Rum*. Stroud, UK: Sutton, 1995.
- Padfield, Peter. *Maritime Supremacy*. Woodstock, NY: Overlook, 2000.
- . *Tide of Empires: Decisive Naval Campaigns in the Rise of the West*. Vol. 1, 1481–1654. London: Routledge & Kegan Paul, 1979.
- Page, Thomas W. "The Transportation of Immigrants and Reception Arrangements in the Nineteenth Century". *Journal of Political Economy* 19:9 (1911): 732–49.
- Paine, Lincoln P. *Down East: A Maritime History of Maine*. Gardiner, ME: Tilbury House, 2000.
- . "A Pax upon You: Preludes and Perils of American Imperialism". *Clio's Psyche* 10:3 (Dec. 2003): 91–97.
- . *Ships of the World: An Historical Encyclopedia*. Boston: Houghton Mifflin, 1997.
- Paine, S.C.M. *The Sino-Japanese War of 1894–1895: Perceptions, Power, and Primacy*. New York: Cambridge Univ. Press, 2003.
- Palmer, Alan. *The Baltic: A New History of the Region and Its People*. New York: Overlook, 2005.

- Parker, Geoffrey. "Lepanto". In *The Reader's Companion to Military History*, ed. by Robert Cowley and Geoffrey Parker. Boston: Houghton Mifflin, 1996.
- Parry, J. H. *The Establishment of the European Hegemony, 1415–1715: Trade and Exploration in the Age of the Renaissance*. New York: Harper & Row, 1961.
- Pasell, Richard A. "Navigational Instruments: Measurement of Altitude". In *The Oxford Encyclopedia of Maritime History*, ed. by Hattendorf, 3:29–42.
- Pastor, Xavier. *The Ships of Christopher Columbus: Santa Maria, Nina, Pinta*. Annapolis: Naval Institute, 1992.
- Patai, Raphael. *The Children of Noah: Jewish Seafaring in Ancient Times*. Princeton: Princeton Univ. Press, 1998.
- Pausanias. *Description of Greece*. Trans. W.H.S. Jones. 5 vols. Cambridge: Harvard Univ. Press, 1918–71.
- Paviot, Jacques. "Trade Between Portugal and the Southern Netherlands in the 16th Century". In *Rivalry and Conflict: European Traders and Asian Trading Networks in the 16th and 17th Centuries*, ed. by Ernst van Veen and Leonard Blussé, 24–34. Leiden: CNWS, 2005.
- Peacock, David, and Lucy Blue, eds. *Myos Hormos-Quseir al-Qadim: Roman and Islamic Ports on the Red Sea*. Vol. 1, *Survey and Excavations, 1999–2003*. Oxford: Oxbow, 2006.
- Peacock, David, and Andrew Peacock. "The Enigma of 'Aydhah: A Medieval Islamic Port on the Red Sea Coast". *IJNA* 37:1 (2008): 32–48.
- Pearson, Michael N. *The Indian Ocean*. London: Routledge, 2003.
- . "Introduction". In *India and the Indian Ocean, 1500–1800*, ed. by Ashin Das Gupta and M.N. Pearson, 1–24. Calcutta: Oxford Univ. Press, 1987.
- Pennell, C.R., ed. *Bandits at Sea: A Pirates Reader*. New York: New York Univ. Press, 2001.
- Penrose, Charles. *1838 April Fourth 1938: A Century of Atlantic Steam Navigation*. Princeton: Newcomen Society, 1938.
- Pepys, Samuel. *The Diary of Samuel Pepys: A New and Complete Transcription*, ed. by Robert Latham and William Matthews. 11 vols. Berkeley: Univ. of California Press, 1970–83.
- Perez-Mallaina, Pablo E. *Spain's Men of the Sea: Daily Life on the Indies Fleets in the Sixteenth Century*. Trans. Carla Rahn Phillips. Baltimore: Johns Hopkins Univ. Press, 1998.
- Perruso, Richard. "The Development of the Doctrine of *Res Communes* in Medieval and Early Modern Europe". *Tijdschrift voor Rechtsgeschiedenis* 70 (2002): 69–93.
- Peterson, C.A. "Court and Province in Mid-and Late T'ang". In *The Cambridge History of China*. Vol. 3, *Sui and T'ang China, 589–906*, ed. by Denis Twitchett, 464–560. Cambridge: Cambridge Univ. Press, 1979.

- . "Old Illusions and New Realities: Sung Foreign Policy, 1217–1234". In *China Among Equals: The Middle Kingdom and Its Neighbors, 10th–14th Centuries*, ed. by Morris Rossabi, 204–39. Berkeley: Univ. of California Press, 1983.
- Petrie, Donald A. *The Prize Game: Lawful Looting on the High Seas in the Days of Fighting Sail*. Annapolis: Naval Institute, 1999.
- Petrow, Richard. *In the Wake of Torrey Canyon*. New York: David McKay, 1968.
- Pett, Phineas. *The Autobiography of Phineas Pett*, ed. by W.G. Perrin. London: Navy Records Society, 1918.
- Phillips, Carla Rahn. "The Galleon". In *Cogs, Caravels and Galleons*, ed. by Gardiner and Unger, 98–114.
- . "Iberian Ships and Shipbuilding in the Age of Discovery". In *Maritime History*. Vol. 1, *The Age of Discovery*, ed. by John B. Hattendorf, 215–38. Malabar, FL: Krieger, 1996.
- . *Six Galleons for the King of Spain: Imperial Defense in the Early Seventeenth Century*. Baltimore: Johns Hopkins Univ. Press, 1986.
- Phillips, E. J. *The Founding of Russia's Navy: Peter the Great and the Azov Fleet, 1688–1714*. Westport: Greenwood, 1993.
- Phillips, William D., Jr., and Carla Rahn Phillips. *The Worlds of Christopher Columbus*. Cambridge: Cambridge Univ. Press, 1992.
- Picard, Christophe. "Bahriyyun, emirs et califes: l'origine des équipages des flottes musulmanes en Méditerranée occidentale (VIIIe–Xe siècle)". *Medieval Encounters* 13 (2007): 413–51.
- . *L'Océan Atlantique Musulman de la conquête arabe l'Époque almohade: Navigation et mise en valeur des côtes d'al-Andalus et du Maghreb occidental (Portugal-Espagne-Maroc)*. Paris: Maisonneuve & Larose/ Editions UNESCO, 1997.
- Pierce, Richard. "After 5,000 Year Voyage, World's Oldest Built Boats Deliver: Archeologists' First Look Confirms Existence of Earliest Royal Boats at Abydos". www.abc.se/~m10354/mar/abydos.htm.
- Pigafetta, Antonio, and James Alexander Robertson. *Magellan's Voyage Around the World*. Cleveland: Clark, 1906.
- Pilgrim, Donald. "The Colbert-Seignelay Naval Reforms and the Beginnings of the War of the League of Augsburg". *French Historical Studies* 9:2 (1975): 235–62.
- Pires, Tome. *The Suma Oriental of Tom Pires: An Account of the East, from the Red Sea to Japan, Written in Malacca and India in 1512–1515*. Trans. Armando Cortesao. 2 vols. London: Hakluyt, 1944.
- "Pius Mau Pailug, Master Navigator, Died on July 12th, Aged 78". *The Economist* (July 24, 2010): 84.
- Planhol, Xavier de. *L'Islam et la mer: La mosquée et le matelot VIIe–XXe siècle*. Paris: Perrin, 2000.

- Plato. *The Collected Dialogues of Plato*. Ed. by Edith Hamilton and Huntington Cairns, 1225–513. New York: Pantheon, 1961.
- Pliny the Elder. *Natural History*. Trans. H. Rackham. 10 vols. Cambridge: Harvard Univ. Press, 1938–63.
- Plutarch. *Plutarch's Lives*. Trans. P. Bernadotte. 11 vols. Cambridge: Harvard Univ. Press, 1967.
- Polanyi, Karl. "Ports of Trade in Early Societies". *Journal of Economic History* 23:1 (1963): 30–45.
- Polo, Marco. *The Travels*. Trans. Ronald Latham. New York: Penguin, 1958.
- Polybius. *The Histories*. Trans. W. R. Paton. 6 vols. Cambridge: Harvard Univ. Press, 1975.
- . *The Rise of the Roman Empire*. Trans. Ian Scott-Kilvert. New York: Penguin, 1980.
- Polynesian Voyaging Society. <http://pvs.kcc.hawaii.edu/index.html>.
- Potts, D.T. *Arabian Gulf in Antiquity*. 2 vols. New York: Oxford Univ. Press, 1991.
- . *Mesopotamian Civilization: The Material Foundations*. Ithaca: Cornell Univ. Press, 1997.
- . "The Parthian Presence in the Arabian Gulf". In *The Indian Ocean in Antiquity*, ed. by Reade, 269–85.
- Powell, Barry B. *Homer*. Malden: Blackwell, 2004.
- Prakash, Om. "Asian Merchants and the Portuguese Trade in Asia". In *Rivalry and Conflict: European Traders and Asian Trading Networks in the 16th and 17th Centuries*, ed. by Ernst van Veen and Leonard Blusse, 131–41. Leiden: CNWS, 2005.
- . "The Indian Maritime Merchant, 1500–1800". *JESHO* 47:3 (2004): 436–57.
- . "Trade and Politics in Eighteenth-Century Bengal". In *On the Eighteenth Century as a Category of Asian History*, ed. by Blusse and Gaastra, 237–60.
- Pritchard, James B. *The Ancient Near East*. Vol. 1, *An Anthology of Text and Pictures*. Princeton: Princeton Univ. Press, 1958.
- Procopius. *History of the Wars; The Secret History; Buildings*. Trans. H.B. Dewing. 7 vols. Cambridge: Harvard Univ. Press, 1924–40.
- Protocol of Proceedings of Crimea Conference, Agreement Regarding Japan. February 1945. Avalon Project, Yale Law School. <http://avalon.law.yale.edu/wwii/yalta.asp>.
- Pryor, John H. "From Dromon to Galea: Mediterranean Bireme Galleys, ad 500–1300". In *The Age of the Galley*, ed. by Gardiner and Morrison, 101–16.
- . *Geography, Technology and War: Studies in the Maritime History of the Mediterranean, 649–1571*. Cambridge: Cambridge Univ. Press, 1988.

- . "The Maritime Republics". In *The New Cambridge Medieval History: c. 1198 – c. 1300*, ed. by David Abulafia and Rosamond McKitterick, 5:419–57. New York: Oxford Univ. Press, 1999.
- . "Mediterranean Commerce in the Middle Ages: A Voyage Under Contract of *Commenda*". *Viator* 14 (1983): 133–94.
- . "The Naval Battles of Roger of Lauria". *Journal of Medieval History* 9 (1983): 179–216.
- . "The Origins of the Commenda Contract". *Speculum* 52:1 (1977): 5–37.
- . "The Venetian Fleet for the Fourth Crusade and the Diversion of the Crusade to Constantinople". In *The Experience of Crusading*. Vol. 1, *Western Approaches*, ed. by M. Bull and N. Housley, 103–23. Cambridge: Cambridge Univ. Press, 2003.
- Pryor, John H., and Elizabeth M. Jeffreys, with Ahmad Shboul. *The Age of the Dromon: The Byzantine Navy, ca 500–1204*. Leiden: Brill, 2006.
- Pulleyblank, Edwin G. *The Background of the Rebellion of An Lu-shan*. London: Oxford Univ. Press, 1955.
- Purchas, Samuel. *Hakluytus Posthumus; or, Purchas His Pilgrimes*. 20 vols. 1625. Reprint, Glasgow: James MacLehose & Sons, 1905–7.
- Qaisar, A. Jan. "Shipbuilding in the Mughal Empire During the Seventeenth Century". *Indian Economic and Social History Review* 5 (1968): 149–70.
- Quinn, David B., ed. *The Voyages and Colonising Enterprises of Sir Humphrey Gilbert*. London: Hakluyt, 1940.
- Quinn, David B., and Alison M. Quinn. *The English New England Voyages, 1602–1608*. London: Hakluyt, 1983.
- Radell, David R., and James J. Parsons, "Realejo: A Forgotten Colonial Port and Shipbuilding Center in Nicaragua". *Hispanic American Historical Review* 51:2 (1971): 295–312.
- Radulet, Carmen. "Vasco da Gama and His Successors". In *Portugal, the Pathfinder*, ed. By Winius, 133–43.
- Randall, Anthony G. "The Timekeeper That Won the Longitude Prize". In *The Quest for Longitude*, ed. by Andrewes, 236–54.
- Ratcliff, Ronald E. "Building Partners' Capacity: The Thousand-Ship Navy". *Naval War College Review* 60:4 (2007): 45–58.
- Ray, Himanshu Prabha. "Early Coastal Trade in the Bay of Bengal". In *The Indian Ocean in Antiquity*, ed. by Reade, 351–64.
- . *Monastery and Guild: Commerce Under the Satavahanas*. New Delhi: Oxford Univ. Press, 1986.
- . "A Resurvey of Roman Contacts with the East". In *Athens, Aden, Arikamedu: Essays on the Interrelations Between India, Arabia, and the Eastern Mediterranean*, ed. by Marie-Francoise Boussac and Jean-Francois Salles, 97–114. New Delhi: Manohar, 1995.
- . "The Yavana Presence in Ancient India". In *Athens, Aden, Arikamedu: Essays on the Interrelations Between India, Arabia, and the Eastern*

- Mediterranean*, ed. by Marie-Francoise Boussac and Jean-Francois Salles, 76–82. New Delhi: Manohar, 1995.
- Ray, Rajat Kanta. "Indian Society and British Supremacy". In *The Oxford History of the British Empire*. Vol. 2, *The Eighteenth Century*, 508–29. Oxford: Oxford Univ. Press, 1998.
- Reade, Julian, ed. *The Indian Ocean in Antiquity*. London: Kegan Paul, 1996.
- Redford, Donald B. *Egypt, Canaan, and Israel in Ancient Times*. Princeton: Princeton Univ. Press, 1992.
- Redmount, Carol. "The Wadi Tumilat and the Canal of the Pharaohs". *Journal of Near Eastern Studies* 54 (1994): 127–35.
- Reed, C.M. *Maritime Traders in the Ancient Greek World*. Cambridge: Cambridge Univ. Press, 2004.
- Reed, Robert R. "The Colonial Origins of Manila and Batavia: Desultory Notes on Nascent Metropolitan Primacy and Urban Systems in Southeast Asia". *Asian Studies* (Quezon City) 5 (1967): 543–62.
- Reid, Anthony. "The Rise and Fall of Sino-Japanese Shipping". In *Charting the Shape of Early Modern Southeast Asia*, 56–84. Chiang Mai, Thailand: Silkworm Books, 1999.
- . *Southeast Asia in the Age of Commerce, 1450–1680: Expansion and Crisis*. New Haven: Yale Univ. Press, 1993.
- Reilly, Bernard F. *The Medieval Spains*. Cambridge: Cambridge Univ. Press, 1993.
- Reinert, Stephen W. "The Muslim Presence in Constantinople, 9th–15th Centuries: Some Preliminary Observations". In *Studies on the Internal Diaspora of the Byzantine Empire*, ed. by Helene Ahrweiler and Angeliki E. Laiou, 125–150. Washington: Dumbarton Oaks Research Library and Collection, 1998.
- Reischauer, Edwin O. *Ennin's Travels in T'ang China*. New York: Ronald, 1955.
- Rgveda Samhita*, vol. 1. Trans. H.H. Wilson and Bhasya of Sayanacarya. New Delhi: Parimal, 1997.
- Rickover, Hyman George. *How the Battleship Maine Was Destroyed*. Washington: Naval History Division, Dept. of the Navy, 1976.
- Riess, Warren C. Angel Gabriel: *The Elusive English Galleon*. Bristol: 1797 House, 2001.
- Riley-Smith, Jonathan. *The Crusades: A History*. 2nd ed. New Haven: Yale Univ. Press, 2005.
- Rimbert. *Anskar, the Apostle of the North*. Trans. Charles H. Robinson. London: Society for the Propagation of the Gospel in Foreign Parts, 1921.
- Risso, Patricia. *Merchants and Faith: Muslim Commerce and Culture in the Indian Ocean*. Boulder: Westview, 1995.
- Ritchie, G.S. *The Admiralty Chart: British Naval Hydrography in the Nineteenth Century*. London: Hollis & Carter, 1967.

- Ritchie, Robert C. *Captain Kidd and the War Against the Pirates*. Cambridge: Harvard Univ. Press, 1986.
- Roberts, J. M. *History of the World*. New York: Knopf, 1976.
- Rocca, Edgardo Jose. "Buenos Aires". In *The Oxford Encyclopedia of Maritime History*, ed. By Hattendorf, 1:323–24.
- Rockhill, W. W. "Notes on the Relations and Trade of China with the Eastern Archipelago and the Coast of the Indian Ocean During the Fourteenth Century". *Toung Pao* 15 (1914): 419–47.
- Rodger, N.A.M. *The Command of the Ocean: A Naval History of Britain, 1649–1815*. New York: Norton, 2005.
- . "Considerations on Writing a General Naval History". In *Doing Naval History: Essays Toward Improvement*, ed. by John B. Hattendorf, 117–28. Newport: Naval War College Press, 1995.
- . "The Development of Broadside Gunnery". *Mariner's Mirror* 82 (1996): 310–24.
- . "Guns and Sails in English Colonization". In *The Oxford History of the British Empire*. Vol. 1, *The Origins of Empire*, ed. by Nicholas Canny, 79–88. Oxford: Oxford Univ. Press, 1998.
- . "The Naval Service of the Cinque Ports". *English Historical Review* 111:442 (1996): 636–51.
- . "The New Atlantic: Naval Warfare in the Sixteenth Century". In *War at Sea in the Middle Ages and Renaissance*, ed. by John B. Hattendorf and Richard W. Unger, 233–48. Rochester, NY: Boydell, 2003.
- . *The Safeguard of the Sea: A Naval History of Britain, 660–1649*. New York: Norton, 1998.
- . *The Wooden World: An Anatomy of the Georgian Navy*. New York: Norton, 1996.
- Roksund, Arne. *The Jeune Ecole: The Strategy of the Weak*. Leiden: Brill, 2007.
- Roland, Alex, W. Jeffrey Bolster, and Alexander Keyssar. *The Way of the Ship: America's Maritime History Reenvisioned, 1600–2000*. New York: Wiley, 2008.
- Roosevelt, Theodore. *The Works of Theodore Roosevelt*. New York: Scribner's, 1923.
- Roover, Florence Edler de. "Early Examples of Marine Insurance". *Journal of Economic History* 5:2 (1945): 172–200.
- Rose, Susan. *Medieval Naval Warfare, 1000–1500*. London: Routledge, 2002.
- Ross, Lillian. "Where Are They Now? The Kaiser's Yacht". *The New Yorker* (June 22, 1946): 66–80.
- Rossabi, Morris. *Khubilai Khan: His Life and Times*. Berkeley: Univ. of California Press, 1988.
- Rougeulle, Axelle. "Medieval Trade Networks in the Western Indian Ocean (8th–14th Centuries): Some Reflections from the Distribution Patterns of Chinese Imports in the Islamic World". In *Tradition and Archaeology*:

- Early Maritime Contacts in the Indian Ocean*, ed. by Himanshu Prabha Ray and Jean-Francois Salles, 159–80. New Delhi: Manohar, 1999.
- Rubin, Julius, "An Innovating Public Improvement: The Erie Canal". In *Canals and American Economic Development*, ed. by Carter Goodrich, 15–66. New York: Columbia Univ. Press, 1961.
- Rule, Margaret, and Jason Monaghan. *A Gallo-Roman Trading Vessel from Guernsey: The Excavation and Recovery of a Third Century Shipwreck*. Candie Gardens: Guernsey Museums & Galleries, 1993.
- Runciman, Steven. "Byzantine Trade and Industry". In *The Cambridge Economic History of Europe*. Vol. 2, *Trade and Industry in the Middle Ages*, ed. by M.M. Postan, 132–67. Cambridge: Cambridge Univ. Press, 1987.
- Russell, P. E. *Prince Henry "the Navigator"*. New Haven: Yale Univ. Press, 2001.
- Russell-Wood, A.J.R. *World on the Move: The Portuguese in Africa, Asia, and America, 1415–1808*. New York: St. Martin's, 1992.
- Ryan, W. F. "Peter the Great and English Maritime Technology". In *Peter the Great and the West: New Perspectives*, ed. by Lindsey Hughes, 130–58. Basingstoke, UK: Palgrave Macmillan, 2000.
- Sail Training Assoc. of Western Australia website. *Duyfken 1606 Replica Foundation*. <http://www.stawa.org.au/linksmain.html>.
- Sakamaki, Shunzo. "The Heike: From Defeat at Dannoura to a Golden Age in Ryukyu?" *Journal of Asian Studies* 27:1 (1967): 115–22.
- Salles, Jean-Francois. "Achaemenid and Hellenistic Trade in the Indian Ocean". In *The Indian Ocean in Antiquity*, ed. by Reade, 251–67.
- Salmon, E. T. "The Coloniae Maritimae". *Athenaeum* 41 (1963): 3–38.
- Salomon, Richard. "On the Origin of the Early Indian Scripts: A Review Article". *JAOS* 115:2 (1995): 271–79.
- Sanders, N.K. *The Sea Peoples: Warriors of the Ancient Mediterranean, 1250–1150 b.c.* London: Thames & Hudson, 1978.
- Sansom, George B. *A History of Japan*. 3 vols. Berkeley: Univ. of California Press, 1958–63.
- Sawyer, Peter. "The Viking Expansion". In *The Cambridge History of Scandinavia*. Vol. 1, *Prehistory to 1520*, ed. by Knut Helle, 104–20. Cambridge: Cambridge Univ. Press, 2003.
- Schafer, Edward H. *The Golden Peaches of Samarkand: A Study of T'ang Exotics*. Berkeley: Univ. of California Press, 1963.
- . *The Vermilion Bird: T'ang Images of the South*. Berkeley: Univ. of California Press, 1967.
- Schilder, Gunter, and Marco van Egmond. "Maritime Cartography in the Low Countries During the Renaissance". In *The History of Cartography*. Vol. 3, *Cartography in the Renaissance*, ed. by David Woodward, 1384–432. Chicago: Univ. of Chicago Press, 2007.

- Schildhauer, Johannes. *The Hansa: History and Culture*. Leipzig: Edition Leipzig, 1985.
- Schom, Alan. *Trafalgar: Countdown to Battle, 1803–1805*. New York: Oxford Univ. Press, 1990.
- Schonfi eld, Hugh J. *The Suez Canal in Peace and War, 1869–1969*. Coral Gables: Univ. of Miami Press, 1969.
- Schottenhammer, Angela. "Transfer of *Xiangyao* from Iran and Arabia to China— A Reinvestigation of Entries in the *Youyang zazu* (863)". In *Aspects of the Maritime Silk Road: From the Persian Gulf to the East China Sea*, ed. by Ralph Kauz, 117–49. Wiesbaden: Harrassowitz Verlag, 2010.
- Schultz, Charles R. *Forty-niners 'Round the Horn*. Columbia: Univ. of South Carolina Press, 1999.
- Schurz, William Lytle. *The Manila Galleon*. 1939. Reprint, Manila: Historical Conservation Society, 1985.
- Scott, Walter. *The Antiquary*. 3 vols. London: 1816.
- Scrinari, V. Santa Maria, and Giuseppina Lauro. *Ancient Ostia: Past and Present*. Rome: Vision, 1981.
- Seaver, Kirsten A. *The Frozen Echo: Greenland and the Exploration of North America, ca. a.d. 1000–1500*. Stanford: Stanford Univ. Press, 1996.
- Sedov, A. V. "Qana' (Yemen) and the Indian Ocean: The Archaeological Evidence". In *Tradition and Archaeology: Early Maritime Contacts in the Indian Ocean*, ed. by Himanshu Prabha Ray and Jean-Francois Salles, 11–35. New Delhi: Manohar, 1999.
- Selden, John. *Of the Dominion; or, Ownership of the Sea*. New York: Arno, 1972.
- Sen, Tansen. *Buddhism, Diplomacy, and Trade: The Realignment of Sino-Indian Relations, 600–1400*. Honolulu: Assoc. for Asian Studies and Univ. of Hawai'i Press, 2003.
- Seneca. *Natural Questions*. Trans. Thomas H. Corcoran. 2 vols. Cambridge: Harvard Univ. Press, 1972.
- Senior, William. "The *Bucentaur*". *Mariner's Mirror* 15 (1929): 131–38.
- Serjeant, R. B. "Yemeni Merchants and Trade in Yemen, 13th–16th Centuries". In *Society and Trade in South Arabia*, ed. by G. Rex Smith, 1.61–82. Brookfi eld, VT: Ashfield, 1996.
- Severin, Timothy. *The Sinbad Voyage*. London: Hutchinson, 1982.
- Shapinsky, Peter D. "Polyvocal Portolans: Nautical Charts and Hybrid Maritime Cultures in Early Modern East Asia". *Early Modern Japan* 14 (2006): 4–26.
- Sharma, R. S. "Usury in Early Medieval Times". In *Trade in Early India*, ed. by Ranabir Chakravarti, 370–95. New Delhi: Oxford Univ. Press, 2001.
- Sharpe, Kevin. *The Personal Rule of Charles I*. New Haven: Yale Univ. Press, 1992.

- Shattan, Merchant-Prince. *Manimekhala (The Dancer with the Magic Bowl)*. Trans. Alain Danielou. New York: New Directions, 1989.
- Sheehan, John. "The Longphort in Viking Age Ireland". *Acta Archaeologica* 79 (2008): 282–95.
- Shepherd, James F., and Gary M. Walton. *Shipping, Maritime Trade and the Economic Development of Colonial North America*. Cambridge: Cambridge Univ. Press, 1972.
- Sheppard, Thomas. "The Sirius, the First Steamer to Cross the Atlantic". *Mariner's Mirror* 23 (1937): 84–94.
- Sherborne, J. W. "The Hundred Years' War – The English Navy: Shipping and Manpower 1369–89". *Past and Present* 37 (1967): 163–75.
- Sherratt, S., ed. *The Wall Paintings of Thera: Proceedings of the First International Symposium*. 2 vols. Athens: Thera Foundation, 2000.
- Shiba, Yoshinobu, and Mark Elvin. *Commerce and Society in Sung China*. Ann Arbor: Center for Chinese Studies, Univ. of Michigan, 1970.
- Shimada, Izumi. "Evolution of Andean Diversity: Regional Formations (500 b.c.e. – c.e. 600)". In *The Cambridge History of the Native People of the Americas*. Vol. 3, *South America*, pt. 1, ed. by Frank Salomon and Stuart B. Schwartz, 350–517. Cambridge: Cambridge Univ. Press, 1999.
- Sicking, Louis. "Amphibious Warfare in the Baltic: Holland, the Hansa and the Habsburgs (Fourteenth– Sixteenth Centuries)". In *Amphibious Warfare, 1000–1700: Commerce, State Formation and European Expansion*, ed. by Mark Charles Fissel and D.J.B. Trim, 69–101. Leiden: Brill, 2006.
- Sidebotham, Steven E. "Ports of the Red Sea and the Arabia–India Trade". In *Rome and India: The Ancient Sea Trade*, ed. by Vimala Begley and Richard Daniel De Puma, 12–38. Madison: Univ. of Wisconsin Press, 1991.
- Sima Qian. *Records of the Grand Historian of China*. Trans. Burton Watson. 2 vols. New York: Columbia Univ. Press, 1961.
- Simpson, William Kelly, ed. *The Literature of Ancient Egypt: An Anthology of Stories, Instructions and Poetry*. Trans. R.O. Faulkner et al. New Haven: Yale Univ. Press, 1972.
- Simsarian, James. "The Acquisition of Legal Title to Terra Nullius". *Political Science Quarterly* 53:1 (1938): 111–28.
- Sjovold, Thorleif. *The Oseberg Find and the Other Viking Ship Finds*. Oslo: Universitets Oldsaksamling, 1966.
- Skovgaard-Petersen, Inge. "Early Political Organisation: The Making of the Danish Kingdom". In *The Cambridge History of Scandinavia*. Vol. 1, *Prehistory to 1520*, ed. by Knut Helle, 168–83. Cambridge: Cambridge Univ. Press, 2003.
- Skre, Dagfinn. "The Sciringes heal of Ohthere's Time". In *Ohthere's Voyages*. ed. by Bately and Englert, 150–56.

- Skulski, Janusz. *The Battleship Yamato*. Annapolis: Naval Institute, 1989.
- Sleeswyck, Andre Wegener. "The *Liao* and the Displacement of Ships in the Ming Navy". *Mariner's Mirror* 82:1 (Feb. 1996): 3–13.
- Smith, Bernard. *European Vision and the South Pacific*. New Haven: Yale University Press, 1985.
- Smith, Crosbie, Ian Higginson, and Phillip Wolstenholme. "'Imitations of God's Own Works': Making Trustworthy the Ocean Steamship". *History of Science* 41 (2003): 379–426.
- Smith, Hance. "Fishing Vessels". In *The Shipping Revolution*, ed. by Gardiner and Couper, 167–76.
- Smith, Holland M., and Percy Finch. *Coral and Brass*. New York: Charles Scribner's Sons, 1949.
- Smith, John. *A Description of New England*. London, 1616.
- Smith, Joshua M. *Voyages: Documents in American Maritime History*. 2 vols. Gainesville: Univ. Press of Florida, 2009.
- Snorri Sturluson. *King Harald's Saga*. Trans. Magnus Magnusson and Hermann Palsson. New York: Penguin, 1966.
- Snow, Dean R. "The First Americans and the Differentiation of Hunter-Gatherer Culture". In *The Cambridge History of the Native Peoples of the New World*, ed. by B.G. Trigger and W. Washburn, chap. 4. Cambridge: Cambridge Univ. Press, 1996.
- So, Billy K.L. *Prosperity, Region and Institutions in Maritime China: The South Fukien Pattern, 946–1368*. Cambridge: Harvard Univ. Asia Center, 2000.
- So, Kwan Wai. *Japanese Piracy in Ming China During the Sixteenth Century*. East Lansing: Michigan State Univ. Press, 1975.
- Somers, Robert M. "The End of the T'ang". In *The Cambridge History of China*. Vol. 3, *Sui and T'ang China, 589–906*, ed. by Denis Twitchett, 682–790. Cambridge: Cambridge Univ. Press, 1979.
- Somerville, Boyle G., and A. F. B. Woodhouse. *Ocean Passages for the World: Winds and Currents*. London: The Admiralty, 1950.
- Sondhaus, Lawrence. *Naval Warfare, 1815–1914*. London: Routledge, 2001.
- Southworth, William A. "The Coastal States of Champa". In *Southeast Asia from Prehistory to History*, ed. by Ian Glover and Peter Bellwood, 209–33. London: RoutledgeCurzon, 2004.
- Souyri, Pierre Francois. *The World Turned Upside Down: Medieval Japanese Society*. Trans. Kathe Roth. New York: Columbia Univ. Press, 2001.
- Souza, Philip de. *Piracy in the Graeco-Roman World*. Cambridge: Cambridge Univ. Press, 1999.
- Spate, O. H. K. *The Spanish Lake*. 2nd ed. Canberra: Australian National Univ. Press, 2007.
- Spear, Thomas. "Early Swahili History Reconsidered". *International Journal of African Historical Studies* 33:2 (2000): 257–90.

- Spector, Ronald H. *Eagle Against the Sun: The American War with Japan*. New York: Free Press, 1985.
- . "The Triumph of Professional Ideology: The U.S. Navy in the 1890s". In *In Peace and War: Interpretations of American Naval History, 1775–1984*, ed. by Kenneth J. Hagan, 174–85. Westport: Greenwood, 1984.
- Spencer, George W. *The Politics of Expansion: The Chola Conquest of Sri Lanka and Sri Vijaya*. Madras, India: New Era, 1983.
- Spennemann, Dirk R. "On the Bronze Age Ship Model from Flores, Indonesia". *IJNA* 14.3 (1985): 237–41.
- Spufford, Peter. *Power and Profit: The Merchant in Medieval Europe*. London: Thames & Hudson, 2002.
- Squatriti, Paolo. "Digging Ditches in Early Medieval Europe". *Past and Present* 176 (2002): 11–65.
- Stanish, Charles. "The Origin of State Societies in South America". *Annual Review of Anthropology* 30 (2001): 41–64.
- Starr, Chester G. *The Roman Imperial Navy: 31 b.c. – a.d. 324*. 3rd ed. 1941. Reprint, Chicago: Ares, 1993.
- "Steam Excursion Boats". *New York Times*. Mar. 21, 1880.
- Steensgaard, Niels. *The Asian Trade Revolution of the Seventeenth Century: The East India Companies and the Decline of the Caravan Trade*. Chicago: Univ. of Chicago Press, 1974.
- Steffy, J. Richard. "The Reconstruction of the 11th Century Serce Liman Vessel. A Preliminary Report". *IJNA* 11 (1982): 13–34.
- Stern, S. M. "Ramisht of Siraf: A Merchant Millionaire of the Twelfth Century". *Journal of the Royal Asiatic Society of Great Britain and Ireland*. 2nd ser. 99:1 (1967): 10–14.
- Still, William N. *Iron Afloat: The Story of the Confederate Ironclads*. Columbia: Univ. of South Carolina Press, 1988.
- Stopford, Martin. *Maritime Economics*. 2nd ed. New York: Routledge, 2003.
- Storli, Inger. "Ohthere and His World". In *Ohthere's Voyages*, ed. by Bately and Englert, 76–99.
- Strabo. *The Geography of Strabo*. Trans. Horace Leonard Jones and J.R. Sitlington Sterrett. London: Heinemann, 1917–32.
- Strachan, Michael, compiler. *The East India Company Journals of Captain William Keeling and Master Thomas Bonner, 1615–1617*, ed. by Michael Strachan and Boies Penrose. Minneapolis: Univ. of Minnesota Press, 1971.
- Stradling, R.A. *The Armada of Flanders: Spanish Maritime Policy and European War, 1568–1668*. Cambridge: Cambridge Univ. Press, 1992.
- Stratos, Andreas N. "The Naval Engagement at Phoenix". 1980. In *Studies in 7th-Century Byzantine Political History*, 230–47. London: Variorum, 1983.

- Strauss, Barry. *Battle of Salamis: The Naval Encounter That Saved Greece—and Western Civilization*. New York: Simon & Schuster, 2004.
- Struve, Lynn A. "The Southern Ming, 1644–1662". In *The Cambridge History of China*. Vol. 7, *The Ming Dynasty, 1368–1644*, pt. 1, ed. by Frederick W. Mote and Denis Twitchett, 641–725. Cambridge: Cambridge Univ. Press, 1988.
- Subrahmanyam, Sanjay. *The Career and Legend of Vasco da Gama*. Cambridge: Cambridge Univ. Press, 1997.
- . "A Note on the Rise of Surat in the Sixteenth Century". *JESHO* 43:1 (2000): 23–33.
- . "Of Imarat and Tijarat: Asian Merchants and State Power in the Western Indian Ocean, 1400 to 1750". *Comparative Studies in Society and History* 37:4. (1995): 750–80.
- Suetonius. *The Twelve Caesars*. Trans. Robert Graves. Harmondsworth: Penguin, 1957.
- Sugden, John. *Sir Francis Drake*. New York: Simon & Schuster, 1990.
- Sulayman al-Tajir. *Account of India and China*. In *Arabic Classical Accounts of India and China*. Trans. S. Maqbul Ahmad. Shimla: Indian Institute of Advanced Study, 1989.
- Sung, Lien, and Franz Schurmann. *Economic Structure of the Yuan Dynasty*. Cambridge: Harvard Univ. Press, 1956.
- Surdam, David G. *Northern Naval Superiority and the Economics of the American Civil War*. Columbia: Univ. of South Carolina Press, 2001.
- Surrey, Nancy Maria Miller. *The Commerce of Louisiana During the French Regime, 1699–1763*. New York: Columbia Univ. Press, 1916.
- Sutcliffe, Alice Crary. *Robert Fulton and the Clermont*. New York: Century, 1909.
- Sutherland, Heather. "Southeast Asian History and the Mediterranean Analogy". *JSEAS* 34:1 (2003): 1–20.
- Swanton, Michael James, trans. *The Anglo-Saxon Chronicles*. London: Phoenix, 2001.
- Sylvester, David G. "Communal Piracy in Medieval England's Cinque Ports". In *Noble Ideals and Bloody Realities: Warfare in the Middle Ages*, ed. by Niall Christie and Maya Yazigi, 164–76. Leiden: Brill, 2006.
- Symonds, Craig L. *Lincoln and His Admirals: Abraham Lincoln, the U.S. Navy and the Civil War*. New York: Oxford Univ. Press, 2008.
- Tabari, al-. *The History of al-Tabari*. Vol. 36, *The Revolt of the Zanj*, a.d. 869–879/a.h. 255–265. Trans. David Waines. Albany: State Univ. of New York Press, 1992.
- Tacitus. *The Agricola and the Germania*. Trans. H. Mattingly and S.A. Handford. Baltimore: Penguin, 1970.
- . *Annals of Imperial Rome*. Trans. Michael Grant. Rev. ed. New York: Penguin, 1956.

- . *The Histories*. Trans. Kenneth Wellesley. New York: Penguin, 1972.
- Taha, Abd al-Wahid Dhannun. *The Muslim Conquest and Settlement of North Africa and Spain*. New York: Routledge, 1989.
- The Tales of the Heike*. Trans. Burton Watson, ed. by Haruo Shirane. New York: Columbia Univ. Press, 2006.
- Tandy, David W. *Warriors into Traders: The Power of the Market in Early Greece*. Berkeley: Univ. of California Press, 1997.
- Tarling, Nicholas, ed. *The Cambridge History of Southeast Asia*. Vol. 1, pt. 1, *From Early Times to c. 1500*. Cambridge: Cambridge Univ. Press, 1999.
- Taylor, E. G. R. *The Haven-Finding Art: A History of Navigation from Odysseus to Captain Cook*. New York: Abelard-Schuman, 1957.
- Taylor, Keith W. *The Birth of Vietnam*. Berkeley: Univ. of California Press, 1983.
- . "The Early Kingdoms". In *The Cambridge History of Southeast Asia*, ed. by Tarling, 1.1:137–82.
- Tchernia, Andre. "Italian Wine in Gaul at the End of the Republic". In *Trade in the Ancient Economy*, ed. by Peter Garnsey, Keith Hopkins, and C. R. Whittaker, 87–104. Berkeley: Univ. of California Press, 1983.
- Temin, Peter. "The Economy of the Early Roman Empire". *Journal of Economic Perspectives* 20:1 (2006): 133–51.
- Terraine, John. *Business in Great Waters: The U-Boat Wars, 1916–1945*. London: Leo Cooper, 1989.
- Thapar, Romila. *Early India: From the Origins to ad 1300*. Berkeley: Univ. of California Press, 2002.
- Theophanes, the Confessor. *The Chronicle of Theophanes Confessor: Byzantine and Near Eastern History*, ad 284–813. Trans. Cyril Mango and Roger Scott. New York: Oxford Univ. Press, 1997.
- Thiel, Johannes Hendrik. *A History of Roman Sea-power Before the Second Punic War*. Amsterdam: North-Holland, 1954.
- Thomas, Hugh. *Slave Trade: The Story of the Atlantic Slave Trade, 1440–1870*. New York: Simon & Schuster, 1997.
- Thompson, I. A. A. *War and Government in Habsburg Spain, 1560–1620*. London: Athlone, 1976.
- Thompson, James Westfall. "Early Trade Relations Between the Germans and the Slavs". *Journal of Political Economy* 30:4 (1922): 543–58.
- Thompson, Leonard Monteath. *A History of South Africa*. New Haven: Yale Univ. Press, 1990.
- Thornton, Helen. "John Selden's Response to Hugo Grotius". *International Journal of Maritime History* 18:2 (2006): 105–28.
- Throckmorton, Peter, ed. *The Sea Remembers: Shipwrecks and Archaeology*. New York: Smithmark, 1991.

- Thrush, Andrew. "In Pursuit of the Frigate, 1603–40". *Historical Research* 64 (1991): 29–45.
- Thucydides. *The Peloponnesian War*. Trans. Rex Warner. New York: Penguin, 1954.
- Tibbetts, G. R. *Arab Navigation in the Indian Ocean Before the Coming of the Portuguese*. London: Royal Asiatic Society of Great Britain and Ireland, 1971.
- . *Study of the Arabic Texts Containing Material on South-East Asia*. Leiden: Brill, 1979.
- Tomalin, Victoria, V. Selvakumar, M.V. Nair, and P.K. Gopi. "The Thaikkal-Kadakkarappally Boat: An Archaeological Example of Medieval Shipbuilding in the Western Indian Ocean". *IJNA* 33:2 (2004): 253–63.
- Toynbee, Arnold J. *Constantine Porphyrogenitus and His World*. London: Oxford Univ. Press, 1973.
- . "My View of History". In *Civilization on Trial*. New York: Oxford Univ. Press, 1948.
- Treaty for the Limitation and Reduction of Naval Armament, 1930. U.S. Treaty Series, No. 830, pt. 4, art. 22.
- Tripathi, Sila. *Maritime Archaeology: Historical Descriptions of the Seafarings of the Kalingas*. New Delhi: Kaveri, 2000.
- . "Ships on Hero Stones from the West Coast of India". *IJNA* 35:1 (2006): 88–96.
- Ts'ao Yung-Ho. "Taiwan as an Entrepot in East Asia in the Seventeenth Century". *Itinerario* 21:3 (1997): 94–114.
- Tsetskhladze, Gocha R. "Did the Greeks Go to Chalcis for Metals?" *Oxford Journal of Archaeology* 14 (1995): 307–31.
- . "Greek Penetration of the Black Sea". In *The Archaeology of Greek Colonisation: Essays Dedicated to John Boardman*, ed. by Gocha R. Tsetskhladze and F. de Angelis, 111–35. Oxford: Oxford Univ. Community for Archaeology, 1994.
- . "Trade on the Black Sea in the Archaic and Classical Periods". In *Trade, Traders and the Ancient City*, ed. by H. Parkins and C. Smith, 52–74. New York: Routledge, 1998.
- Tsunoda, Ryusaku. *Sources of Japanese Tradition*. New York: Columbia Univ. Press, 1964.
- Tsuruta, Kei. "The Establishment and Characteristics of the 'Tsushima Gate.'" *Acta Asiatica* 67 (1994): 30–48.
- Turner, A. J. "In the Wake of the Act, but Mainly Before". In Andrews, ed., *The Quest for Longitude*, 115–31.
- Twiss, Sir Travers, ed. *Monumenta Juridica: The Black Book of the Admiralty*. London, 1871–76.
- Twitchett, Denis. *Financial Administration Under the Tang*. 2nd ed. Cambridge: Cambridge Univ. Press, 1970.

- . "Hsuan-tsung (reign 712–56)". In *The Cambridge History of China*. Vol. 3, *Sui and T'ang China*, 589–906, Part I, ed. by Denis Twitchett, 333–463. Cambridge: Cambridge Univ. Press, 1979.
- Twitchett, Denis, and Howard J. Wechsler. "Kao-tsung (reign 649–83) and the Empress Wu: The Inheritor and the Usurper". In *The Cambridge History of China*. Vol. 3, *Sui and T'ang China*, 589–906, Part I, ed. by Denis Twitchett, 242–89. Cambridge: Cambridge Univ. Press, 1979.
- Tyacke, Sarah. "Chartmaking in England and Its Context, 1500–1660". In *The History of Cartography*. Vol. 3, *Cartography in the Renaissance*, ed. by David Woodward, 1722–53. Chicago: University of Chicago Press, 2007.
- Unger, Richard W. "Dutch Herring, Technology, and International Trade in the Seventeenth Century". In *Ships and Shipping in the North Sea and Atlantic, 1400–1800*, 18:253–79. Aldershot, UK: Ashgate, 1997.
- . "The Fluit: Specialist Cargo Vessels, 1500–1650". In *Cogs, Caravels and Galleons*, ed. by Gardiner and Unger, 115–30.
- . "The Netherlands Herring Fishery in the Late Middle Ages: The False Legend of Willem Beukels of Biervliet". In *Ships and Shipping in the North Sea and Atlantic, 1400–1800*, 17:335–56. Aldershot, UK: Ashgate: Variorum, 1997.
- . *The Ship in the Medieval Economy, 600–1600*. London: Croom Helm, 1980.
- United Nations. "Agreement for the Implementation of the Provisions of the United Nations Convention on the Law of the Sea of 10 December 1982 Relating to the Conservation and Management of Straddling Fish Stocks and Highly Migratory Fish Stocks". http://www.un.org/depts/los/fish_stocks_conference/fish_stocks_conference.htm.
- United Nations. Law of the Sea, Part V, "Exclusive Economic Zone". http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/part5.htm.
- United Nations Conference on Trade and Development. *Review of Maritime Transport, 2009*. New York: United Nations, 2009. http://www.unctad.org/en/docs/rmt2009_en.pdf.
- U.S. Navy, U.S. Coast Guard, and U.S. Marine Corps. "A Cooperative Strategy for 21st Century Seapower". <http://www.navy.mil/maritime/Maritimestrategy.pdf>.
- U.S. Senate. *Report of the Select Committee of the Senate of the United States on the Sickness and Mortality on Board Emigrant Ships: August 2, 1854*. Washington: 1854.
- U.S. War Dept. *United States Strategic Bombing Survey Summary Report (Pacific War)*. Washington: 1946.
- . *The War of the Rebellion: A Compilation of the Official Records of the Union and Confederate Armies*. Washington: 1880.

- Uruthirankannanar. *Pattinappalai*. In *Pattupattu: Ten Tamil Idylls*. Trans. J.V. Chelliah. Thanjavur: Tamil Univ. Press, 1985.
- Van de Mieroop, Marc. *The Ancient Mesopotamian City*. Oxford: Clarendon Press, 1999.
- Van Doorninck, Frederick H., Jr. "The 4th-Century Wreck at Yassi Ada: An Interim Report on the Hull". *IJNA* 5 (1976): 115–31.
- Van Slyke, Lyman P. *Yangtze: Nature, History and the River*. Stanford: Stanford Alumni Assoc., 1988.
- Verlinden, Charles. "The Big Leap Under Dom Joro II: From the Atlantic to the Indian Ocean". In *Maritime History*. Vol. 1, *The Age of Discovery*, ed. by John B. Hattendorf. Malabar, FL: Krieger, 1996.
- . "European Participation in the Portuguese Era of Discovery". In *Portugal, the Pathfinder*, ed. by Winius, 71–88.
- Verschuer, Charlotte von. *Across the Perilous Sea: Japanese Trade with China and Korea from the Seventh to the Sixteenth Centuries*. Trans. Kristen Lee Hunter. Ithaca: Cornell East Asia Series, 2006.
- Villehardouin. *Conquest of Constantinople*. In Joinville and Villehardouin. *Chronicles of the Crusades*. Trans. Margaret R. B. Shaw. Harmondsworth: Penguin, 1963.
- Villiers, Alan. *The Monsoon Seas: The Story of the Indian Ocean*. New York: McGraw-Hill, 1952.
- Viraphol, Sarasin. *Tribute and Profit: Sino-Siamese Trade, 1652–1853*. Cambridge: Council on East Asian Studies, Harvard Univ., 1977.
- Vitruvius. *De Architectura*. Trans. Frank Granger. 2 vols. Cambridge: Harvard Univ. Press, 1962.
- Vosmer, Tom. "Building the Reed-Boat Prototype: Problems, Solutions, and Implications for the Organization and Structure of Third-Millennium Shipbuilding". *Proceedings of the Seminar for Arabian Studies* 31 (2001): 235–39.
- . "The Magan Boat Project: A Process of Discovery, a Discovery of Process". *Proceedings of the Seminar for Arabian Studies* 33 (2003): 49–58.
- . "Ships in the Ancient Arabian Sea: The Development of a Hypothetical Reed Boat Model". *Proceedings of the Seminar for Arabian Studies* 30 (2000): 235–42.
- Wachsmann, Shelley. *Seagoing Ships and Seamanship in the Bronze Age Levant*. College Station: Texas A&M Univ. Press, 1998.
- Wade, Geoff. "An Early Age of Commerce in Southeast Asia, 900–1300". *JSEAS* 40:2 (2009): 221–65.
- Wake, C.H.H. "The Changing Pattern of Europe's Pepper and Spice Imports, ca. 1400–1700". *Journal of European Economic History* 8 (1979): 361–404.
- Walker, Ranginui. *Ka Whawhai Tonu Matou: Struggle Without End*. Auckland: Penguin, 2004.

- Wallace, Birgitta Linderöth. "L'Anse aux Meadows and Vinland". In *Contact, Continuity and Collapse: The Norse Colonization of the North Atlantic*, ed. by James H. Barrett, 207–33. Turnhout, Belgium: Brepols, 2003.
- Wallinga, H. T. *The Boarding-Bridge of the Romans: Its Construction and Its Function in the Naval Tactics of the First Punic War*. Groningen, Netherlands: Wolters, 1956.
- . "The Trireme and History". *Mnemosyne* 43 (1990): 132–49.
- Walton, Gary M. "Sources of Productivity Change in American Colonial Shipping, 1675–1775". *Economic History Review*, New Series, 20:1 (1967): 67–78.
- Wang Gungwu. "Merchants Without Empire: The Hokkien Sojourning Communities". In *The Rise of Merchant Empires: Long-Distance Trade in the Early Modern World, 1350–1750*, ed. James D. Tracy, 400–21. Cambridge: Cambridge Univ. Press, 1990.
- . *The Nanhai Trade: The Early History of Chinese Trade in the South China Sea*. 2nd ed. Singapore: Times Academic Press, 1998.
- . "'Public' and 'Private' Overseas Trade in Chinese History". 1970. Reprinted in *China and the Chinese Overseas*, 129–43. Singapore: Eastern Universities Press, 2003.
- Wansbrough, John. "The Safe-Conduct in Muslim Chancery Practice". *Bulletin of the School of Oriental and African Studies* 34:1 (1971): 20–35.
- Ward, Cheryl A. *Sacred and Secular: Ancient Egyptian Ships and Boats*. Boston: Archaeological Institute of America, 2000.
- . "World's Oldest Planked Boats: Abydos Hull Construction". In *Boats, Ships and Shipyards: Proceedings of the Ninth International Symposium on Boat and Ship Archaeology, Venice 2000*, ed. by C. Beltrame, 19–23. Oxford: Oxbow, 2003.
- Warner, Denis Ashton, and Peggy Warner. *The Tide at Sunrise: A History of the Russo-Japanese War, 1904–1905*. New York: Charterhouse, 1974.
- Warner, Richard. "British Merchants and Russian Men-of-War: The Rise of the Russian Baltic Fleet". In *Peter the Great and the West: New Perspectives*, ed. by Lindsey Hughes, 105–17. Basingstoke, UK: Palgrave Macmillan, 2001.
- Warner of Rouen. *Moriucht*. Ed. by Christopher J. McDonough. Toronto: Pontifical Institute of Medieval Studies, 1995.
- Watson, P. B. "Bulk Cargo Carriers". In *The Golden Age of Shipping*, ed. by Gardiner and Greenway, 61–80.
- Wechsler, Howard J. "T'ai-tsung (Reign 626–49) the Consolidator". In *The Cambridge History of China*. Vol. 3, *Sui and T'ang China, 589–906*, pt. 1, ed. by Denis Twitchett, 188–241. Cambridge: Cambridge Univ. Press, 1979.

- Wee, Herman van der. "Structural Changes in European Long-Distance Trade, and Particularly the Re-Export Trade from South to North, 1350–1750". In *The Rise of Merchant Empires*, ed. by James Tracy, 14–33. Cambridge: Cambridge Univ. Press, 1990.
- Weerakkody, D. P. M. "Sri Lanka Through Greek and Roman Eyes". In *Sri Lanka and the Silk Road of the Sea*, 163–72. Colombo: Sri Lanka National Commission for UNESCO, 1990.
- . *Taproban: Ancient Sri Lanka as Known to Greeks and Romans*. Turnhout, Belgium: Brepols, 1997.
- Wehausen, J. V., A. Mansour, and F. Stross. "The Colossi of Memnon and Egyptian Barges". *IJNA* 17 (1988): 295–310.
- Wei Zhuang [Chuang]. "The Lament of the Lady of Ch'in". In *Sunflower Splendor: Three Thousand Years of Chinese Poetry*, ed. by Wu-chi Liu and Irving Yucheng Lo, 267–81. Garden City: Anchor, 1975.
- Weir, Gary E. "Fish, Family, and Profit: Piracy and the Horn of Africa". *Naval War College Review* 62:3 (2009): 15–30.
- Welch, Kathryn. "Sextus Pompeius and the *Res Publica*". In *Sextus Pompeius*, ed. by Anton Powell and Kathryn Welch, 31–64. Swansea: Classical Press of Wales, 2002.
- Wendrich, W. Z., R. S. Tomber, S. E. Sidebotham, et al. "Berenike Crossroads: The Integration of Information". *JESHO* 46:1 (2003): 46–88.
- Werner, Walter. "The Largest Ship Trackway in Ancient Times: The Diolkos of the Isthmus of Corinth, Greece, and Early Attempts to Build a Canal". *IJNA* 26:2 (1997): 98–119.
- West, M. L. *The East Face of Helicon: West Asiatic Elements in Greek Poetry and Myth*. Oxford: Clarendon Press, 1997.
- Wey Gomez, Nicolas. *The Tropics of Empire: Why Columbus Sailed South to the Indies*. Cambridge: MIT Press, 2008.
- Wheatley, Paul. *The Golden Khersonese: Studies in the Historical Geography of the Malay Peninsula Before a.d. 1500*. Kuala Lumpur: Univ. of Malaya Press, 1961.
- Wheeler, Mortimer. *Rome Beyond the Imperial Frontiers*. Harmondsworth: Penguin, 1954.
- Wheeler, Ryan J., et al. "Archaic Period Canoes from Newnans Lake, Florida". *American Antiquity* 68:3 (2003): 533–51.
- Whitehead, Ian. "The Periplus". *Greece and Rome* 34:2 (1987): 78–85.
- Whitehouse, David. "Sasanian Maritime Activity". In *The Indian Ocean in Antiquity*, ed. By Reade, 339–49.
- Whitman, Walt. *Leaves of Grass*. Philadelphia: David McKay, 1891.
- Whitmore, John K. "The Rise of the Coast: Trade, State and Culture in Early Dai Viet". *JSEAS* 37:1 (2006): 103–22.
- Wickham, Chris. *The Inheritance of Rome: A History of Europe from 400 to 1000*. New York: Viking, 2009.

- Wicks, Robert S. *Money, Markets, and Trade in Early Southeast Asia: The Development of Indigenous Monetary Systems to ad 1400*. Ithaca: Southeast Asia Program, 1992.
- Wiener, M.H. "Isles of Crete? The Minoan Thalassocracy Revisited". In *Thera and the Aegean World*. Vol. 1, *Archaeology*, ed. by D.A. Hardy, 128–61. London: Thera Foundation, 1990.
- Wilkinson, J. C. "Oman and East Africa: New Light on Early Kilwan History from the Omani Sources". *International Journal of African Historical Studies* 14:2 (1981): 272–305.
- . "A Sketch of the Historical Geography of Trucial Oman Down to the Beginning of the Sixteenth Century". *Geographical Journal* 130 (1964): 337–49.
- . "Suhar (Sohar) in the Early Islamic Period: The Written Evidence". In *South Asian Archaeology 1977*, ed. by Maurizio Taddei, 888–907 (1–21). Naples: Istituto Universitario Orientale, 1979.
- Wilkinson, Toby A.H. *Early Dynastic Egypt*. London: Routledge, 1999.
- Willan, Thomas Stuart. *The Early History of the Russia Company, 1553–1603*. Manchester, UK: Manchester Univ. Press, 1956.
- William of Tyre. *A History of Deeds Done Beyond the Sea*. Trans. Emily Atwater Babcock and A.C. Krey. 2 vols. 1941. Reprint, New York: Farrar, Straus & Giroux, 1976.
- Williams, David M. "The Extent of Transport Services' Integration: SS *Ceylon* and the First 'Round the World' Cruise, 1881–1882". *International Journal of Maritime History* 14:2 (2003): 135–46.
- Williams, Frances Leigh. *Matthew Fontaine Maury: Scientist of the Sea*. New Brunswick: Rutgers Univ. Press, 1963.
- Williams, Glyn. *The Prize of All the Oceans: The Dramatic Story of Commodore Anson's Voyage Round the World and How He Seized the Spanish Treasure Galleon*. New York: Viking, 1999.
- Williams, John Bryan. "The Making of a Crusade: The Genoese Anti-Muslim Attacks in Spain, 1146–48". *Journal of Medieval History* 23:1 (1997): 29–53.
- Wills, John E., Jr. "Maritime China". In *From Ming to Ching: Conquest, Region, and Continuity in Seventeenth-Century China*, ed. by Jonathan D. Spence and John E. Wills, Jr., 201–38. New Haven: Yale Univ. Press, 1979.
- . "Relations with Maritime Europeans, 1514–1662". In *The Cambridge History of China*. Vol. 8, *The Ming Dynasty, 1368–1644*, pt. 2., ed. by John King Fairbank, Denis C. Twitchett, and Frederick W. Mote, 333–75. Cambridge: Cambridge Univ. Press, 1998.
- Wilson, Woodrow. "President Woodrow Wilson's Fourteen Points, 8 January, 1918". Avalon Project, Yale Law School. http://avalon.law.yale.edu/20th_century/wilson14.asp.

- Winius, George D. "The Enterprise Focused on India: The Work of D. Joao II". In *Portugal, the Pathfinder*, ed. by Winius, 89–120.
- . "The *Estado da India* on the Subcontinent: Portuguese as Players on a South Asian Stage". In *Portugal, the Pathfinder*, ed. by Winius, 191–212.
- . "Portugal's Shadow Empire in the Bay of Bengal". In *Portugal, the Pathfinder*, ed. by Winius, 247–68.
- , ed. *Portugal, the Pathfinder: Journeys from the Medieval Toward the Modern World, 1300–ca. 1600*. Madison: Hispanic Seminary of Medieval Studies, 1995.
- Wink, Andre. *Al-Hind: The Making of the Indo-Islamic World*. 3 vols. Leiden: Brill, 1996–2002.
- Winstedt, Richard, and P.E. De Josselin de Jong. "The Maritime Laws of Malacca". *Journal of the Malayan Branch of the Royal Asiatic Society* 29:3 (1956): 22–59.
- Winthrop, John. *The Journal of John Winthrop, 1630–1649*, ed. by Richard S. Dunn, James Savage, and Laetitia Yeandle. Cambridge: Harvard Univ. Press, 1996.
- Wise, Stephen R. *Lifeline of the Confederacy: Blockade Running During the Civil War*. Columbia: Univ. of South Carolina Press, 1988.
- Wokeck, Marianne Sophia. *Trade in Strangers: The Beginnings of Mass Migration to North America*. University Park: Pennsylvania State Univ. Press, 1999.
- Wolters, O.W. *Early Indonesian Commerce: A Study of the Origins of Srivijaya*. Ithaca: Cornell Univ. Press, 1967.
- Wood, Alfred Cecil. *A History of the Levant Company*. New York: Barnes & Noble, 1964.
- Woodward, David. "Medieval Mappaemundi". In *The History of Cartography*. Vol. 1, *Cartography in Prehistoric, Ancient, and Medieval Europe and the Mediterranean*, ed. by J.B. Harley and David Woodward, 286–370. Chicago: Univ. of Chicago Press, 1987.
- Woodward, David, ed. *The History of Cartography*. Vol. 3, *Cartography in the Renaissance*. Chicago: University of Chicago Press, 2007.
- Woodward, David. *The Russians at Sea: A History of the Russian Navy*. New York: Praeger, 1966.
- Worcester, G.R.G. *The Junkman Smiles*. London: Chatto & Windus, 1959.
- . *The Junks and Sampans of the Yangtze*. Annapolis: Naval Institute, 1971.
- Worrall, Simon. "China Made: A 1,200-Year-Old Shipwreck Opens a Window on the Ancient Global Trade". *National Geographic* 215:6 (2009): 112–22.
- Wright, Arthur F. *The Sui Dynasty*. New York: Knopf, 1978.
- Xenophon. *A History of My Times*. Trans. Rex Warner. New York: Penguin, 1979.

- Xuanzang. *Si-yu-ki: Buddhist Records of the Western World*. Trans. Samuel Beal. 1884. Reprint, New Delhi: Oriental Books, 1969.
- Yenne, Bill. *Guinness: The 250-Year Quest for the Perfect Pint*. New York: Wiley, 2007.
- Yijing [I-Tsing]. *A Record of the Buddhist Religion as Practised in India and the Malay Archipelago* (a.d. 671–695). Trans. Junjiro Takakusu. 1896. Reprint, New Delhi: Munshiram Manoharlal, 1966.
- Yi Sun-sin. *Imjin Changch'o: Admiral Yi Sun-Sin's Memorials to Court*. Trans. Tae-hung Ha and Sohn Pow-key. Seoul: Yonsei Univ. Press, 1981.
- Yoshida, Mitsuru. *Requiem for Battleship Yamato*. Trans. Richard H. Minear. Seattle: Univ. of Washington Press, 1985.
- Young, Gary K. *Rome's Eastern Trade: International Commerce and Imperial Policy, 31 bc— ad 305*. New York: Routledge, 2001.
- Yu Huan. *The Peoples of the West: From the Weilue, a Third Century Chinese Account Composed between 239 and 265 ce*. Draft English translation by John E. Hill, Sept. 2004. <http://depts.washington.edu/uwch/silkroad/texts/weilue/weilue.html>.
- Yun, Lisa, and Ricardo Rene Laremont. "Chinese Coolies and African Slaves in Cuba, 1847–74". *Journal of Asian-American Studies* 4:2 (2001): 99–122.
- Zeidler, James A. "Maritime Exchange in the Early Formative Period of Coastal Ecuador: Geopolitical Origins, Uneven Development". *Research in Economic Anthropology* 13 (1991): 247–68.
- Zhao Rugua. See Chau Ju-kua.
- Zheng, Yangwen. *China on the Sea: How the Maritime World Shaped Modern China*. Leiden: Brill, 2012.
- Zhuang Guotu. "The Impact of the International Tea Trade on the Social Economy of Northwest Fujian in the Eighteenth Century". In *On the Eighteenth Century as a Category of Asian History*, ed. by Blusse and Gaastra, 193–216.
- Zosimus. *New History*. Trans. Ronald T. Ridley. Canberra: Australian Assoc. for Byzantine Studies, 1982.
- Zurara, Gomes Eanes de. *The Chronicle of the Discovery and Conquest of Guinea*. Trans. C. Raymond Beazley and Edgar Prestage. 2 vols. London: Hakluyt, 1896–99.

ПРИМЕЧАНИЯ

(ENDNOTES)

- ¹ ...«старинным кораблям и лодкам»... — Harding, “Organizational Life Cycles”, 7.
- ² ...«классическую эпоху мореплавания»... — Выражение взято из названия сборника эссе под редакцией John B. Hattendorf, *Maritime History*, vol. 2, *The Eighteenth Century and the Classic Age of Sail* (Malabar, FL: Krieger, 1997).
- ³ ...«неравенство существующих типов человеческого общества»... — Тойнби (Toynbee, “My View of History”, 10) в книге Manning, *Navigating World History*, 41. В сходном ключе Николас Роджер отмечает, что «морская история — одна из немногих исторических тем, в которых авторы по-прежнему убеждены, будто успехи или неудачи можно объяснить ссылками, явными или завуалированными, на врожденное превосходство национального характера» (Nicholas Rodger, “Considerations”, 118).
- ⁴ ...националистические труды... — К их числу относятся: Mookerji, *Indian Shipping* (1912); G. A. Ballard, *Rulers of the Indian Ocean* (London: Duckworth, 1927); Hadi Hasan, *A History of Persian Navigation* (1928); K. M. Panikkar, *India and the Indian Ocean: An Essay on the Influence of Sea Power on Indian History* (London: Allen & Unwin, 1945); Hourani, *Arab Seafaring in the Indian Ocean in Ancient and Early Medieval Times* (1951) и Needham, et al., *Science and Civilisation in China*, vol. 4, pt. 3, *Civil Engineering and Nautics* (1971).
- ⁵ ...исследующих отдельные моря и океаны. — В числе этих работ можно назвать: Neal Ascherson, *Black Sea* (New York: Hill & Wang, 1995); Braudel, *The Mediterranean*; Paul Butel, *The Atlantic*, trans. Iain Hamilton Grant (London: Routledge, 1999); Nigel Calder, *The English Channel* (New York: Viking, 1986); K. N. Chaudhuri, *Trade and Civilization in the Indian Ocean: An Economic History from the Rise of*

Islam to 1750 (Cambridge: Cambridge University Press, 1985); Charles H. Cotter, *The Atlantic Ocean* (Glasgow: Brown & Ferguson, 1974); Richard Hall, *Empires of the Monsoon: A History of the Indian Ocean and Its Invaders* (London: HarperCollins, 1996); Peregrine Horden and Nicholas Purcell, *The Corrupting Sea: A Study of Mediterranean History* (London: Blackwell, 2000); Paul Jordan, *North Sea Saga* (New York: Pearson-Longman, 2004); Milo Kearney, *The Indian Ocean in World History* (London: Routledge, 2003); Charles King, *The Black Sea: A History* (New York: Oxford University Press, 2004); Kirby and Hinkkanen, *The Baltic and North Seas*; Matti Klinge, *The Baltic World*, trans. Timothy Binham (Helsinki: Otava, 1995); Predrag Matvejevic, *Mediterranean: A Cultural Landscape* (Berkeley: University of California Press, 1999); Walter A. McDougall, *Let the Sea Make a Noise: A History of the North Pacific from Magellan to MacArthur* (New York: Basic Books, 1993); McPherson, *The Indian Ocean*; Palmer, *The Baltic*; Pearson, *The Indian Ocean*; Pryor, *Geography, Technology and War*; Himanshu Prabha Ray, *Archaeology of Seafaring: The Indian Ocean in the Ancient Period* (New Delhi: Pragati, 1999); Auguste Toussaint, *History of the Indian Ocean* (London: Routledge, 1966); and Villiers, *Monsoon Seas*.

6 Все море — море... — Jay, *Greek Anthology*, 7.639 (p. 195).

7 «Разве не видишь...» — Коран, 32:31.

8 ...«морским технологиям»... — Diamond, *Guns, Germs, and Steel*, 78, and 241, 313, 341–42, 359.

9 ...«рассказывает о процессах...» — Roberts, *History of the World*, xiv.

10 «Написание всеобщей истории флота...» — Rodger, “Considerations”, 128.

11 ...наскальное изображение в Норвегии... — Ellmers, “Beginning of Boatbuilding in Central Europe”, 11–12.

12 «Какой же силой их могло занести...» — Jean-Louis Caro, *Journal*, в книге Bougainville, *Pacific Journal*, 200.

13 ...от самой Ост-Индии. — Cook, *Journals*, vol. 1, *Voyage of the Endeavour*, 154; Irwin, *Prehistoric Exploration*, 13–16.

14 ...«случайного дрейфа». — Kirch, *On the Road of the Winds*, 238; Lewis, *We, the Navigators*, 16–17; и Irwin, *Prehistoric Exploration*, 13–16.

15 ...из Сундаланда в Сахул... — Kirch, *On the Road of the Winds*, 68.

16 Старейшие каменные орудия... — Horridge, “Story of Pacific Sailing Canoes”, 541.

17 ...в пределах прямой видимости... — Kirch, *On the Road of the Winds*, 68–69; Irwin, *Prehistoric Exploration*, 18–23.

18 ...вулкана Витори... — Kirch, *On the Road of the Winds*, 88.

19 ...культуре лапита... — Ibid., 93–95, 209–10.

20 ...несколько версий. — Ibid., 231, и альтернативный сценарий, 245.

- 21 ...заселения Микронезии... — Ibid., 170; Irwin, *Prehistoric Exploration*, 126–27.
- 22 Что побудило народы культуры лапума... — Kirch, *On the Road of the Winds*, 97; Irwin, *Prehistoric Exploration*, 42.
- 23 ...«великолепного безрассудства»... — Hornell, *Water Transport*, 253.
- 24 ...рыбак по имени Купе... — Я следовал истории, как она изложена в книге Buck *Coming of the Maori*, 5–7; другая интерпретация этой и связанных традиций см. Walker, *Ka Whawhai Tonu Matou*, 34–43.
- 25 ...ближе к Новой Зеландии... — Irwin, *Prehistoric Exploration*, 104–10.
- 26 ...каждый в среднем... — Для примера, средний размер сорока восьми островов в Федеративных Штатах Микронезии — 14,4 квадратного размера, но медианный размер всего 1,5 квадратного километра; лишь шесть островов имеют площадь более десяти квадратных километров и лишь три — более ста.
- 27 ...мореходные навыки... — McGrail, *Boats of the World*, 342–45.
- 28 ...пассаты... — В «Робинзоне Крузо» (1719) Даниэль Дефо пишет: «Ветры [в Китайском море] дули нам навстречу, почти как пассаты, как мы их называем, с востока и востока-северо-востока».
- 29 ...даже не видя их заранее... — Lewis, *We, the Navigators*, 196.
- 30 ...рисунки океанских волн... — Ibid., 224–61; Genz, “Oceania”, 146.
- 31 ...«направление от каждого известного им острова...» — Lewis, *We, the Navigators*, 174.
- 32 ...острова отсчета, называемого «этаж»... — Ibid., 173–79.
- 33 «Хокулеа» — Ibid., 312–26. Буквально означающая «звезда счастья», Хокулеа известна также под название Арктур. Полинезийское мореходное общество — превосходный источник сведений о традиционной тихоокеанской навигации и судостроении в целом. Наиболее полным введением в тихоокеанское судостроение остается книга Haddon and Hornell, *Canoes of Oceania*. McGrail, *Boats of the World*, 311–45, доступнее и современнее.
- 34 *Мау Пиавилуг* — “Pius Mau Piaulug”.
- 35 *Катамараны* — McGrail, *Boats of the World*, 324–26.
- 36 ...способных перевозить... — Ibid., 338; Kirch, *On the Road of the Winds*, 109–11.
- 37 ...к прибрежным переходам... — Fladmark, “Routes”; Erlandson et al., “Kelp Highway Hypothesis”.
- 38 ...почти полным отсутствием гаваней... — Arnold and Bernard, “Negotiating the Coasts”, 110.
- 39 ...делать по 120 километров в день... — Carvajal, *Discovery of the Amazon*, 99.
- 40 ...Андская цивилизация возникла... — Moseley, *Maritime Foundations of Andean Civilization*, 7–17.

- 41 ...тростник, тыквы и хлопок... — Moseley, *Incas and Their Ancestors*, 47.
- 42 ...с которым Чавин установил самые ранние контакты... — Stanish, "Origins of State Societies in Ancient Peru", 45–48.
- 43 ...раковины спондилюса... — Zeidler, "Maritime Exchange in the Early Formative Period", 252.
- 44 ...мнение о том, что Амазонию... — Mann, 1491, 280–311.
- 45 ...«великих земель Мачинаро»... — Carvajal, *Discovery of the Amazon*, 199.
- 46 ...почти на четыреста литров... — Ibid., 201.
- 47 «двести пирог...» — Ibid., 218.
- 48 ...за тысячу восемьсот морских миль... — Callaghan, "Prehistoric Trade Between Ecuador and West Mexico", 798.
- 49 Сходство... — Coe, "Archaeological Linkages", 364–66; Anawalt, "Ancient Cultural Contacts".
- 50 ...эти контакты существовали... — Shimada, "Evolution of Andean Diversity", 430–36.
- 51 Бальса — плоты; Edwards, *Aboriginal Watercraft*.
- 52 «Они держатся вровень с водой...» — Salazar de Villasante, Ibid., 62.
- 53 ...«погружая некоторые из них в воду...» — Jorge Juan y Santacilia, *Relacion Historica del Viage a la America Meridional* (1748), в книге Edwards, *Aboriginal Watercraft*, 73–74, и п. 33. Хуан-и-Сантасилья впоследствии стал главным конструктором испанского флота. Его двухтомный трактат по судостроению *Examen maritimo, theoricopractico...* (1771) оставался учебником для многих поколений кораблестроителей. См. Ferreiro, *Ships and Science*, 272–75.
- 54 ...кратчайший путь к северу... — Callaghan, "Prehistoric Trade Between Ecuador and West Mexico", 801–3.
- 55 ...примеру эквадорских мореходов не последовали... — Chapman, "Port of Trade Enclaves in Aztec and Maya Civilization", 131–42.
- 56 ...никто из них... — Epstein, "Sails in Aboriginal Mesoamerica".
- 57 ...маяя-путун... — Allaire, "Archaeology of the Caribbean Region", 711–12.
- 58 По счастливой случайности... — Colyn, *Life of the Admiral Christopher Columbus*, chap. 89 (pp. 231–32).
- 59 ...в число старейших выдолбленных каноэ мира... — Wheeler et al., "Archaic Period Canoes".
- 60 ...предшественниками дощатых лодок... — McGrail, *Boats of the World*, 172–80.
- 61 Прибрежные племена вели торговлю... — Fisher, "Northwest from the Beginning of Trade", 120–24.
- 62 ...«около 200 мужчин...» — DeVoto, *Journals of Lewis and Clark*, Nov. 4, 1805 (p. 275).

- 63 *Крупные каноз...* — McGrail, *Boats of the World*, 172.
- 64 ...«украшались изображениями, вырезанными из дерева...» — DeVoto, *Journals of Lewis and Clark*, Nov. 4, 1805 (p. 276); Ames, "Going by Boat", 27–28, 31–32.
- 65 ...«единственным орудием...» — DeVoto, *Journals of Lewis and Clark*, Feb. 1, 1806 (pp. 316–17).
- 66 *Каяки, умиаки и байдарки.* — Chapelle, "Arctic Skin Boats", 174–211.
- 67 *Дорсетскую традицию сменили...* — Snow, "First Americans", 186–93.
- 68 «Оно шито прочными и упругими ивовыми прутьями...» — Martin Pring, "A Voyage... for the discoverie of the North part of Virginia", в Quinn and Quinn, *English New England Voyages*, 222.
- 69 *Самую подходящую для каноз бесесту...* — Adney and Chapelle, *Bark Canoes and Skin Boats*, 14–15, 29.
- 70 «Индейц...» — McPhee, *Survival of the Bark Canoe*, 50.
- 71 ...«вскинул руку...» — Ibid., 21.
- 72 ...«должны рассматриваться...» — Adney and Chapelle, *Bark Canoes and Skin Boats*, 135.
- 73 ...«деревянное каноз...» — Fernando Librado, in Hudson et al., *Tomol*, 39.
- 74 «И тут, с закрытыми глазами...» — Jenkins, *Boat Beneath the Pyramid*, 53.
- 75 ...«производили впечатление прочных и новых...» — Lipke, *Royal Ship of Cheops*, 2.
- 76 *Главные города Египта...* — Wilkinson, *Early Dynastic Egypt*, 346–60.
- 77 ...«плыть к югу, вверх по течению». — Montet, *Everyday Life in Ancient Egypt*, 173, примечание.
- 78 ...знаком объединения двух царств... — Wilkinson, *Early Dynastic Egypt*, 58.
- 79 *Все корпуса деревянных кораблей...* — Ward, *Sacred and Secular*, 12. Сохранившиеся с древности египетские суда включают четырнадцать корпусов из Абидоса, два из Гизы (один нераскопанный), пять из Дахшур (четыре выставлены в Каире, Питсбурге и Чикаго), часть корпуса пятого века до нашей эры из Матарии под Каиром и корабельные доски из поселка Лишт.
- 80 *Более крупные тростниковые плоты...* — Landstrom, *Ships of the Pharaohs*, 41, 94–97.
- 81 ...«двуногая мачта...» — Hornell, *Water Transport*, 46, 49; Johnstone, *Sea-craft of Prehistory*, 10, 70.
- 82 *Самое раннее изображение судна...* — Carter, "Boat-Related Finds", 91. На этом керамическом диске есть двуногая мачта, но нет паруса.
- 83 ...«царском погребении в Абидосе...» — O'Connor, "Boat Graves and Pyramid Origins"; Pierce, "After 5,000-Year Voyage"; Ward, "World's Oldest Planked Boats".

- 84 Корпус таких судов более упруг... — В XIV веке Ибн Баттута пишет: «Индийские и йеменские корабли сшиваются [веревками], ибо это в этом море [Красном] множество рифов», *Travels*, 4:827.
- 85 На ладью Хеопса ушло... — Ward, *Sacred and Secular*, 140.
- 86 ...отверстия не законопачивались... — Ibid., 124.
- 87 ...не вполне сравнимы с «Сохаром»... — Severin, *Sinbad Voyage*, 40: «Кунхикойя объявил, что для строительства задуманного судна мне потребуется примерно полторы тысячи мотков кокосовой веревки. Я рассчитал общую длину, получилось четыреста миль! Казалось, что это колоссальное количество, но время подтвердило правоту Кунхикойи».
- 88 ...«я руководил работами...» — Breasted, *Ancient Records of Egypt*, vol. 1, § 746 (p. 326).
- 89 ...зародилась в Нубии... — Ward, *Sacred and Secular*, 6.
- 90 По одной из гипотез... — Jenkins, *Boat Beneath the Pyramid*; Landstrom, *Ships of the Pharaohs*; и Lipke, *Royal Ship of Cheops*.
- 91 ...«прекрасных телом». — Simpson, *Literature of Ancient Egypt*, 17.
- 92 «Перевозимые из мастерских Элефантины...» — Landstrom, *Ships of the Pharaohs*, 62.
- 93 ...двух гранитных обелисков... — Habachi, «Two Graffiti at Sehel», 99. Одна надпись упоминает «два гранитных обелиска высотой 108 локтей» (57 метров), которые должны были весить по 2400 тонн каждый. Для перевозки требовалась баржа длиной 95 метров, шириной 32 метра, полным водоизмещением 7300 тонн и осадкой 3 метра. О размерах судна Хатшепсут см. Landstrom, *Ships of the Pharaohs*, 129–30.
- 94 «Судно заходило...» — Pliny, *Natural History*, 36.14 (vol. 10:29).
- 95 ...колоссов Мемнона... — Wehausen et al., «Colossi of Memnon and Egyptian Barges». Статуи изображали Аменхотепа III (1410–1372 до н.э.), но позже греческие путешественники приняли их за изображение Мемнона, эфиопского царя, убитого Ахиллесом под Троей. См. Casson, *Everyday Life in Ancient Egypt*, 141.
- 96 ...«плот стремительно увлекается вперед...» — Herodotus, *Histories*. 2.96 (p. 119).
- 97 ...«строить из них...» — Ibid.
- 98 ...«грузовая лодка из древесины акации...» — Landstrom, *Ships of the Pharaohs*, 62. У египтян было две меры длины под названием «локоть». Одна равнялась 45 сантиметрам, другая, «царский локоть», составляла 0,525 метра; Wachsmann, *Seagoing Ships*, 345n16.
- 99 «корабли выходят в плавание...» — Pritchard, *Ancient Near East*, 1:259.
- 100 «нос, правый борт...» — Ward, *Sacred and Secular*, 8–9.
- 101 «вниз, в Египет...» — Breasted, *Ancient Records of Egypt*, vol. 1, § 322 (p. 148).

- 102 «Если ты спустишься...» — “Tale of the Eloquent Peasant”, в Simpson, *Literature of Ancient Egypt*, 25–44, esp. 33, 36. Маат — одновременно понятие и богиня всеобщего порядка и правосудия.
- 103 «Она — носовой канат юга...» — Breasted, *Ancient Records of Egypt*, vol. 2, § 341 (p. 143).
- 104 ...государства как корабля... — См., например, Софокл, «Эдип-царь» (420 до н.э.); Платон, «Республика» (340 до н.э.); Гораций, «Оды» (23 до н.э.); Себастьян Брандт, *Das Narranschiff* («Корабль дураков», 1494); и Уитмен, «Листья травы», 262–63: «О капитан! Мой капитан!» на смерть Авраама Линкольна (1865). Объясняя необходимость собрать традиционные корабли для Операции «Парус» 1976 года ради мира во всем мире, морской историк Фрэнк О. Брейнард писал: «Мы все матросы на корабле Земля».
- 105 «только одного боевого корабля...» — Breasted, *Ancient Records of Egypt*, vol. 1, § 322 (p. 148).
- 106 «слоновая кость, метательные палицы...» — Ibid., vol. 1, § 353 (p. 161).
- 107 ...морскому пути между Буто и Библом... — Redford, *Egypt, Canaan, and Israel*, 22.
- 108 «сорок кораблей...» — Wachsmann, *Seagoing Ships*, 9. Палермский камень — список фараонов и их свершений от додинастического периода до середины пятой династии.
- 109 ...двух рельефах... — Wachsmann, *Seagoing Ships*, 12–18.
- 110 ...между Египтом и минойским Критом... — Casson, *Ancient Mariners*, 17–18; Wachsmann, *Seagoing Ships*, 298.
- 111 «выступил из Коптоса...» — Wachsmann, *Seagoing Ships*, 238.
- 112 «груженные всевозможными дарами...» — The Shipwrecked Sailor, в книге Simpson, *Literature of Ancient Egypt*, 52–53.
- 113 ...рассказ о путешествии в страну Пунт... — Wachsmann, *Seagoing Ships*, 18–29.
- 114 ...изображения рыб... — El-Sayed, “Queen Hatshepsut’s Expedition”.
- 115 «палатку царского посланца...» — Breasted, *Ancient Records of Egypt*, vol. 2, § 260–65 (p. 108–10).
- 116 ...как египтяне плавали по Красному морю... — Hydrographer of the Navy, *Ocean Passages of the World*, 89.
- 117 Настенные изображения в Аварисе... — *Seagoing Ships*, 298; Kuhrt, *Ancient Near East*, 169.
- 118 «Я не оставил ни единой доски...» — Pritchard, *Ancient Near East*, 2:90–91.
- 119 ...на стеле в Джебель-Баркале... — Hornung, *History of Ancient Egypt*, 77, 90.
- 120 «народ островов посреди моря». — Casson, *Ancient Mariners*, 17, 20.
- 121 Энки... — Kramer and Maier, *Myths of Enki*, 3.

- 122 ...*Эннузи*... — Dalley, *Myths from Mesopotamia: Epic of Gilgamesh*, tablet XI, p. 110.
- 123 *Самое раннее свидетельство о кораблях с мачтами*... — Carter, "Boat-Related Finds", 89–91.
- 124 ...*куффа*... — Agius, *Classic Ships of Islam*, 129–32; Hornell, *Water Transport*, 101–8.
- 125 ...*по фрагментам битума*... — Carter, "Boat-Related Finds", 91–99.
- 126 ...*эпос о Гильгамеше*... — West, *East Face of Helicon*, 402–17.
- 127 «Тогда Гильгамеш снял с себя одежду...» — Ferry, *Gilgamesh*, 62.
- 128 «Долго ли стоит здание...» — Ibid., 64.
- 129 ...«*корабли Дильмуна*...» — Potts, *Arabian Gulf in Antiquity*, 1:88.
- 130 «*Корабли из Мелуххи*...» — Ibid., 1:183.
- 131 «*Моя мать, верховная жрица*...» — В Kuhrt, *Ancient Near East*, 48.
- 132 ...«*от Нижнего моря*...» — Gadd, "Dynasty of Agade", 421.
- 133 ...*селение Мелухханс*... — Potts, *Arabian Gulf in Antiquity*, 1:165–67.
- 134 ...*древний порт Лотхал*... — Deloche, "Geographical Considerations", 320; Ghosh, *Encyclopedia of Indian Archaeology*, 1:297, 2:257–60. Преобладающий альтернативный взгляд состоит в том, что в резервуаре хранили воду для орошения. Эта теория больше согласуется с исторической и современной практикой, хотя тоже спорна. См. Leshnik, "Harappan 'Port' at Lothal", где утверждается, что «признание Лотхала центром международной торговли» целиком основано на идентификации резервуара как дока.
- 135 «*пристани Аккада*»... — Potts, "Watercraft", 135. Аккадское слово, означающее пристань, *karum*, относилось к торговым кварталам города и, по ассоциации, к купцам, которые для большей безопасности в чужих землях селились рядом с земляками. См. Kuhrt, *Ancient Near East*, 92.
- 136 ...*находки в Рас-аль-Джинсе*... — Cleuziou and Tosi, "Black Boats of Magan", 750–52; Vosmer, "Ships in the Ancient Arabian Sea", 236, и личное сообщение 23 сентября 2005.
- 137 «*асфальт для покрытия лодок*...» — Cleuziou and Tosi, "Black Boats of Magan", 747.
- 138 «*маганской лодки*». — Ее размеры: 13 метров общая длина, 11,1 метра длина по ватерлинии, 3,9 метра максимальная ширина и 10,5 тонны водоизмещение. Площадь паруса 45 квадратных метров. Древние и этнографические свидетельства указывают, что корабли далекого прошлого, вероятно, смешивали для битума различные материалы в зависимости от назначения. См. Vosmer, "Magan Boat Project", 51, 53.
- 139 ...*примерно тридцать гур*... — Vosmer, "Building the Reed-Boat Prototype", 235.
- 140 ...*Лу-Энмилла*... — Potts, *Arabian Gulf in Antiquity*, 1:145; Oppenheim, "Seafaring Merchants of Ur", 13.

- 141 ...размер процентов по займу... — Van de Mieroop, *Ancient Mesopotamian City*, 197–98.
- 142 ...движущегося вниз по течению... — Potts, *Mesopotamian Civilization*, 133.
- 143 «12 мин...» — В Potts, *Arabian Gulf in Antiquity*, 1:226.
- 144 «Минос, согласно традиции...» — Thucydides, *Peloponnesian War*, 1.4 (p. 37).
- 145 ...переселенцы эпохи неолита... — Liritzis, “Seafaring, Craft and Cultural Contact in the Aegean”, 237–43; но см. Wiener, “Isles of Crete? The Minoan Thalassocracy Revisited”.
- 146 ...архива в Мари... — Wachsmann, *Seagoing Ships*, 83.
- 147 ...стенные росписи... — Dumas, *Wall-paintings of Thera*; Sherratt, *Wall Paintings of Thera*. Wachsmann, *Seagoing Ships*, 86–122, интерпретирует сцены как ритуальные.
- 148 ...затонувший корабль из Улубуруна... — Bass, “Bronze Age Shipwreck”.
- 149 «полное опасностей для проходящих кораблей». — Pliny, *Natural History*, 5.35.131 (vol. 2:319).
- 150 Гелидонский корабль... — Bass, “Cape Gelidonya”; Bass, “Return to Cape Gelidonya” и Throckmorton, *The Sea Remembers*, 24–33.
- 151 «народы севера, пришедшие от всех земель...» — Breasted, *Ancient Records of Egypt*, vol. 3, § 574 (p. 241).
- 152 «Двадцать вражеских кораблей...» — Wachsmann, *Seagoing Ships*, 343–44.
- 153 «Мой отец...» — Ibid.
- 154 «шардана, мятежных сердцем...» — Sandars, *Sea Peoples*, 50.
- 155 «Против меня подступали...» — Redford, *Egypt, Canaan, and Israel*, 254.
- 156 ...о победе Рамсеса III... — Kuhrt, *Ancient Near East*, 387; другие источники указывают 1191 или 1186 год до н.э.
- 157 «Те, кто пришел с моря...» — Redford, *Egypt, Canaan, and Israel*, 256.
- 158 ...земли хананеев... — Aubet, *Phoenicians*, 12–16.
- 159 ...Хирама I... — Ibid., 35–37.
- 160 «на выступлениях в море...» — Иезекииль, 27:3.
- 161 «дочерними городами...» — Patai, *Children of Noah*, 136.
- 162 «из-за широкого распространения...» — Thucydides, *Peloponnesian War*, 1.7 (p. 39).
- 163 ...храма Соломона... — 3-я Цар. 5.
- 164 ...в Офир и Саву... — 3-я Цар. 9:27, 22:48–49; 2-я Пар. 8:18, 20:34–37.
- 165 «ликующем городе...» — Исайя, 23:7.
- 166 ...основала Карфаген... — Aubet, *Phoenicians*, 187–89.
- 167 ...Гадир... — Ibid., 187–89, 247–49.
- 168 «только высоким экономическим доходом...» — Ibid., 240.

- 169 ...пшеницу, ячмень... — Иезекииль, 27:12–25. См. Tandy, *Warriors into Traders*, 66.
- 170 ...Аль-Мина... — Polanyi, "Ports of Trade in Early Societies", 30, 33.
- 171 «знаменитого своими кораблями»... — Evelyn-White, "Homeric Hymns to Pythian Apollo", l.219 (p. 341).
- 172 «Нестор владел прекрасной чашей...» — Murray, *Early Greece*, 96; Powell, *Homer*, 31–32; и Tandy, *Warriors into Traders*, 203. Гомеровские параллели см. «Илиада», 11.745–58.
- 173 «которого купцы были князья...» — Исайя, 23:8.
- 174 «собирая богатство»... — Homer, *Odyssey*, 14.321–34 (p. 310–11). (Гомер, «Одиссея». Пер. В. Жуковского).
- 175 «самим свинопасом из денег...» — Ibid., 14.512–14 (p. 316). Предполагается, что Таф был городом на западном побережье Греции.
- 176 «не считалось постыдным...» — Thucydides, *Peloponnesian War*, 1.5 (p. 37).
- 177 ...изображения на вазах... — Casson, *Ancient Mariners*, 41–42 и figs. 11–12.
- ✕
- 178 «списка кораблей» — Homer, *Iliad*, 2.584–862 (p. 115–24).
- 179 Все паруса опустили... — Ibid., 1.514–22 (p. 92) (Гомер, «Илиада». Пер. Н. Гнедича).
- 180 «Начал буравить он брусья...» — Homer, *Odyssey*, 5.273 (p. 160) (Гомер, «Одиссея». Пер. В. Жуковского). См. Casson, *Ships and Seamanship*, 217–19, и Wachsmann, *Seagoing Ships*, 227, цит. из Homer. *Odyssey*, 9.382–88.
- 181 ...с помощью шипов, или с помощью шивания... — McGrail, *Boats of the World*, 126, 134–38.
- 182 «С нею богиня богинь повелела ему...» — Homer, *Odyssey*, 5.303–4 (p. 161) (Гомер, «Одиссея». Пер. В. Жуковского). Плеяды также именовались Семь Сестер, Волопас — Пахарем, а Большая Медведица — Ковшом.
- 183 «прославленную» — Ibid., 12.77 (p. 273). Самая известная версия истории Ясона содержится в поэме «Аргонавтика», написанной в III веке до н.э. Аполлонием Родосским. Впоследствии Аполлоний был библиотекарем в Александрийской библиотеке.
- 184 ...остров Итака находится к западу от Греции... — Недавние исследования убедительно свидетельствуют, что остров Итака сейчас из-за сейсмической активности, представляет собой полуостров Палики на острове Кефалония, а современная Итака, расположенная восточнее, это древний Довлихион. См. Bittlestone, Diggle, and Underhill, *Odysseus Unbound*.
- 185 ...Путекуса... — Tandy, *Warriors into Traders*, 72.
- 186 ...дорогу-волок, или диолк... — Werner, "Largest Ship Trackway in Ancient Times".

- 187 Понт Аксинский — King, *Black Sea*, xi–xii.
- 188 ...постоянные поселения на Черном море... — Tsetskhladze, “Did the Greeks Go to Chalcis for Metals?”, “Greek Penetration of the Black Sea”, и “Trade on the Black Sea”.
- 189 ...завань в Феодосии... — Strabo, *Geography*, 7.4.4 (vol. 3:237).
- 190 ...канала между Нилом и Красным морем... — Обзор разноречивых мнений касательно существования и времени строительства этого канала см. Redmount, “Wadi Tumilat”.
- 191 ...«оракула...» — Herodotus, *Histories*, 2.159 (p. 145).
- 192 Финикийцы отплыли... — Ibid., 4.42 (p. 229). См. Lloyd, “Necho and the Red Sea”.
- 193 ...«корабль остановился...» — Herodotus, *Histories*, 4.43 (p. 229).
- 194 Ганнон — Ibid., 4.196 (хотя он не называет Ганнона по имени); Pliny, *Natural History*, 2.67.169 (vol. 1:305); и Arrian, *Indica*, 8.43 (vol. 2:433).
- 195 Гумилькон — Pliny, *Natural History*, 2.67.169 (vol. 1:305); Avienus, *Ora Maritima*, 114–29, 380–89, 404–15.
- 196 ...«как лягушки вокруг пруда»... — Платон, «Федон» 109b.
- 197 Трирема. — Самое подробное исследование содержится в работе Morrison and Coates, *Athenian Trireme*. Альтернативный взгляд на развитие триремы см. Wallinga, “Trireme and History”.
- 198 ...«триера»... — Casson, *Ships and Seamanship*, 77.
- 199 ...достигать внушительной скорости. — Morrison and Coates, *Athenian Trireme*, 94–106; Casson, *Ships and Seamanship*, 281–96.
- 200 Ведение боя с помощью трирем... — Whitehead, “Periplous”; Lazenby, “Diekplous”.
- 201 «Морское дело...» — Thucydides, *Peloponnesian War*, 1.142 (p. 121).
- 202 ...«началом всех бед для греков и варваров». — Herodotus, *Histories*, 5.97 (p. 317).
- 203 ...«повелел слуге...» — Ibid., 5.105 (p. 319).
- 204 ...«морского контингента»... — Ibid., 6.95 (p. 355–56).
- 205 «Ведь нигде, насколько я знаю...» — Ibid., 7.49 (p. 391).
- 206 ...мостов, состоящих из кораблей... — Число судов, указанных у Геродота, сходится с известными нам размерами кораблей того времени. Корабельные навесы афинского флота в Зее, возле Пирея, вмещали триремы шириной примерно 5,4 метра. Пентеконтеры уже, и вместе такие суда, составленные бок о бок, вполне могли перегородить Геллеспонт в самом узком месте. См. Morrison and Coates, *Athenian Trireme*, 4–5.
- 207 ...«так что могли одновременно идти две триремы...» — Herodotus, *Histories*, 7.24 (p. 384). См. Isserlin et al., “Canal of Xerxes”.
- 208 ...«война...» — Herodotus, *Histories*, 7.44 (p. 390).
- 209 ...«деревянные стены»... — Ibid., 7.141 (p. 416).
- 210 «Если ты поспешишь...» — Ibid., 8.68 (p. 471).

- 211 ...«греческие корабли...» — Aeschylus, *Persians*, 316–430 (p. 62–63).
- 212 Победа, по-видимому, стоила грекам... — Strauss, *Battle of Salamis*, 78–80, 104, 204.
- 213 «Если афиняне...» — Thucydides, *Peloponnesian War*, 1.93 (p. 90).
- 214 ...«греческих казначеев»... — Ibid., 1.96 (p. 92).
- 215 «Павшие в войнах...» — McGregor, *Athenians and Their Empire*, 92.
- 216 Весь мир... — Thucydides, *Peloponnesian War*, 2.62–63 (p. 160).
- 217 ...«для победителей...» — Ibid., 7.87 (p. 537).
- 218 ...«все мужчины военного возраста...» — Xenophon, *History of My Times*, 1.6.24, 31 (p. 82–83).
- 219 ...«прекратить вашу распутную связь с морем...» — Ibid., 1.6.15 (p. 81).
- 220 ...«единственной формы...» — Austin and Vidal-Naquet, *Economic and Social History*, 148–50, 360.
- 221 ...соглашался принимать плату только ольвийскими деньгами... — Ibid., 331.
- 222 ...«гул криков...» — Aristophanes, *Acharnians*, 547–55 (p. 34).
- 223 ...Эсхил мечтал... — Pausanias, *Description of Greece*, 1.14.5 (vol. 1:75).
- 224 ...«морской черни»... — Thucydides, *Peloponnesian War*, 8.72 (p. 579).
См. также Аристотель, «Политика» (4.1291), и Плутарх, «Фемистокл» (19.4).
- 225 ...«их правдоподобные и охотные оправдания...» — Plato, *Laws*, 706c (p. 1298).
- 226 ...«обладание умеренной военно-морской силой...» — Aristotle, *Politics*, 7.6.1327b (vol. 2:2106).
- 227 ...«крупнейший судовладелец в Элладе». — Demosthenes, “Against Aristocrates”, 23.211 (vol. 3:361). См. Millett, “Maritime Loans”, 47. Обсуждение юридического и общественного отношения к морской торговле в Афинах см. Reed, *Maritime Traders in the Ancient Greek World*, esp. 43–61.
- 228 «Я вижу, что фракийцы...» — Herodotus, *Histories*, 2.167 (p. 148).
- 229 ...«победить корабли...» — Arrian, *Anabasis of Alexander*, 1.20.1 (p. 85).
- 230 ...«вышел на берег там...» — Ibid., 3.1.5 (p. 225).
- 231 Основание Александрии... — Fraser, *Ptolemaic Alexandria*, 1:25–27; Strabo, *Geography*, 17.1.6–10 (vol. 8:23–43).
- 232 ...тиран Гелон... — Herodotus, *Histories*, 7.158–61 (pp. 424–25).
- 233 ...«гробницы корабля»... — Hagy, “800 Years of Etruscan Ships”, 242–43, fig. 38; Casson, *Ships and Seamanship*, 70, и fig. 97; и Brendel, *Etruscan Art*, 271–73.
- 234 ...делались тараны... — Herodotus, *Histories*, 1.166 (p. 66).
- 235 ...«властителями моря»... — Diodorus Siculus, *Library of History*, 11.51 (vol. 4:257).

- 236 ...«под командованием Гамилькара...» — Herodotus, *Histories*, 7.165–66 (p. 426). См. Green, *Greco-Persian Wars*, 120–22, 148–49.
- 237 ...полиремами... — Casson, *Ships and Seamanship*, 97–116. О древнем понимании развития галер, см. Pliny the Elder, *Natural History*, 7.56.206–9 (vol. 2:645–47).
- 238 ...«был одноярусным кораблем...» — Polybius, *Rise of the Roman Empire*, 1.23 (p. 66).
- 239 Римские квинкверемы... — Ibid., 1.26 (p. 69).
- 240 ...торговлей древесиной... — Meiggs, *Trees and Timber*, 133–39.
- 241 «Сороковик» Птолемея IV... — Athenaeus, *Deipnosophists*, 5.203e–204d (vol. 2:421–25), написанный около 200 года н.э., четыре века спустя. Описания и чертежи «сороковика» можно найти также в книгах Casson, *Ancient Mariners*, 131–33, и *Ships and Seamanship*, 108–12.
- 242 «Леонтофор»... — Casson, *Ships and Seamanship*, 112–14.
- 243 ...«более поражали быстротходностью...» — Plutarch, *Lives*, “Demetrius”, 43.5 (vol. 9:109). См. Casson, *Ships and Seamanship*, 140n20.
- 244 ...листы свинца... — Hocker, “Lead Hull Sheathing in Antiquity”, 199.
- 245 ...«в каждой на полу...» — Athenaeus, *Deipnosophists*, 5.206d–209b. See Casson, *Ships and Seamanship*, 184–99.
- 246 ...«подошли к этому происшествию так практически...» — Polybius, *Histories*, 5.88 (vol. 3:219). См. Casson, “Grain Trade”, 73.
- 247 ...«защитниками не только собственной свободы...» — Polybius, *Histories*, 27.4 (vol. 6:495).
- 248 ...трудолюбия... — Gabrielsen, *Naval Aristocracy of Hellenistic Rhodes*, 86–89.
- 249 ...«товаров первой необходимости...» — Polybius, *Histories*, 4.38 (vol. 2:395).
- 250 ...наложили пошлину на суда... — Ibid., 4.47–48 (vol. 2:415–27).
- 251 «То был остроумный и правдивый ответ...» — Святой Августин, «О Граде Божием» 4.4, в книге Pennell, *Bandits at Sea*, 18.
- 252 ...с высокомерным презрением... — Многие современные историки поддерживают этот взгляд. Красноречивое исключение — Арнольд Тойнби: «Римская империя осталась в умах потомков сухопутной державой, которая могла перебросить свою непобедимую пехоту куда угодно за счет строительства и поддержания великолепных дорог. Однако в действительности не сухопутная, а морская мощь была тем орудием расширения римского господства на все Средиземноморье». *Constantine Porphyrogenitus and His World*, 323.
- 253 ...«а остальные сожгли...» — Livy, *Rome and Italy*, 8.14 (p. 179). О *poeste* на форуме см. Pliny the Elder, *Natural History*, 16.2.8 (vol. 4:391–93).
- 254 Морские колонии... — Salmon, “Coloniae Maritimae”; Thiel, *History of Roman Seapower*.

- 255 ...«более опасно и менее свободно»... — Gellius, *Attic Nights*, 16.13.9.
- 256 ...«осматривать берега...» — Appian, *Roman History (Samnite History)*, 7 (vol. 1:77).
- 257 ...был сторонником экспансии... — Franke, “Pyrrhus”, 475; Thiel, *History of Roman Seapower*, 29.
- 258 ...«те, кого восхищают...» — Polybius, *Rise of the Roman Empire*, 1.63 (p. 109).
- 259 Гавани были связаны одна с другой... — Appian, *Roman History (Punic Wars)*, 14.96 (vol. 1:567).
- 260 ...«успешно вели сицилийские дела...» — Polybius, *Rise of the Roman Empire*, 1.20 (p. 62–63).
- 261 ...«вышли в море...» — Pliny, *Natural History*, 16.74.192 (vol. 4:513).
- 262 ...«пунического корабля...» — Frost, “Marsala Punic Ship”; Frost et al., *Lilybaeum (Marsala)*.
- 263 ...corvus... — Polybius, *Rise of the Roman Empire*, 1.22 (p. 65). *Corvus* — латинский перевод греческого *korax* («ворон») — так это устройство обозначалось и у греков, и у римлян. См. Wallinga, *Boarding-Bridge of the Romans*.
- 264 ...«бой преобразился...» — Polybius, *Rise of the Roman Empire*, 1.23 (p. 66).
- 265 ...«южное побережье Сицилии...» — Ibid., 1.37 (p. 82).
- 266 ...«вороны» перестают упоминаться... — Goldsworthy, *Punic Wars*, 116.
- 267 ...получал стабильные поставки зерна... — Casson, “Grain Trade”, 82.
- 268 «Он первым из всех обнаружил...» — Polybius, *Rise of the Roman Empire*, 10.8 (p. 408).
- 269 ...«морского мышления»... — Briscoe, “Second Punic War”, 66.
- 270 «Ганнибал за четыре месяца...» — Публий Сульпиций в книге Livy, *Rome and the Mediterranean*, 31.7 (p. 28).
- 271 ...«свободны лишь на словах...» — Livy, *Rome and the Mediterranean*, 35.32 (p. 216).
- 272 ...«глубинное единство...» — Errington, “Rome Against Philip and Antiochus”, 284.
- 273 ...«римское оружие...» — Livy, *Rome and the Mediterranean*, 36.41 (p. 275).
- 274 ...«из-за потери власти...» — Ibid., 37.31 (p. 308).
- 275 ...портовой пошлине... — Habicht, “Seleucids and Their Rivals”, 337.
- 276 «Карфаген должен быть разрушен». — Florus, *Epitome of Roman History*, 1.31 (p. 137).
- 277 «Сулла сжег Пурей...» — Appian, *Roman History (Mithridatic Wars)*, 12.41 (vol. 2:311).
- 278 ...многократно... — Ibid., 12.119 (vol. 2:471).

- 279 ...«сто десять кораблей...» — Plutarch, *Lives*, “Lucullus”, 37.3 (vol. 2:595).
- 280 Стоит ли мне сокрушаться... — Cicero, *Pro Lege Manilia*, 12 (p. 45–47).
- 281 ...двенадцать тысяч золотых... — Suetonius, *Twelve Caesars*, “Julius Caesar”, 4, 74 (p. 11, 40).
- 282 «...ибо морской разбойник...» — Cicero, *On Duties (De Officiis)*, 3.107), в книге Souza, *Piracy in the Greco-Roman World*, 150; Coke, *Third Part of the Institutes*, 113. Современное использование см., например, пресс-релиз Госдепартамента США: «Секретарь и министр согласились, что терроризм — общий враг человечества» (“U.S., Republic of Korea Hold Security Consultative Meeting”, Nov. 15, 2001, http://www.pentagon.gov/releases/2001/b11152001_bt588-01.html.)
- 283 ...«в противодействии любому закону...» — Suetonius, *Twelve Caesars*, “Julius Caesar”, 19 (p. 16).
- 284 ...«за то, что дал вовлечь себя в битву...» — Plutarch, *Lives*, “Pompey”, 76.3 (vol. 5:313). Фарсал находился в двадцати пяти милях от ближайшего залива Эгейского моря.
- 285 ...префектом флота... — Welch, “Sextus Pompeius and the *Res Publica*”, 37–41.
- 286 ...«в белых одеждах...» — Suetonius, *Twelve Caesars*, “Augustus”, 98 (p. 104).
- 287 ...пиццоланом... — Oleson, “Technology of Roman Harbors”, 148. Слово происходит от Поццуоли, современного названия ПUTEОЛ. См. Vitruvius, *De Architectura*, 5.12 (vol. 1:311–17).
- 288 ...на виллу Лукулла... — D’Arms, *Romans on the Bay of Naples*, 109.
- 289 ...«любителями рыбных прудов». — Cicero, *Letters to Atticus*, 1.19 (p. 87), 1.20 (p. 95), и 2.9 (p. 137).
- 290 ...местных устричных отмелей... — Pliny, *Natural History*, 9.79.168–69 (vol. 3:277–79); D’Arms, *Romans on the Bay of Naples*, 136–38.
- 291 ...ночные рейсы из Остии в Путеолы... — D’Arms, *Romans on the Bay of Naples*, 134.
- 292 ...«корабль с распадающейся каютой» — Suetonius, *Twelve Caesars*, “Nero”, 34 (p. 227).
- 293 ...«массивные дамбы...» — Juvenal, *Satires*, 12:75–79 (p. 243).
- 294 ...«сперва корабль затопили...» — Suetonius, *Twelve Caesars*, “Claudius”, 20 (p. 193). Обелиск, который стоит сейчас перед собором Святого Петра в Риме, весит 322 тонны — не включая пьедестал; Casson, *Ships and Seamanship*, 188–89.
- 295 ...форум корпораций... — Scrinari and Lauro, *Ancient Ostia*, 22–24.
- 296 А между прочим, что за корабль!.. — Lucian, “The Ship or the Wishes”, 5–6 (vol. 6:435–37) (Лукиан Самосатский, «Корабль, или Пожелания». Пер. Н.Н. Залесского). Размеры: длина — пятьдесят пять ме-

тров, ширина — четырнадцать метров, глубина трюма — тринадцать метров.

297 ...«*им-то следовало...*» — Lucian, “The Ship or the Wishes”, 9 (vol. 6:441) (Лукиан Самосатский, «Корабль, или Пожелания». Пер. Н.Н. Залесского). См. Casson, “Isis and Her Voyage”, 47–48, and *Ancient Mariners*, 208–9.

298 ...*апостол Павел...* — Деяния 27–28.

299 ...«аннона»... — McCormick, *Origins of the European Economy*, 87, 104–5, 108–10. Популистская практика раздачи бесплатного хлеба восходит ко второму столетию до нашей эры; фраза *panem et circenses* (хлеба и зрелищ) была создана Ювеналом в первом веке нашей эры.

300 ...«за заем, данный для мореплавания...» — Paulus, *Sententiae* II, xiv, 3, в книге Temin, “Economy of the Early Roman Empire”, 144 (Юлиан Павел, «Пять книг сентенций к сыну». Пер. Е.М. Штаерман).

301 ...«он обеспечил твердую прибыль...» — Suetonius, *Twelve Caesars*, “Claudius”, 18 (p. 192). См. Longaker, “History of Insurance Law”, 644–46.

302 Хлебной торговле... — “Economy of the Early Roman Empire”, 137.

303 ...торговля вином... — “Italian Wine in Gaul”, 92.

304 «Когда он собирался выйти в море, поднялась буря...» — Plutarch, *Lives*, “Pompey”, 50 (vol. 5:247) (Плутарх, «Сравнительные жизнеописания. Помпей». Пер. Г.А. Стратановского).

305 ...«на творца нашего — бога...» — Seneca, *Natural Questions*, “Winds”, 5.18.13–14 (vol. 2:121–23). (Сенека, «О природе». Пер. Т.Ю. Бородай)

306 «*Вы вывезли его...*» — Rig Veda, 1.116.5 (p. 287) (Ригведа. Пер. Т.Я. Елизаренковой).

307 ...«кто знает след птиц...» — Ibid., 1.25.7 (p. 61). См. Hognell, “Role of Birds in Early Navigation”.

308 ...«должен иметь наблюдение...» — *Kautilya Arthashastra*, 2.28.1 (vol. 2:162) (Артхашастра, или «Наука политики». Пер. В.И. Кальянова). Авторство и датировка «Артхашастры» спорны; самые ранние письменные версии, возможно, относятся ко второму столетию н.э., но, вероятно, основаны на компиляции различных документов пятивековой давности.

309 «*Кораблю, застигнутому бурей...*» — Ibid., 2.28.8–9 (vol. 2:162).

310 ...«пускать большие корабли...» — Ibid., 2.28.13 (vol. 2:163).

311 ...«несут возложенные повинности...» — Strabo, *Geography*, 15.1.46 (vol. 7:81) (Страбон, «География в 17 книгах». Пер. Г.А. Стратановского).

312 ...*надзирателю за торговлей...* — *Kautilya Arthashastra*, 2.16.1–25 (vol. 2:127–29) и 3:176–79. (Артхашастра, или «Наука политики...» Пер. В.И. Кальянова).

313 ...«*требуют небольших расходов...*» — Ibid., 7.12.18–21 (vol. 2:360).

- 314 ...«путешествия по морю...» — *Baudhayana*, 2.1.2 (Muller, *Sacred Books*, 14:217–18).
- 315 «Учащий... да избегает...» — *Bpastamba Prasna*, 1.11.32.27 (Muller, *Sacred Books*, 2:98).
- 316 ...не полный запрет на путешествия по морю... — Pearson, “Introduction”, p. 17–18; Winus, “Portugal’s ‘Shadow Empire’”, 255.
- 317 ...общественные и религиозные обязанности... — Manu, *Laws of Manu*, xviii. (Законы Ману [Манавадхармашастра]. Пер. С.Д. Эльмановича).
- 318 ...четыре главные касты... — Ibid., 8.410 (p. 195); «Какую цену установят...» — 8.157 (p. 169); «для моря нет определенного правила» — 8.406–409 (p. 195). Законность или незаконность процентов по долгу — вопрос сложный и в индуистской, и в буддийской традициях. Некоторые ранние тексты называют ростовщичество преступлением худшим, чем аборт или убийство брахмана, но допускают его для вайшьев; к Средневековью ограничения смягчились. См. Sharma, “Usury in Early Medieval Times”.
- 319 ...«сто пятьдесят тысяч было изгнано...» — Major Rock Edict XIII в книге Thapar, *Early India*, 181.
- 320 «Повелителем океана...» — Tripati, *Maritime Archaeology*, 29.
- 321 ...начиная с самой письменности... — “On the Origin of the Early Indian Scripts”, 278.
- 322 ...«досконально знал приметы и предзнаменования...» — Aryasura, *Once the Buddha Was a Monkey*, 96, 98. (Арья Шура, «Джатака о Суппараке». Перевод с санскрита А. Баранникова, О. Волковой). Санскритская версия Арьи Шуры, датируемая началом нашей эры, восходит к более древнему источнику на пали, «Джатаке о Суппараке» (Cowell, *Jataka*, vol. 4:86–90).
- 323 «Дитя мое...» — B Levi, “Manimekhala”, 603–5. См. “Mahajana-Jataka”, в книге Cowell, *Jataka*, 6:21–22).
- 324 ...«не плакал и не стонал...» — Levi, “Manimekhala”, 603.
- 325 ...«против опасности...» — Ibid., 599.
- 326 ...«все тело горело...» — Ibid., 603–5.
- 327 ...«весь мир...» — Pritchard, *Ancient Near East*, 1:208.
- 328 ...«столбы, вбитые в дно...» — Arrian, *Indica*, 8.41 (vol. 2:427). (Арриан, «Индия». Перевод О.В. Кудрявцева).
- 329 Дарий, возможно, завершил строительство... — Redmount, “Wadi Tumilat”. См. выше, глава 4.
- 330 ...«на тридцатом месяце...» — Herodotus, *Histories*, 4.44 (p. 230). (Геродот, «История». Перевод Г.А. Стратановского).
- 331 «Александр очень хотел...» — Arrian, *Indica*, 8.20–21 (vol. 2:363–67) (Арриан, «Индия». Перевод О.В. Кудрявцева). Арриан (как и Страбон) опирался на утраченный отчет об Индии, составленный Непархом.

- 332 *Муссоны определяются...* — Somerville and Woodhouse, *Ocean Passages for the World*, 82–88, 117–27
- 333 ...«как длинных, военных...» — Arrian, *Indica*, 19 (p. 363) (Арриан, «Индия». Перевод О.В. Кудрявцева). В древности Паситигр впадает непосредственно в Персидский залив. Сейчас он зовется Карун и впадает в Шатт-эль-Араб.
- 334 ...«десять талантов [300 килограммов] ладана...» — Salles, “Achaemenid and Hellenistic Trade”, 260. Самые ранние (до VII века н.э.) упоминания корицы и кассии относятся не к корице и кассии из Индии, Юго-Восточной Азии и Китая, но к неизвестным диким кустарникам либо низкорослым деревьям из Южной Аравии и Восточной Африки. См. Crone, *Meccan Trade*, 253–64.
- 335 ...«пятьюстами талантами...» — Polybius, *Histories*, 13.9 (vol. 4:427) (Полибий, «История». Перевод Ф.Г. Мищенко).
- 336 ...«правитель Месены...» — Pliny, *Natural History*, 6.152 (vol. 2:453). См. Potts, “Parthian Presence”, 277.
- 337 ...*Спасину Харакс...* — Salles, “Achaemenid and Hellenistic Trade”, 256; Casson, *Periplus*, 180.
- 338 ...«чрезвычайную слабость. — Agatharchides, *On the Erythraean Sea*, 101c (p. 164, note “m”).
- 339 ...«на больших плотях...» — Ibid., 103a (p. 167).
- 340 *Агатархид Книдский...* — Ни одно из творений Агатархида не сохранилось, но части его первой и пятой книг приведены у Диодора Сицилийского, Страбона и Фотия. Эти отрывки опубликованы в Agatharchides of Cnidus, *On the Erythraean Sea*.
- 341 «Этот народ превосходит богатством...» — Agatharchides, *On the Erythraean Sea*, 104b (p. 167).
- 342 «Дома торговцев из страны Сабан...» — Faxian [Fa-hian], *Travels of Fa-Hian*, chap. 38 (p. lxxiv).
- 343 ...«порты Красного моря...» — Sidebotham, “Ports of the Red Sea”, 27.
- 344 ...слонов из Восточной Африки... — В войске Птолемея были лесные слоны (*Loxodonta africana cyclotis*), которые меньше, чем индийские, и более известные саванные, *Loxodonta africana Africana*. См. Agatharchides, *On the Erythraean Sea*, 10n2.
- 345 ...*Муос Хормос...* — Peacock and Blue, eds., *Myos Hormos-Quseir al-Qadim*, 1–6.
- 346 ...море очень мелкое... — Agatharchides, *On the Erythraean Sea*, 85b (p. 141–42).
- 347 ...«можно видеть...» — Ibid., 105a (p. 169).
- 348 ...«обещал быть проводником...» — Strabo, *Geography*, 2.3.4 (vol. 1:377–79) (Страбон, «География в 17 книгах». Пер. Г.А. Страгановского).
- 349 ...«он встретился с Клеопатрою...» — Plutarch, *Lives*, “Antony”, 69.3 (vol. 9:295–97) (Плутарх, «Сравнительные жизнеописания. Антоний»).

Пер. С.П. Маркиша). Хотя Плутарх описывал якобы путь из Средиземного моря в Красное в направлении север—юг, его ширина примерно двести километров; шестьдесят километров — это длина древнего канала, идущего в широтном направлении.

350 ...«из-за несчастного плавания...» — Strabo, *Geography*, 16.4.23 (vol. 7:357) (Страбон, «География в 17 книгах». Пер. Г.А. Стра-
тановского).

351 ...«узнал, что около 120 кораблей...» — Ibid., 2.5.12 (vol. 1:455); «деву-
шек, играющих на музыкальных инструментах...» — 2.3.4 (1:381).

352 Товары можно разбить... — Casson, *Periplus*, 39–41.

353 ...кокосов, риса, амлы... — Wendrich et al., “Berenike Crossroads”, 70.

354 ...надпись начала II века до н.э. в Делосе... — Sedov, “Qana”, 26n12.

355 ...статуэтка Манимехалы... — Wheeler, *Rome Beyond the Imperial
Frontiers*, plate 15 и p. 163.

356 ...индийских посольств... — Weerakkody, *Taprobank*, 51–63.

357 «Торговля, не только с островами...» — Dio Chrysostom, *Discourses*,
32.36 (vol. 3:207).

358 ...о долговом соглашении... — Casson, “New Light on Maritime Loans”;
Young, *Rome’s Eastern Trade*, 55–57.

359 ...«Элии Исидоре и Элии Олимпиаде...» — В Young, *Rome’s Eastern
Trade*, 58–59. Текст, перевод и обсуждение контракта см. 55–57,
и Casson, “New Light on Maritime Loans”.

360 ...пятьдесят миллионов сестерциев... — Pliny, *Natural History*, 6.26.101
(vol. 2:417). О личных состояниях римлян см. Duncan-Jones, *Economy
of the Roman Empire*, 1–32, 146. Некоторые рабы стоили значительно
выше среднего; высочайшая известная цена — 700 000 сестерциев —
была заплачена за грамматика (учителя литературы).

361 ...«огромные размеры загородных домов...» — Tacitus, *Annals*, 3.53 (p.
141) (Тацит, «Анналы». Пер. А.С. Бобович).

362 ...Арикамеда на территории древнего царства Чола... — Ray, “Resurvey
of ‘Roman’ Contacts”, 100–103.

363 ...груды серебряных денариев... — Ray, “Yavana Presence”, 98–100.

364 ...«благородная дочь...» — Ilanko Atikal, *Tale of an Anklet*, 2.94 (p. 32).
Исайя: см. выше, гл. 4.

365 ...«город, обязанный своим процветанием...» — Ilanko Atikal, *Tale of
an Anklet*, 6.148–54 (p. 62).

366 ...«быстроногих гарцующих коней...» — Uruthirankannanar,
Pattinappalai, 213, 246–53 (p. 39, 41).

367 «В прошлом...» — Shattan, *Manimekhalan*, §16 (p. 66).

368 ...«из самых далеких стран...» — Cosmas, *Christian Topography*, 365–66.
Козьма приводит бесценные сведения об индоокеанской торговле,
но при этом предлагает довольно нелепые доказательства (p. 132,
252), что Земля не круглая, как доказали языческие философы и как

верили многие христиане, а плоская. Этот взгляд никогда не был господствующим; те люди Средневековья, которые задумывались над вопросом о форме Земли, по большей части считали ее круглой. Представление, будто они считали ее плоской, возникло в XIX веке в связи со спорами о дарвинизме, когда антиклерикалы пытались доказать, что Церковь всегда противостояла науке. Однако представления о плоской Земле никак не повлияли на навигацию, исследования и другие аспекты мореплавания. См. Jeffrey Burton Russell, *Inventing the Flat Earth: Columbus and Modern Historians* (New York: Praeger, 1991).

- 369 ...*Рев-Ардашир (Пишеп)*. — Whitehouse, "Sasanian Maritime Activity", 342–43.
- 370 ...*Аль-Бахрейн*. — Такое написание относилось к «прибрежной области, которая начиналась от Казмы в Кувейте, включала провинцию Эль-Хаса [Саудовской Аравии] и заканчивалась где-то в стороне Катара», в отличие от острова Бахрейн, который древнеарабские авторы называли Ауваль. См. Wilkinson, "Sketch of the Historical Geography of the Trucial Oman", 347n1.
- 371 ...*сватался к шри-ланкийской царице*... — Weerakkody, "Sri Lanka Through Greek and Roman Eyes", 168.
- 372 ...*«более великий и могущественный»*... — Cosmas, *Christian Topography*, 368–70.
- 373 ...*«черными византийцами»*... — Wink, *Al-Hind*, 1:47.
- 374 ...*византийского флота из Клисмы*... — Christides, "Two Parallel Naval Guides", 58.
- 375 ...*«всегда оказываются»*... — Procopius, *Persian War*, 1.20.1–2 (vol. 1:193) (Прокопий Кесарийский, «Война с персами». Пер. Н.Н. Чекаловой).
- 376 ...*«на стовесельной ладье»*... — Rig Veda, 1.116.5 (p. 287) (Ригведа. Пер. Т.Я. Елизаренковой).
- 377 ...*«ладья из крепких досок»*... — Levi, "Manimekhala", 601
- 378 ...*«мы взяли 200 пассажиров»*... — Villiers, *Monsoon Seas*, 82–83. Вильерс не указывает линейные размеры этого конкретного судна, однако описывает виденный в Занзибаре 42-метровый *бум* как «очень большой»...
- 379 ...*«отвратительное качество их парусов»*... — Ray, "Resurvey of 'Roman' Contacts", 100.
- 380 ...*«имели общего предка»*... — Johnstone, *Sea-craft of Prehistory*, 214–15; McGrail, *Boats of the World*, 292, 326.
- 381 ...*Описания судов в «Перипле»*... — Casson, *Periplus*. (Перипл Эритрейского моря. Пер. М.Д. Бухарина): *шитые лодки*: 15–16; *лодки из кожаных мешков*: § 7, 27; *долбленные челны*: § 15; *сангары и коландифонты*: § 60; *траптаги и котимбы*: § 44.

- 382 ...*трапацияка*. — В Chakravarti, "Early Medieval Bengal and the Trade in Horses", 206; *коландиофонта*. — Deloche, "Iconographic Evidence", 208–9, 222; Islam and Miah, "Trade and Commerce" (*трапацияка*); Manguin, "Southeast Asian Shipping", 190 (*коландиофонта*); Mariners' Museum, *Aak to Zumbra*, 330–31 (*котия*), 508 (*сангара*); Ray, "Early Coastal Trade in the Bay of Bengal", 360ff., and *Monastery and Guild*, 117–19 (*коландиофонта*, *котимба* и *сангара*).
- 383 ...«*садытятся...*» — Wolters, *Early Indonesian Commerce*, 43. О времени путешествия см. Casson, *Periplus*, 289–90.
- 384 ...*на росписи в Аджанте...* — Сводка немногочисленных изображений индийских судов этого периода и позднее см. Deloche, "Iconographic Evidence".
- 385 ...«*расправив белые паруса...*» — Aryasura, *Once the Buddha Was a Monkey*, 102.
- 386 ...*средиземноморского влияния...* — Young, *Rome's Eastern Trade*, 63–64.
- 387 ...*первая миграция...* — Blench, "Ethnographic Evidence", 418, 432–33.
- 388 ...*этноботаника, этномузыказнание...* — Ibid., 420–30; Hornell, "Indonesian Influence", 305–6, 318–19, 327–28.
- 389 ...«*реликтом индонезийского образца...*» — Hornell, "Indonesian Influence", 319, 321.
- 390 ...«*единственный тип грузового судна...*» — Hornell, "Boat Oculi Survivals", 343. Древнейший известный окулюс сохранился на изображении морского судна в пирамиде Сахура (египетская деревня Абусир); Wachsmann, *Seagoing Ships*, 14.
- 391 ...«*пользуются надежностью сезонных ветров...*» — *Collected Works of Liao Gang (12th century)*, в Shiba and Elvin, *Commerce and Society in Sung China*, 9.
- 392 *азиатским Средиземноморьем...* — Обсуждение см. Sutherland, "Southeast Asian History".
- 393 ...*более двадцати шести тысяч...* — Основные группы: Индонезия, 18 108 островов, Филиппины 7107 островов и Малайзия, примерно 1000 островов.
- 394 *На австронезийских языках...* — Jacq-Hergoualc'h, *The Malay Peninsula*, 24.
- 395 *Носители языков тайской семьи...* — Bellwood, "Southeast Asia Before History", 106–15.
- 396 «*Обычаи не одинаковы...*» — Sanguo Zhi (*Records of the Three Kingdoms*), 53.8b, в Taylor, *Birth of Vietnam*, 75–76.
- 397 *Согласно местной традиции...* — Taylor, *Birth of Vietnam*, 1.
- 398 ...*известна литыми бронзовыми барабанами.* — Bellwood, *Prehistory of the Indo-Malaysian Archipelago*, 269–71.
- 399 ...*просто ли сахюиньцы не хотели торговать...* — Bellwood, "Southeast Asia Before History", 129–31.

- 400 ...«дань» была искусной выдумкой... — Bielenstein, *Diplomacy and Trade*, 675.
- 401 «Благородный муж знает только долг, низкий человек знает только выгоду...» — *Analects of Confucius*, 4.16, 19 (p. 69–70). (Конфуций, «Суждения и беседы». Пер. В.А. Кривцова).
- 402 ...«просвещенный правитель...» — Han Shu, 24a:10b–12a, в Ban, *Food and Money*, 161–62.
- 403 ...морских или комбинированных сухопутно-морских операций... — Deng, *Chinese Maritime Activities*, 9.
- 404 «Император опасался...» — *Shiji* (Records of the Grand Historian), 6, 18a, в Needham et al., *Science and Civilisation*, vol. 4, pt. 3:551–52. (Сыма Цянь, «Исторические записки». Пер. Р.В. Вяткина и В.С. Таскина).
- 405 ...главных рек... — Needham et al., *Science and Civilisation*, vol. 4, pt. 3:220–22; Van Slyke, *Yangtze*, 13, 37.
- 406 ...«войско...» — Sima Qian, *Records of the Grand Historian*, 2:232. (Сыма Цянь, «Исторические записки». Пер. Р.В. Вяткина и В.С. Таскина).
- 407 ...«цепь коммуникаций, не имеющая аналогов...» — Needham et al., *Science and Civilisation*, vol. 4, pt. 3:306.
- 408 ...«вешались...» — Sima Qian, *Records of the Grand Historian*, 2:201. (Сыма Цянь, «Исторические записки». Пер. Р.В. Вяткина и В.С. Таскина).
- 409 «Жестокость и подозрительность...» — Zhou Qufei, *Information on What Is Beyond the Passes*, в Needham et al., *Science and Civilisation*, vol. 4, pt. 3:304.
- 410 ...«лодки служили повозками...» — Wu Yue Chun Qiu (Annals of Wu and Yue), chap. 6, в Wang, *Nanhai Trade*, 2.
- 411 ...«два белых нефрита...» — Han Shu, 95, 9b, в Wang, *Nanhai Trade*, 11.
- 412 ...«центр торговли...» — *Shi Ji*, 129:11b, в Ban, *Food and Money*, 446.
- 413 ...«а также сто тысяч матросов...» — Sima Qian, *Records of the Grand Historian*, 2:215. (Сыма Цянь, «Исторические записки». Пер. Р.В. Вяткина и В.С. Таскина).
- 414 ...Цзяочжи, Цюэжэнь и Жинань... — Taylor, *Birth of Vietnam*, 70. По-вьетнамски Цзяочжи называется Зяоти; Цюэжэнь — Кытян, Жинань — Нятнам. Название «Кохинхина» («Кочин Китайский») происходит от слова Кытян, которое португальцы произносили как Кочин.
- 415 ...«блестящие жемчуга...» — *Ch'ien Han Shu* (History of the Former Han), 28.2, в Wheatley, *Golden Khersonese*, 8–9.
- 416 ...сестрами Чынг... — Taylor, *Birth of Vietnam*, 37–41.
- 417 ...Цзяочжи оставался... — Wang, *Nanhai Trade*, 24; Taylor, *Birth of Vietnam*, 71–72.

- 418 ...Фунань... — Hall, *Maritime Trade*, 21–22, 48–77; Wheatley, *Golden Khersonese*, хіх. Фунань — китайское искажение кхмерского внам, «гора», которое сейчас произносится «пном», как в «Пномпень».
- 419 ...«напал на соседние царства и покорил их». — Hall, *Maritime Trade*, 64.
- 420 ...«живут в огражденных городах...» — Ibid., 48.
- 421 ...В утраченном труде... — Needham et al., *Science and Civilisation*, vol. 4, pt. 3:449–50.
- 422 ...«Морской путь в Дацинь...» — Yu Huan, *Peoples of the West*, online.
- 423 ...«те, кто пускается в море...» — Hill, *Western Regions*, online.
- 424 ...«ведут морскую торговлю...» — *Han Annals*, d Wheeler, *Rome Beyond the Imperial Frontiers* (Фань Е., «История династии Поздняя Хань». Пер. В.С. Таскина).
- 425 ...битва у Красной скалы... — Crespigny, *Generals of the South*, 267–75.
- 426 ...к конским пастбищам... — Elvin, *Pattern of the Chinese Past*, 135–36; Chin, “Ports, Merchants, Chieftains and Eunuchs”, 222.
- 427 ...«лишь бедные чиновники...» — *Jin Shu* [Jin History], 90, d Wang, *Nanhai Trade*, 38.
- 428 ...миллион северян... — Zheng, *China on the Sea*, 26.
- 429 ...впервые... — Ibid., 30.
- 430 ...«кораблями...» — *Jin Shu* [Jin History], 97, 9a, в Wang, *Nanhai Trade*, 35.
- 431 ...«правителю...» — *Nan Ch’i Shu* [History of the Southern Qi Dynasty], 32, 1a–1b, в Wang, *Nanhai Trade*, 44.
- 432 ...награбили... — Wang, *Nanhai Trade*, 49; Taylor, *Birth of Vietnam*, 117.
- 433 ...торговые миссии. — Wang, *Nanhai Trade*, 117–21.
- 434 ...«на тот случай...» — Wheatley, *Golden Khersonese*, 38–39; Faxian [Fa-hian], *Travels of Fa-Hian*, lxxix–lxxxiii. См. Manguin, “Archaeology of Early Maritime Polities”, 238. (Путешествие Фа Сяня. Пер. Н.В. Самозванцевой).
- 435 ...Кан Сэнхуэй... — Grenet, “Les marchands sogdiens”, 66; Taylor, *Birth of Vietnam*, 80.
- 436 Миссии со Шри-Ланки... — Wang, *Nanhai Trade*, 38.
- 437 ...«ценные дары моря и гор...» — *Song Shu* (History of the Song), 97, 12b–13a, в Wang, *Nanhai Trade*, 51.
- 438 ...«народ будет счастлив и богат...» — *Liang Shu* (History of the Liang), 54, 16b–17a, in Hall, “Local and International Trade”, 222.
- 439 ...признание буддизм в Кутмае получил... — Wright, *Sui Dynasty*, 126–38.
- 440 ...кампании на Янцзы... — Graff, *Medieval Chinese Warfare*, 129–35.
- 441 ...разветвленную сеть каналов... — Needham et al., *Science and Civilisation*, vol. 4, pt. 3:269–70, 307–8.

- 442 ...«челнов-драконов и ладей-фениксов...» — *Sui Shu*, 24.686, в книге Wright, *Sui Dynasty*, 180.
- 443 «Императорский двор находится...» — *Lu You*, в книге Chang and Smythe, *South China in the Twelfth Century*, 48.
- 444 ...«варваров из всех царств...» — *Jiu Tang Shu* (Old Tang History), 41.43a, в Taylor, *Birth of Vietnam*, 167.
- 445 ...технологии обработки бронзы и железа... — В Китае бронзовый и железный века начинаются примерно в 1750-м и 770-м до н.э. соответственно; для Кореи это 1100-й и 400-й до н.э.
- 446 ...«гористых островов...» — *Wei Zhi* (History of Wei), в Lu, *Japan*, 11–12.
- 447 ...построить новые суда... — *Nihongi*, “Ojin”, 10.18 (300 ce) (vol. 1:268–69).
- 448 ...вторжение Ямато... — Brown, “Yamato Kingdom”, 111–12.
- 449 Суй Ян-ди предпринял новый поход... — Deng, *Maritime Sector*, 11, 22.
- 450 ...соединением «шип в гнездо»... — Bellwood and Cameron, “Ancient Boats”, 11–19.
- 451 Многие донгшонские барабаны... — Needham et al., *Science and Civilisation*, vol. 4, pt. 3:445–47.
- 452 ...с бронзовой моделью судна... — Spennemann, “On the Bronze Age Ship Model from Flores”.
- 453 В царстве Фунань... — Shui Ching Chu (Commentary on the Waterways Classic), 1.9a, в Needham et al., *Science and Civilisation*, vol. 4, pt. 3:450.
- 454 ...«большим коландиофонтам...» — Casson, *Periplus* 60, 230. (Перипл Эритрейского моря. Пер. М.Д. Бухарина).
- 455 ...«жители иноземных краев...» — Wan Chen, *Strange Things of the South*, в Manguin, “Southeast Asian Ship”, 275. Needham et al., *Science and Civilisation*, vol. 4, pt. 3:600–601, мнение, что это может быть описанием кораблей из Вьетнама или даже провинции Гуандун: Ray, “Early Coastal Trade in the Bay of Bengal”, 360ff.
- 456 ...«привязных выступов и шитых досок...» — Manguin, “Southeast Asian Shipping”, 183–85.
- 457 Технология шитых досок... — McGrail, *Boats of the World*, 354.
- 458 ...китайский подход... — Ibid., 367, 370–77.
- 459 ...ставит руль в диаметральной плоскости судна... — Needham et al., *Science and Civilisation*, vol. 4, pt. 3:640–51, plate 975; McGrail, *Boats of the World*, 380.
- 460 ...досок, уложенных в два или более слоев... — McGrail, *Boats of the World*, 365–70, 372, 375.
- 461 ...обеспечивали поперечную прочность... — Ibid., 366–67; Needham et al., *Science and Civilisation*, vol. 4, pt. 3:420–22; Manguin, “Trading Ships”, 268.

- 462 ...отсеки, сообщающиеся с забортовой водой. — Needham et al., *Science and Civilisation*, vol. 4, pt. 3:422.
- 463 ...«с умеренной скоростью...» — Worcester, *Junks and Sampans of the Yangtze*, 45
- 464 ...юлоу. — Ibid., 44–50.
- 465 ...буксировка бечевой. — Ibid., 50–56; Van Slyke, *Yangtze*, 119–26.
- 466 Основным материалом... — Needham et al., *Science and Civilisation*, vol. 4, pt. 3:441–48, 595–97; Van Slyke, *Yangtze*, 120–21; и Deng, *Chinese Maritime Activities*, 23–26, 32–33.
- 467 ...корабельное ведомство (сонбусо)... — Kim, “Outline of Korean Shipbuilding History”, 5.
- 468 ...японского кедра и камфорного дерева... — *Nihongi*, 1.58 (vol. 1:58); диктовалась сложным рельефом... — 5.16 (1:161); подаренную соль... — 10.18 (1:268–69); «включенный в число императорских судов...» — 11.31 (1:297).
- 469 Внимание археологов... — Bass et al., *Serce Limani*, 1:52.
- 470 ...Яссы-Ада Б. — Bass and van Doorninck, “Fourth-Century Shipwreck at Yassi Ada”; van Doorninck, “4th-Century Wreck at Yassi Ada”; McGrail, *Boats of the World*, 159.
- 471 ...Яссы-Ада А. — Bass, “A Byzantine Trading Venture”; Bass and van Doorninck, *Yassi Ada*; McGrail, *Boats of the World*, 159.
- 472 Судно из Серче-Лиманы... — Bass and van Doorninck, “11th-century Shipwreck”; Steffy, “Reconstruction of the 11th Century Serçe Liman Vessel”.
- 473 ...тилами, а не топорами... — «Никогда за весь мой долгий опыт изучения сохранившихся деревянных корпусов я не видел так много следов от пилы и так мало — от топора и струга» (J. Richard Steffy, в книге Bass et al., *Serce Limani*, 1:153.)
- 474 Когда, где и почему... — Pryor and Jeffreys, *Age of the Dromon*, 145–52; Unger, *Ship in the Medieval Economy*, 37–42.
- 475 ...водоизмещением от тридцати до шестидесяти тонн... — Pryor, *Geography, Technology and War*, 26; McCormick, *Origins of the European Economy*, 95.
- 476 ...отвечала требованиям эпохи... — Bass et al., *Serce Limani*, 1:185.
- 477 ...дата самого древнего изображения... — Castro et al., “Quantitative Look”, 348, 350.
- 478 ...анализ сопутствующих находок... — Bass et al., *Serce Limani*, vol. 1.
- 479 ...эллинизированные болгары... — Ibid., 1:4, 425–26, 488.
- 480 ...стеклянной гирьке... — Ibid., 1:8n5.
- 481 ...Pax Romana... — Paine, “A Pax upon You”, 92–93.
- 482 ...в битве у Геллеспонта... — Zosimus, *New History*, 2.23–24 (pp. 34–35).
- 483 ...«тихое пристанище...» — Procopius, *Buildings*, 1.5.2–13 (vol. 7:57–61).

- 484 ...вандалы под предводительством Гейзериха... — Procopius, *Vandalic Wars*, 3.6.17–24 (vol. 2:59–63).
- 485 ...угрожать Кипру... — Al-Baladhuri, *Origins of the Islamic State*, 1:236–37.
- 486 ...в битве Мачт... — Cosentino, “Constans II and the Byzantine Navy”, 586–93; Christides, “Milaha” и Stratos, “Naval Engagement at Phoenix”.
- 487 ...осаду Константинополя... — Ostrogorsky, *History of the Byzantine State*, 124.
- 488 ...«пока варвары...» — Leo VI, *Taktika*, в книге Jenkins, “Cyprus Between Byzantium and Islam”, 1012–13 (Лев VI Мудрый, «Тактика Льва». Пер. В. Кучмы); Hill, *History of Cyprus*, 1:290, где цитируется Кудаман ибн Джафар аль-Катию аль-Багдади (ок. 873–948).
- 489 ...в кипрских водах... — Jenkins, “Cyprus Between Byzantium and Islam”, 1008–9; Pryor and Jeffreys, *Age of the Dromon*, 61–62.
- 490 ...в Тунисе, в почти неприступном месте... — Taha, *Muslim Conquest and Settlement*, 71–72; Fahmy, *Muslim Naval Organisation*, 69–71.
- 491 ...натянул цепь... — Pryor and Jeffreys, *Age of the Dromon*, 31.
- 492 ...в Севилье... — Taha, *Muslim Conquest and Settlement*, 100.
- 493 Интерес франков... — Haywood, *Dark Age Naval Power*, 152–63; McCormick, *Origins of the European Economy*, 527–28, 641–44.
- 494 ...достиг с мусульманскими послами соглашения... — Aziz Ahmad, *History of Islamic Sicily*, 5; McCormick, *Origins of the European Economy*, 900.
- 495 Аглабиды начали... — Aziz Ahmad, *History of Islamic Sicily*, 5–11; Ostrogorsky, *History of the Byzantine State*, 208 и McCormick, *Origins of the European Economy*, 906–7.
- 496 ...«славились почти по всему миру»... — William of Puglia, *Gesta Roberti Wiscardi* [Guiscard], в книге Citarella, “The Relations of Amalfi with the Arab World”, 299.
- 497 ...«самым процветающим городом...» — Ibn Hawqal, *The Book of Routes and Kingdoms*, в книге Citarella, “The Relations of Amalfi with the Arab World”, 299.
- 498 ...воцарение Фатимидов... — Hitti, *History of the Arabs*, 618–19.
- 499 ...«люди, называемые андалусцами...» — Severus ibn al-Muqaffa, in Christides, *Conquest of Crete*, 83.
- 500 Налоги были умеренные... — Christides, *Conquest of Crete*, 107.
- 501 ...Льва Триполитанского... — Kaminiates, *Capture of Thessalonica*, 70 (p. 115); Christides, *Conquest of Crete*, 6, 40, 167–68; and Makrypoulas, “Byzantine Expeditions”.
- 502 ...Кальбиты совершили набег... — Hitti, *History of the Arabs*, 521.
- 503 на реках и озерах... — Cosentino, “Constans II and the Byzantine Navy”, 578–79, 582–83.

- 504 ...корабли были значительно меньше... — Ibid., 581; Pryor and Jeffreys, *Age of the Dromon*, 133.
- 505 ...дромон... — Боевые корабли носили разные названия; среди прочих известны *памфилы*, *хеландии* и меньшие по размеру *каравии*, но чем они отличались, установить трудно. Pryor, "From Dromon to Galea", 94–97; Pryor and Jeffreys, *Age of the Dromon*, 166–70, 260–64; Fahmy, *Muslim Naval Organisation*, 126; и Agius, *Classic Ships of Islam*, 273, 334–48.
- 506 ...крепился *штирон*... — Pryor and Jeffreys, *Age of the Dromon*, 143–44, 203–10; Cosentino, "Constans II and the Byzantine Navy", 583.
- 507 ...но и лошадей... — Pryor and Jeffreys, *Age of the Dromon*, 307–9, 320–25.
- 508 ...постоянные поселения... — Ahrweiler, *Byzance et la mer*, 19–22.
- 509 ...карависиан... — Pryor and Jeffreys, *Age of the Dromon*, p. xlii, 32; Cosentino, "Constans II and the Byzantine Navy", 602. Слово *каравос*, «боевая галера», возникло в мусульманском Египте и было заимствовано византийцами.
- 510 ...к военно-морским *фемам*... — Pryor and Jeffreys, *Age of the Dromon*, 32, 46–47, 88.
- 511 ...в портах разного размера... — Ahrweiler, *Byzance et la mer*, 422–25; *верфи*... 435–36.
- 512 ...за счет рекрутского набора... — Haldon, "Military Service, Military Lands, and the Status of Soldiers", 27–28, 53, 65–66.
- 513 ...«царя Божьей милостью...» — В книге Lopez, *Commercial Revolution*, 66. See McCormick, *Origins of the European Economy*, 14.
- 514 В *местнических списках*... — Pryor and Jeffreys, *Age of the Dromon*, 390–91.
- 515 «Приходящие сюда русские...» — Cross and Sherbowitz-Wetzor, *Russian Primary Chronicle*, Year 6415 (907 ce), 65 (Русско-византийский договор 907 года).
- 516 «В худшем случае ислам был враждебен...» — Planhol, *Islam et la mer*, 42.
- 517 «Море — огромное существо»... — Ibn Khaldun, *Muqaddimah*, 2.33 (vol. 2:39).
- 518 «Аллах...» — Коран 45:12. Пер. Э. Кулиева.
- 519 ...дар ас-синаа... — McCormick, *Origins of the European Economy*, 238–39, 526–28.
- 520 ...мусульмане выстроили новые... — Fahmy, *Muslim Naval Organisation*, 23–50.
- 521 ...плантации акации... — Lombard, "Arsenaux et bois de marine", 131.
- 522 ...арсенал в Акке... — Fahmy, *Muslim Naval Organisation*, 51–63.

- 523 ...из трех главных источников... — Picard, "*Bahriyyun*, emirs et califes", 419–20, 425, 433–34, 443–44; Fahmy, *Muslim Naval Organisation*, 88, 95–106; b Christides, *Conquest of Crete*, 51.
- 524 ...мухаджирь... — Fahmy, *Muslim Naval Organisation*, 105.
- 525 ...«будут исполнять обязанности...» — Ibid., 102–3.
- 526 ...трехступенчатая система оплаты... — Christides, "Milaha".
- 527 ...«с тех пор...» — Bury, *History of the Eastern Roman Empire*, 293.
- 528 ...«моряков набирали...» — Ibn al-Quttiya, *History of the Conquest of Spain*, в книге Picard, "*Bahriyyun*, emirs et califes", 428.
- 529 ...насильственной вербовке... — Bramoulle, "Recruiting Crews in the Fatimid Navy", 5, 9, 11–14.
- 530 ...«были одновременно...» — Procopius, *Vandalic Wars*, 3.11.15 (vol. 2:105–7).
- 531 ...«Он должен следить...» — Christides, "Two Parallel Naval Guides", 56.
- 532 ...не имели других обязанностей... — Christides, *Conquest of Crete*, 53–56.
- 533 ...«мавров...» — Picard, "*Bahriyyun*, emirs et califes", 429–31, 437–38.
- 534 ...арсеналы в Севилье... — Ibid., 429.
- 535 ...полной уверенности в победе... — Christides, *Conquest of Crete*, 60.
- 536 ...сохранившиеся трактаты... — Pryor and Jeffreys, *Age of the Dromon*, 175–88, и их перевод *The Naval Battles of Syrianos Magistros*, 455–81; *The Naval Warfare of the Emperor Leo [VI]*, 483–519; the *Naval Warfare* commissioned by Basil, 521–45; Nikephoros Ouranos, *On Fighting at Sea*, 571–605; и Muhammad Ibn Mankali, "Remarks on Sea Warfare", 645–66. См. Christides, "Two Parallel Naval Guides".
- 537 ...дальнобойные орудия... — Pryor and Jeffreys, *Age of the Dromon*, 379–83.
- 538 ...«изготовил флотский огонь...» — Theophanes, *Chronicle*, 493–94. Как наследники Римской империи, византийцы называли себя ромеями (римлянами), а свое оружие «ромейским огнем», а также «искусственным» и жидким. «Греческим огнем» крестоносцы в XII веке называли различные виды зажигательного оружия.
- 539 ...«огонь, бросаемый в неприятеля...» — Anna Comnena, *Alexiad*, 11 (p. 360).
- 540 ...«предан анафеме...» — Constantine Porphyrogenitus, *De Administrando Imperio*, 13.85–90 (pp. 69–71).
- 541 ...доступен мусульманскому флоту... — Christides, *Conquest of Crete*, 63.
- 542 ...«каждый корабль...» — Al-Muqaddasi, *Best Divisions*, 11. См. Haldane, "Fire-Ship of Al-Salih Ayyub", 139.
- 543 ...«нечто доселе неслыханное...» — *Biography of the Patriarch Michael*, в книге Kubiak, "Byzantine Attack on Damietta", 47.

- 544 ...огнестойкая одежда... — Christides, "Fireproofing of War Machines", 13–14.
- 545 ...надевали кольчуги... — Pryor and Jeffreys, *Age of the Dromon*, 381.
- 546 ...во флотских припасах... — Ahrweiler, *Byzance et la mer*, 427.
- 547 ...нуждались в дереве... — Pryor, *Geography, Technology and War*, 7; Lombard, "Arsenaux et bois de marine", 132, 136–37.
- 548 ...аннона... — McCormick, *Origins of the European Economy*, 87, 104–5, 108–10; населения Рима... — 6.
- 549 Джидда, основанный в 646 году... — Расположен в 70 километрах от Мекки и в 420 километрах от Медины. Джидда заменил более древний порт Шуайба.
- 550 Канале повелителя правоверных... — Fahmy, *Muslim Naval Organisation*, 24–25; Fahmy, *Muslim Sea-power in the Eastern Mediterranean*, 23–24, 27.
- 551 ...вызвала уменьшение численности населения... — Hourani, *Arab Seafaring*, 60.
- 552 ...стимулировало трансальпийскую торговлю... — McCormick, *Origins of the European Economy*, 79.
- 553 Рост работорговли и торговли древесиной... — Ibid., 729–32, 761–77; Lombard, "Arsenaux et bois de marine", 133–37.
- 554 ...«варенья, сгущенные соки...» — Khalilieh, *Admiralty and Maritime Laws*, 300, 314.
- 555 ...«женщине полагался...» — Mawardi, *Al-Ahkam al-Sultaniyya (The ordinances of government)*, Khalilieh, *Admiralty and Maritime Laws*, 77.
- 556 «Если ты возьмешь на корабль...» — Al-Baladhuri, *Origins of the Islamic State*, 1:235; Fahmy, *Muslim Naval Organisation*, 105.
- 557 «Еще перед тем, как отправиться в путь...» — Kaminiates, *Capture of Thessalonica*, 66–67. (Иоанн Каменната, «Взятие Фессалоники». Пер. С.В. Поляковой и И.В. Феленковской)
- 558 ...пресечь торговлю христианами... — McCormick, *Origins of the European Economy*, 765–66.
- 559 ...максимальный размер процентной ставки... — Laiou, "Byzantine Traders and Seafarers", 80; Runciman, "Byzantine Trade and Industry", 143–45.
- 560 ...«родосский морской закон...» — Ashburner, *The Rhodian Sea-Law*.
- 561 ...«Трактат об аренде судов...» — Khalilieh, *Admiralty and Maritime Laws*, 21–22. Автор — Muhammad ibn Umar al-Kinani al-Andalusi al-Iskandarini (d. 923).
- 562 ...«Тот, кто нанимает работника...» — Treatise Concerning the Leasing of Ships, *ibid.*, 274.
- 563 ...на стенах трюмов наносили линии... — Khalilieh, *Admiralty and Maritime Laws*, 37.
- 564 ...стоимость фрахта... — Ibid., 126–28, 148.

- 565 ...*ссужать деньги под проценты...* — Goitein, *Mediterranean Society*, 1:255; Lopez, *Commercial Revolution*, 73.
- 566 ...*предоставивший морской заем...* — Pryor, "Origins of the Commenda Contract", 22–23.
- 567 ...*папа римский осудил...* — Roover, "Early Examples of Marine Insurance", 175.
- 568 ...*«свой капитал, труд...*» — Pryor, "Origins of the Commenda Contract", 19.
- 569 ...*«Морские общества...*» — Byrne, "Commercial Contracts of the Genoese", 135–49.
- 570 ...*«отчасти как заем, отчасти как управление по доверенности...*» — *Babylonian Talmud*, Pryor, "Origins of the Commenda Contract", 26.
- 571 ...*в мусульманском кираде...* — Pryor, "Origins of the Commenda Contract", 29–36.
- 572 ...*«важнейшую инновацию...*» — Lopez, *Commercial Revolution*, 76.
- 573 ...*«ключевой элемент...*» — Pryor, "Mediterranean Commerce in the Middle Ages", 133.
- 574 ...*«судно разбилось...*» — Statutes of Marseille, *ibid.*, 147.
- 575 ...*«товариществом по мусульманскому закону»* — Goitein and Friedman, "India Book", 12.
- 576 ...*«Если товары выбрасываются за борт...*» — Paulus, *Digest XIV*, в книге Ashburner, *Rhodian Sea-Law*, с. cclii, 116–17. О выбрасывании товаров, см. Khalilieh, *Admiralty and Maritime Laws*, 150–94, и *Islamic Maritime Law*, 87–105.
- 577 ...*Libro del Consulado del Mar...* — Constable, "Problem of Jettison", 215.
- 578 ...*«если раба везли на продажу...*» — Ashburner, *Rhodian Sea Law*, chap. 9 (p. 87). По утверждению Ашбернера: «Невозможно установить, чему равен денежный эквивалент мины в данном контексте». (p. 90).
- 579 ...*«выбирать по жребию...*» — Qadi Iyad, Madhahib al-Hukkam, 235. в книге Khalilieh, *Islamic Maritime Law*, 97.
- 580 ...*выбрасывании за борт людей...* — Constable, "Problem of Jettison", 208–11.
- 581 ...*завоевать их расположение...* — Middleton, "Early Medieval Port Customs", 320–24.
- 582 ...*Охтхере...* — Storli, "Ohthere and His World".
- 583 ...*«узнать, как далеко на север...*» — Орозий короля Альфреда. Пер. В.И. Матузовой.
- 584 ...*Каупанг...* — Skre, "Sciringes healh", 150.
- 585 ...*Вульфстана...* — Jesch, "Who Was Wulfstan", 29–31.
- 586 ...*Йорк...* — Lapidge, *Blackwell Encyclopaedia of Anglo-Saxon England*, 497–99.
- 587 ...*«ибо я не допускаю существования реки...*» — Геродот, «История в девяти книгах». Пер. Г.А. Стратановского.

- 588 Олово из Корнуолла... — Cunliffe, *Facing the Ocean*, 304.
- 589 ...викский кратер... — Cunliffe, *Extraordinary Voyage*, 16; Boardman, *Greeks Overseas*, 221–23.
- 590 ...коридор Од-Гаронна-Жиронда... — Cunliffe, *Extraordinary Voyage*, 55. Этот маршрут описан у Страбона: «Из Нарбонна грузы идут небольшое расстояние вверх по реке Атаку [Од] и затем более длинный промежуток следуют волоком до реки Гарумны [Гаронны]. Гарумна также течет в океан». Страбон, «География в 17 книгах». Пер. Г.А. Стратановского. См. Cunliffe, *Facing the Ocean*, 331–32.
- 591 ...от 6869 до 7150 километров... — Cunliffe, *Extraordinary Voyage*, 97; широту — 61, 98–100, 132.
- 592 ...*Classis Germanica*... — Mason, *Roman Britain and the Roman Navy*, 93, 105–6; Starr, *Roman Imperial Navy*, 124–66.
- 593 ...путей сообщения... — Milne, “Maritime Traffic”, 82.
- 594 ...«на биремы...» — Тацит, «История».
- 595 ...франкские племена... — Haywood, *Dark Age Naval Power*, 30–31.
- 596 ...«некоторые из них восстали...» — Зосим, «Новая история». Книга I. Пер. Н.Н. Болгова.
- 597 ...«где напали на Сиракузы...» — Ibid.
- 598 ...сожжением *Classis Germanica*... — Haywood, *Dark Age Naval Power*, 60.
- 599 ...«направил послания городам Британии...» — Зосим, «Новая история». Книга VI. Пер. Н.Н. Болгова.
- 600 ...«известия о победе саксов...» — Беда Достопочтенный, «Церковная история народа англвов». Пер. В.В. Эрлихмана.
- 601 ...«сражаться против врагов страны...» — Ibid.
- 602 ...баржа II века... — Marsden, *A Ship of the Roman Period*.
- 603 ...затонувшим кораблем III века... — Rule and Monaghan, *Gallo-Roman Trading Vessel*.
- 604 ...в погребальном корабле английского некрополя *Саттон-Ху*... — Paine, *Ships of the World*, s.v. *Sutton Hoo*, цитата из Angela Care Evans, *The Sutton Hoo Ship Burial* (London: British Museum, 1986).
- 605 ...озеро, которое римляне называли Флевонским... — Kirby and Hinkkanen, *The Baltic and the North Seas*, 8.
- 606 ...основан Рубе... — Lebecq, “Northern Seas”, 649, 652, 654; Skovgaard-Petersen, “Making of the Danish Kingdom”, 172
- 607 ...Скагеррак и Каттегат... — Crumlin-Pedersen, “Boats and Ships of the Baltic Sea”, 245–47.
- 608 ...саксонских и датских набегов... — Haywood, *Dark Age Naval Power*, 89.
- 609 ...Хлохилах... — Ibid., 114–26; *Beowulf*, ll. 1205–14, 2355–66, 2498–509, and 2912–21.

- 610 ...экспансионистские планы фризов... — Lebecq, *Marchands et navigateurs frisons*, 105–9.
- 611 ...*Fossa Carolina*... — Leitholdt et al., “Fossa Carolina”. Другую интерпретацию предназначения канала см. в Squatriti, “Digging Ditches in Early Medieval Europe”.
- 612 ...Викин... — Sawyer, “Viking Expansion”, 108.
- 613 «Мы и наши отцы...» — Alcuin of York, *Letter*, 12 (p. 18).
- 614 ...юго-западные ветра... — Carver, “Pre-Viking Traffic”, 122.
- 615 ...продлило период навигации... — см. Larson, *King’s Mirror* (13th century), 158, 161.
- 616 Ветер сегодня бушует... — В О Corrain, “Vikings in Ireland and Scotland”, 7.
- 617 ...«христианский народ с большей готовностью...» — Rimbert, *Life of Anskar*, 7 (p. 38).
- 618 ...«наиболее подходил для этой цели...» — Ibid., 24 (p. 84).
- 619 ...Нурмуте... — Jones, *History of the Vikings*, 211.
- 620 ...походов на Аль-Андалус... — El-Hajji, “Andalusian Diplomatic Relations”, 70–81.
- 621 ...датского конунга Бьерна Железнобокого... — Возможно, во время этого набега было совершено нападение на итальянский порт Луни, но подробности неясны.
- 622 ...«сплошной мост из кораблей...» — Cath Maige Tuired (The Battle of Mag Tuired), in Ó Corráin, “Vikings in Ireland and Scotland”, 14.
- 623 ...«лонгфортов...» — Термин, введенный средневековыми ирландскими летописцами, происходит от латинского (*navis*) *longa*, то есть «длинный корабль», и *portus*, то есть стоянка. Sheehan, “The Longphort in Viking Age Ireland”, 282–83.
- 624 ...«конунг норвежских викингов...» — *Annals of Ulster*, в книге О Corrain, “Vikings in Ireland and Scotland”, 37.
- 625 ...«люди, которых северяне прозвали паннами...» — Bessason, *Book of Settlements*, § 1 (p. 114).
- 626 Колонизация Исландии шла быстро... — Magnusson, *Northern Sphinx*, 10.
- 627 ...порт шведской Бирки... — Ambrosiani, “Prehistory of Towns in Sweden”, 64–66.
- 628 ...близлежащий Хельге... — Holmqvist, “Helgo”.
- 629 ...к западу от дельты Вислы... — Jons, “Ports and Emporia of the Southern Coast”; Gimbutas, *The Balts*, 143.
- 630 ...в Старой Ладог... — Jones, *History of the Vikings*, 250. Название «Старая Ладога» город получил после основания Петром I Новой Ладogi ближе к озеру в 1703 году.
- 631 ...Новгород... — Birnbaum, *Lord Novgorod the Great*.

- 632 «И сказали себе...» — Повесть временных лет. Пер. Д.С. Лихачева. Слово «варяг», возможно, происходит от древнескандинавского, означающего «союзник, член корпорации». По-гречески «варяг» звучал как «варангос», по-арабски — «варанк»... — Jones, *History of the Vikings*, 247. Вопрос о наемных правителях см. Fernandez-Armesto, “Stranger-Effect in Early Modern Asia”, 181–85, 188–92
- 633 «...а если придут купцы...» — Повесть временных лет. Пер. Д.С. Лихачева.
- 634 «...пришло около пятисот кораблей...» — Al-Masudi, в книге Dunlop, *History of the Jewish Khazars*, 209–10.
- 635 «...на острове Рюген...» — Jons, “Ports and Emporia of the Southern Coast”, 173.
- 636 «...множестве пряностей...» — в книге Brutzkus, “Trade with Eastern Europe, 800–1200”, 33. Свидетельства Ибн-Якуба (по-арабски Ибрагима ибн Якуба ат-Тартуши) приводятся в «Космографии» Закарии аль-Казвини, написанной в XIII веке.
- 637 «...плавали в основном вдоль берега...» — Marcus, *Conquest of the North Atlantic*, 114–16.
- 638 «...солнечным камнем». — Seaver, *Frozen Echo*, 16–18.
- 639 «...лесистых и с низкими холмами...» — Исландские саги. Пер. М. Стеблин-Каменского.
- 640 «...гренландцы слишком малочисленны...» — Wallace, “L’Anse aux Meadows and Vinland”, 233.
- 641 «...постоянное поселение...» — Ibid., 224; *существовал, судя по всему, примерно до 1030 года...* — 228. Название представляет собой искаженное L’Anse au Meduse — залив медуз, как называли эту местность французские рыбаки в XVII веке.
- 642 «...«Винланд, потому что на нем сам по себе растет виноград...» — Адам Бременский, «Деяния архиепископов гамбургской церкви». Пер. В.В. Рыбакова.
- 643 «...еще прибыл корабль из Гренландии...» — *Skalhóltsannáll hinn forni*, в книге Magnusson, *Vikings*, 173–74.
- 644 *Норманнская Гренландия...* — McGhee, “Epilogue”, 243.
- 645 «...английские рыбаки...» — Seaver, *Frozen Echo*, 181.
- 646 «...англосаксонские войска, двинувшись с несколькими сотнями кораблей на север...» — Rodger, *Safeguard of the Sea*, 18–19.
- 647 «...большим смертоубийством...» — Англосаксонская хроника IX–XI века. Пер. стихотворения В.Г. Тихомирова
- 648 «...данегельдом...» — Magnusson, *Vikings*, 186–88.
- 649 «...герцогства Нормандия...» — Flodoard of Reims, *Annals*, p. xx–xxii.
- 650 «...святой Патрик был привезен рабом...» — De Paor, *Patrick*, 22–26, 221, 227.

- 651 ...нортумбрийце, которого увезли на юг... — Bede, *History*, 4.23 (p. 244–45).
- 652 ...«нарядные одежды...» — Oddr, *Saga of Olaf Tryggvason*, 7 (p. 44–45).
- 653 ...был схвачен викингами... — Warner of Rouen, *Moriucht*, 65–76 (p. 77); «где прилавки ломаются...» — 271–72 (p. 91); «четверть монеты...» — 279 (p. 95).
- 654 ...истребить всех проживающих в Англии датчан... — Magnusson, *Vikings*, 188.
- 655 ...«спрыгнул с залитого кровью корабля...» — Snorri Sturluson, *King Harald's Saga*, § 63 (p. 114).
- 656 ...250 или более кораблей... — De Vries, *Norwegian Invasion*, 241–42.
- 657 ...«привел из французского королевства и Бретани...» — Swanton, *Anglo-Saxon Chronicles, Year 1085* (p. 215–16).
- 658 ...отряды по сотне воинов... — Тацит, Публий Корнелий, «О происхождении германцев и местоположении Германии». Пер. А.С. Бобовича.
- 659 ...«История шотландского народа». — Haywood, *Dark Age Naval Power*, 91; Rodger, *Safeguard of the Sea*, 5.
- 660 ...систему финансирования флота за счет повинности... — Rodger, *Safeguard of the Sea*, 19–20; Hollister, *Anglo-Saxon Military Institutions*, 10–11, 38–39, 85, 115; и Jones, *History of the Vikings*, 93.
- 661 ...«никого моложе двадцати лет от роду...» — Oddr, *Saga of Olaf Tryggvason*, 53 (p. 104).
- 662 «Здесь Вильгельм приказывает...» — Ковер из Байе. Для сцены строительства кораблей подписи нет.
- 663 ...«собрал такое войско...» — Swanton, *Anglo-Saxon Chronicles, Year 1066* (p. 194–96).
- 664 ...битве при Свольдере... — Oddr, *Saga of Olaf Tryggvason*, 67–75 (p. 118–34); «длиннее и выше бортами...» — 70 (p. 124); «укрепленный железными щитами...» — 72 (p. 126); «окружили малыми кораблями...» — 74 (p. 132).
- 665 ...развития североευропейского кораблестроения... — Christensen, «Proto-Viking, Viking and Norse Craft», 72–75.
- 666 ...семьдесят миль в день... — Carver, «Pre-Viking Traffic», 121; Haywood, *Dark Age Naval Power*, 107. Шестидневный переход (144 часа) от Шетландских островов до Исландии предполагает скорость 2,9 узла.
- 667 ...«лодка» из кургана Бройтер... — Cunliffe, *Extraordinary Voyage*, 103–5.
- 668 ...сшитые из шкур корабли... — McGrail, «Boats and Boatmanship», 46; Cunliffe, *Extraordinary Voyage*, 119.
- 669 «Их собственные корабли...» — Записки Юлия Цезаря и его продолжателей о Галльской войне, о Гражданской войне, об Александрийской войне, об Африканской войне. Пер. М.М. Покровского.

- 670 «Вполне готовые к бою...» — Ibid.
- 671 «Чтобы их можно было скорее нагрузить...» — Ibid.
- 672 ...кораблей римской эпохи... — Hockmann, "Late Roman Rhine Vessels"; Hockmann, "Late Roman River Craft"; and Haywood, *Dark Age Naval Power*, 70–75.
- 673 Технология строительства кораблей «от набора корпуса...» — McGrail, "Romano-Celtic Boats and Ships", 141.
- 674 «Их суда примечательны тем...» — Тацит, Публий Корнелий, «О происхождении германцев и местоположении Германии». Пер. А.С. Бобовича
- 675 ...на такие дальние расстояния на одних веслах... — Haywood, *Dark Age Naval Power*, 108–9.
- 676 ...корабля из Саттон-Ху... — Paine, *Ships of the World*, s.v. *Sutton Hoo*, цитата из Angela Care Evans, *The Sutton Hoo Ship Burial* (London: British Museum Press, 1986), и Edwin Gifford and Joyce Gifford, "The Sailing Performance of Anglo-Saxon Ships as Derived from the Building and Trials of Half-Scale Models of the Sutton Hoo and Graveney Ship Finds", *Mariner's Mirror* 82 (1996): 131–53.
- 677 ...более двадцати кораблей... — Crumlin-Pedersen, "Boats and Ships of the Baltic Sea", 235–42. В октябре 2011 года археологи объявили о пятиметровом судне, найденном в кургане викингов на полуострове Арднамерхан в Западной Шотландии.
- 678 ...боевых коней... — Bachrach, "On the Origins of William the Conqueror's Horse Transports".
- 679 ...самым выразительным... — Sjøvold, *Oseberg Find*; Brogger and Sheltig, *Viking Ships*; и Christensen, "Proto-Viking, Viking and Norse Craft".
- 680 ...затопленных у датского города Скулделев... — Crumlin-Pedersen, "Skuldelev Ships"; Olsen and Crumlin-Pedersen, *Five Viking Ships from Roskilde Fjord*.
- 681 ...«семьдесят четыре эля...» — Oddr, *Saga of Olaf Trygvason*, 53 (p. 103). Эль, равный в древней Исландии 49 сантиметрам, позже составлял около 54–57 см. См. Dennis, *Laws of Early Iceland*.
- 682 ...«раскрасил корабль в разные цвета...» — Oddr, *Saga of Olaf Trygvason*, 53 (p. 103).
- 683 «На одном борту виднелись...» — Campbell, *Encomium Emmae Reginae*, § 4, 13.
- 684 ...«переоснащали свои монокилы...» — Константин Багрянородный, «Об управлении империей». Пер. под ред. Г.Г. Литаврина, А.П. Новосельцева.
- 685 ...вино (бургундское и с берегов Сены)... — Wickham, *Inheritance of Rome*, 547.
- 686 ...«правитель Острова рубинов...» — Al-Baladhuri, *Origins of the Islamic State*, 2:215–17. См. Hitti, *History of the Arabs*, 207–8. «Барки» —

перевод слова *бариджа*, общего обозначения пиратского судна. См. Agius, *Classic Ships of Islam*, 328–30.

687 ...«корабли с людьми, оружием и припасами». — Al-Baladhuri, *Origins of the Islamic State*, 2:217.

688 ...«набережной мира...» — Al-Yaqubi, в книге Hourani, *Arab Seafaring*, 64.

689 ...«место между реками...» — Al-Muqaddasi, *Best Divisions*, 100.

690 «Вот Тигр...» — Al-Yaqubi, в книге Hourani, *Arab Seafaring*, 64.

691 ...«границей Индии...» — Wink, *Al-Hind*, 1:53.

692 Басра привлекала к себе корабли... — Hitti, *History of the Arabs*, 241.

693 «Сураф почти сравнялся с Ширазом...» — Al-Istakhri, в книге Hadi Hasan, *History of Persian Navigation*, 115n3.

694 ...восстание зинджей... — Al-Tabari, *History of al-Tabari*; Wink, *Al-Hind*, 1:30–31; и Wilkinson, “Suhar”, 893.

695 Сураф был разрушен... — Wink, *Al-Hind*, 1:58.

696 «Все товары...» — Ibn Khurdadhbih, *Book of Roads and Provinces*, в книге Wink, *Al-Hind*, 1:29.

697 ...порта под названием Айзаб... — Peacock and Peacock, “Enigma of 'Aydhab”; Brett, *Rise of the Fatimids*, 273; и Nasir-i Khusraw, *Book of Travels*, 85–87.

698 ...оманским купцам... — Risso, *Merchants and Faith*, 14; Wilkinson, “Oman and East Africa”, 278.

699 ...значительных размеров... — Blench, “Ethnographic Evidence”, 439–41.

700 ...культура суахили... — Spear, “Early Swahili History”, 271–75.

701 ...Шанга... — Там же, 261–63. Пятничная мечеть (*джума*) — самая большая мечеть в городе, в отличие от более маленькой квартальной (*масджид*).

702 ...город Килва... — Chittick, *Kilwa*, 13–17 и далее

703 ...«встретили гостеприимный прием...» — Al-Idrisi, *The Delight of Him*, в di Meglio, “Arab Trade”, 113. Некоторые исследователи считают торговлю между Юго-Восточной Азией и Африкой «малоправдоподобной», особенно Chittick, “East African Trade with the Orient”, 103.

704 ...китайская керамика... — Rougeulle, “Medieval Trade”, 159.

705 ...2,5 миллиона негров. — Davis, *Slavery and Human Progress*, 42–46.

706 ...«очень выгодный для нас...» — Buzurg ibn Shahriyar, *Book of the Wonders of India*, 32 (p. 31–36).

707 Действие двадцати шести датированных историй происходит... — Ibid., xvii– xviii.

708 ...«не взыскивали с них пошлину...» — Ibid., 83 (p. 76).

709 ...«ходят суда в Бахрейн...» — Al-Baladhuri, *Origins of the Islamic State*, 2:53. См. Wink, *Al-Hind*, 1:97.

- 710 ...«условился с хозяином персидского судна...» — Yijing, *Record of the Buddhist Religion*, ххviii.
- 711 ...Ваджрабодхи отплыл... — Chou, "Tantrism in China", 274–75; Sen, *Buddhism, Diplomacy and Trade*, 26–27.
- 712 «Тамошние жители...» — Huichao [Hwi Cao], in Hadi Hasan, *History of Persian Navigation*, 103–4.
- 713 ...«товары везли...» — Sulayman, *Account of China and India*, 13 (p. 38).
- 714 ...«Китайские корабли...» — Hourani, *Arab Seafaring*, 75.
- 715 ...государство «Забадж»... — В арабских отчетах Кала и аз-Забадж упоминаются на протяжении многих веков. До одиннадцатого столетия «Кала» означала Такуа-Па на западном побережье Малайского полуострова, затем так стали называть Кедах на юге. Название «аз-Забадж», вероятно, относилось к Яве до 860 года, когда младший член яванской династии Шайлендров занял трон государства Шривиджая в Палембанге на Суматре. Яванские Шайлендры утратили власть к IX веку, и дальнейшие упоминания аз-Забаджа, вероятно, означают Суматру. См. Hall, *Maritime Trade*, 200; и Tibbetts, *Study of the Arabic Texts*, 107, 118–28.
- 716 ...значительные перемены... — Wink, *Al-Hind*, 1:225, 230, 256.
- 717 ...«властелином обеих морей...» — Keay, *India*, 170. О средневековой Индии см. Keay, *India*, 160–74; и Thapar, *Early India*, 328–30.
- 718 ...оказывала значительное влияние... — Wink, *Al-Hind*, 1:270.
- 719 ...порты в Гуджарате и Конкане... — Ibid., 1:304–6.
- 720 Саймур, насчитывал... — Ahmad, "Travels of... al-Mas'udi", 511; Wink, *Al-Hind*, 1:68–72, 76.
- 721 ...те, чье богатство... — Chakravarti, "Nakhudas and Nauvittakas", 37, 39–40.
- 722 ...моплы... — Wink, *Al-Hind*, 1:72. О «временных браках» см. Shahla Haeri, *Law of Desire: Temporary Marriage in Iran* (London: Tauris, 1989).
- 723 ...«поселиться здесь...» — Lord, *Display of Two Forraigne Sects*, 3 (with modernized spelling).
- 724 ...государство Чола в Тамилнаде... — "Naval Expeditions of the Cholas", 2.
- 725 ...купеческих гильдий... — Mukund, *Trading World of the Tamil Merchant*, 25–41; Guy, "Tamil Merchant Guilds", 295–302; Clark, "Muslims and Hindus in Quanzhou", 63–65; и Wade, "Early Age of Commerce", 236–37.
- 726 ...оказывала буддизму стратегическое покровительство... — Spencer, *Politics of Expansion*, 144–45.
- 727 Южноазиатские правители... — Sen, *Buddhism, Diplomacy and Trade*, 220.
- 728 «Есть некоторые индусы...» — Abu Zayd, *Concerning the Voyage*, 98–99.

- 729 ...банья... — Wink, Al-Hind, 1:75.
- 730 *Индийские источники...* — Jacq-Hergoualc'h, *The Malay Peninsula*, 270.
- 731 «Есть среди индусов...» — Abu Zayd, *Concerning the Voyage*, 89.
- 732 «Я возымел желание...» — Ibid., 64–68.
- 733 ...«наиболее склонных бунтовать...» — Надпись из Телага-Бату в Casparis, *Selected Inscriptions*, 37, 39. См. Hall, *Maritime Trade*, 98–99; и Hall, “Economic History of Early Southeast Asia”, 201.
- 734 ...тридцати семи монахов... — Jacq-Hergoualc'h, *The Malay Peninsula*, 194.
- 735 ...«два наруса...» — Yijing, *Record of the Buddhist Religion*, xxx.
- 736 ...«на берегу залива...» — Xuanzang, *Si-Yu-Ki: Buddhist Records of the Western World*, 2:200–201 (Сюаньцзан, «Записки о западных странах [эпохи] Великой Тан». Пер. Н.В. Александровой). Китайский буддистский паломник и переводчик, Сюаньцзан провел в Индии семнадцать лет (630–647); путь туда и оттуда он проделал по суше.
- 737 ...Малайского полуострова... — Jacq-Hergoualc'h, *The Malay Peninsula*, 107–16; 161–66; 339–40, 350, 399–402.
- 738 И все же именно западное побережье... — Ibid., 337, 347.
- 739 ...в долине Кеду... — Hall, “Economic History of Early Southeast Asia”, 202–4.
- 740 ...столица была перенесена восточнее... — Hall, *Maritime Trade*, 110–13, 120–27
- 741 ...о присутствии здесь иноземцев... — Wade, “Early Age of Commerce”, 25
- 742 ...в порту Восточной Явы... — Hall, “Economic History of Early Southeast Asia”, 208–15.
- 743 «Из всех богатейших чужеземных краев...» — Chou K'u-fei [Zhou Qufei], *Ling-wai-tai-ta* (1178), в Zhao Rugua, *On the Chinese and Arab Trade*, 23. См. Hall, *Maritime Trade*, 195.
- 744 ...«мускатному ореху нужно обонять море...» — Hall, “Economic History of Early Southeast Asia”, 209. См. Boomgaard, *Southeast Asia*, 182. “Clove” — английское название гвоздики — происходит от латинского *clavis*, гвоздь, по форме высушенного бутона.
- 745 ...«подобного которому...» — Sulayman, *Account of India and China*, 28 (p. 44).
- 746 ...«отрядил множество кораблей...» — Spencer, *Politics of Expansion*, 138–39. Порты названы в Christie, “Medieval Tamil-Language Inscriptions”, 254–56. О мотивах см. Kulke, “Naval Expeditions of the Cholas”, 1–2.
- 747 ...«жертвоприношение морю...» — Chandra, *Trade and Trade Routes in Ancient India*, 214–21.
- 748 ...большие торговых миссий... — Wade, “Early Age of Commerce”, 227.

- 749 ...набеги и впрямь ослабили. — Kulke, "Naval Expeditions of the Cholas", 10; Lieberman, *Strange Parallels*, 2:776; и Zhao Rugua, *On the Chinese and Arab Trade*, 23.
- 750 ...буддийских монахов из Пагана... — Hall, *Maritime Trade*, 199; Aung-Thwin, *Mists of Ramanna*, 257–58, 300–306.
- 751 Наши предположения... — McGrail, *Boats of the World*, 272: «Индийские суда из сшитых досок известны лишь с начала шестнадцатого века. Поскольку сшитые суда использовались в Восточной Азии, Аравии и Юго-Восточной Азии с конца первого тысячелетия до н.э. — начала первого тысячелетия н.э., разумно предположить, что похожие существовали тогда и в Индии, однако подтверждений этому нет...» См. также Tomalin et al., "Thaikkal-Kadakkarappally Boat", 257.
- 752 ...«лестницы для погрузки...» — Li Zhao, *Tang Guo Shi Bu* (Supplemental History of the Tang State), в книге Gunawardana, "Changing Patterns of Navigation", 65.
- 753 Белитунгское судно... — Flecker, "A Ninth-Century ad Arab or Indian Shipwreck in Indonesia". О сшитых досках см. выше, глава 6. Об использованных породах дерева см. Flecker, "A Ninth-Century ad Arab or Indian Shipwreck in Indonesia: Addendum".
- 754 «Есть люди в Омане...» — Abu Zayd, *Concerning the Voyage*, 89.
- 755 ...«этот жир...» — Ibid., 95.
- 756 ...нура... — Margariti, *Aden*, 56–57, 161.
- 757 ...«привязывать железо...» — Chaudhuri, "Ship-Building in the Yuktikalpataru", 140.
- 758 ...«нельзя использовать железо...» — Mookerji, *Indian Shipping*, 21. См. Tomalin et al., "Thaikkal-Kadakkarappally Boat", 257–58.
- 759 ...«особых судах...» — Chaudhuri, "Ship-Building in the Yuktikalpataru", 140–41.
- 760 ...железо было важным товаром... — McPherson, *Indian Ocean*, 115–18.
- 761 ...судно из Тайккал-Кадаккаралли... — Tomalin et al., "Thaikkal-Kadakkarappally Boat", 259–62.
- 762 «Увидев риф...» — Al-Muqaddasi, *Best Divisions*, 11. См. Agius, *Classic Ships of Islam*, 204–5, и, на буси, 282–83; и Mott, *Development of the Rudder*, 121.
- 763 На «геройских плитах...» — Tripathi, "Ships on Hero Stones from the West Coast of India"; Mott, *Development of the Rudder*, 106–19. Надписи на плитах неразборчивы, и о событиях, которые в них описаны, ничего не известно.
- 764 ...«самый большой и самый богато украшенный...» — Miksic, *Borobudur*, 18, 40.
- 765 ...пять с балансирами... — Вместе с археологическими и современными этнографическими материалами резные изображения судов

с балансирами стали основой для постройки судна, которое в августе 2003-го — феврале 2004-го совершило плавание от Явы до Ганы через Сейшельские острова, Северный Мадагаскар и Кейптаун, проведя в море сто пятьдесят один день.

766 ...преграда на случай abordажного боя... — Burningham, "Borobudur Ship", и личное сообщение.

767 «Говорят, когда-то...» — Nasir-i Khusraw, *Book of Travels*, 121 (Насир-и Хусрау. Сафар-наме. Книга путешествия. Пер. Е.Э. Бертельса).

768 «В этом море...» — Al-Istakhri, al-Aqalim, in Naji, "Trade Relations", 432. Джаннаба была портом на берегу Фарса к северу от Бендер-Рига (29°28'N, 50°37'E). Согласно «Описанию областей Фарса», написанному в XII веке персидским географом Ибн аль-Балхи, «в Персии его называют Ганфах, что значит "Вонючая вода". Коли город называют так, значит, там стоит ужасная вонь, и нет надобности описывать тамошние условия...»

769 «Когда взошло солнце...» — Nasir-i Khusraw, *Book of Travels*, 122–23. (Насир-и Хусрау, «Сафар-наме. Книга путешествия». Пер. Е.Э. Бертельса).

770 «Нигде на побережье этого моря...» — Abu Zayd, *Concerning the Voyage*, 93.

771 ...«после того, как изучил...» — Chandra, *Trade and Trade Routes in Ancient India*, 217, 221.

772 ...«корабельщиков...» — Al-Muqaddasi, *Best Divisions*, 9.

773 ...Ахмадом ибн Маджидом... — Tibbetts, *Arab Navigation*, 7–9. Подробный обзор арабской навигации и навигационных знаков этого периода см. Agius, *Classic Ships of Islam*, 187–202.

774 ...«восходы и заходы...» — Ahmad ibn Majid, в книге Tibbetts, *Arab Navigation*, 77. 11.

775 Танский груз... — Flecker, "A Ninth-Century ad Arab or Indian Shipwreck in Indonesia"; Zheng, *China on the Sea*, 1, 6, 33; и Worrall, "China Made".

776 ...пяти каналов... — Xiong, *Sui Tang Chang'an*, 205–7.

777 ...Тан Гаоцзун, вновь напал на Когуре... — Twitchett and Wechsler, "Kao-tsung and the Empress Wu", 282–85; Lee, *Korea and East Asia*, 17, 66–68; and Graff, *Medieval Chinese Warfare*, 198–200.

778 ...«Пэкчанский царь Пхунджан...» — Nihongi, "Tenchi", 27.7–8 (663 ce) vol. 2:280. См. Mitsusada and Brown, "Century of Reform", 207.

779 ...государство Пархэ... — Twitchett, "Hsuan-tsung", 430; Lee, *New History of Korea*, 71–73.

780 ...засухами и голодом... — Twitchett and Wechsler, "Kao-tsung and the Empress Wu", 277–79.

781 ...восстановление системы каналов... — Twitchett, *Financial Administration Under the Tang*, 7–89; Pulleyblank, *Background of the Rebellion of An Lu-shan*, 34–35, 183–87.

- 782 ...восстановил свое влияние... — Grousset, *Empire of the Steppes*, 114–20; Twitchett, “Hsuan-tsung”, 444.
- 783 ...расположенное в стратегически важном районе... — Taylor, *Birth of Vietnam*, 195.
- 784 ...поход против киданей. — Pulleyblank, *Background of the Rebellion of An Lu-shan*, 97–99.
- 785 ...Хэбей и Хэнань... — Dalby, “Court Politics in Late T’ang Times”, 562; Twitchett, “Hsuan-tsung”, 457.
- 786 ...«уничтожать хранилища зерна...» — Clark, “Frontier Discourse and China’s Maritime Frontier”, 27.
- 787 ...приходящих туда заморских судов... — Wang, *Nanhai Trade*, 76.
- 788 ...необратимо ослабило... — Peterson, “Court and Province”, 484–86.
- 789 ...незаконный переход в монашество... — Wechsler, “T’ai-tsung the Consolidator”, 218.
- 790 *Корейцы в Китае...* — Reischauer, *Ennin’s Travels*, 281–87. Хотя самую большую роль в торговле играли купцы из Силлы, в порту Тэнчжоу на северном побережье Шаньдунского полуострова были отдельные постоянные дворы торговцев из Пархэ и Силлы, и Эннин отметил прибытие корабля из Пархэ на Шаньдунский полуостров в 839 году (р. 141). См. Lee, *New History of Korea*, 94–95.
- 791 ...Чан Бого... — Подробности его биографии не вполне ясны, в частности, нет согласия по вопросу когда и как он был убит: приводятся даты в интервале от 841 до 846 года. Благодарственное письмо Эннина см. *Ennin’s Diary* 840-2-17 (р. 166–67 и р. 100n438); Reischauer, *Ennin’s Travels*, 287; Lee, *New History of Korea*, 95–97; и Henthorn, *History of Korea*, 79–81.
- 792 ...Ван Гон... — Lee, *New History of Korea*, 91, 95–96, 100–103, где имена приводятся как Chakchegon и Wang Kon.
- 793 «В столице несколько сотен китайцев...» — In Shiba and Elvin, *Commerce and Society in Sung China*, 187.
- 794 ...через китайские порты... — Henthorn, *History of Korea*, 100.
- 795 ...разбойники шайками... — Peterson, “Court and Province”, 555; Somers, “End of the T’ang”, 684–85, 689–91.
- 796 ...«рынки и перевозки...» — Ouyang Xiu, *Biography of Huang Chao*, 3a (р. 18).
- 797 ...120 000 магометан, евреев, христиан и парсов... — Abu Zayd, 41–42. See Clark, “Muslims and Hindus in Quanzhou”, 55.
- 798 ...«сообщение с юго-востоком...» — Wei Zhuang, “Lament of the Lady of Qin”, ll. 127–31.
- 799 ...начали тиранить... — Abu Zayd, *Concerning the Voyage*, in Levy, *Biography of Huang Ch’ao*, 117, 119–20. См. Wang, *Nanhai Trade*, 78–79.

- 800 ...период Пяти династий и Десяти царств... — Mote, *Imperial China*, 8–14.
- 801 ...значения урбанизации... — Ibid., 164–65.
- 802 Сун купила мир... — Ibid., 116, 369.
- 803 ...из Чанбяня были насильственно переселены... — Benn, *China's Golden Age*, 46.
- 804 Цзяо [Цзяочжоу] — большая приграничная область... — In Taylor, *Birth of Vietnam*, 183.
- 805 ...«пытался обманом отобрать у них товары...» — [Xin] *Tang Shu*, 4.1b, in Wang, *Nanhai Trade*, 73.
- 806 ...«Свирепые и безжалостные...» — Hall, *Maritime Trade*, 179. За набегом 774 года последовал еще один в 787-м. Фанранг лежит в 150 милях к северо-востоку от Дельты Меконга, а Нячанг — в 50 милях за Фанрангом.
- 807 «Купцы из далеких стран...» — Sima Guang, *Zi Zhi Tong Jian* [Mirror of History], 234, vol. 12:596, in Taylor, *Birth of Vietnam*, 208
- 808 ...армию Наньчжао...» — Taylor, *Birth of Vietnam*, 245.
- 809 ...«оставьте всякую надежду...» — In Li, “View from the Sea”, 84n2
- 810 «Прогнать нужду...» — Le Tac, *Annam Chi Luoc* 104, in Taylor, *Birth of Vietnam*, 252.
- 811 «Разве может благородный муж...» — In Taylor, *Birth of Vietnam*, 280.
- 812 ...«купеческие корабли...» — Ibid., 287.
- 813 ...не удосужились дать названия. — Whitmore, “Rise of the Coast”, 105.
- 814 ...Ван Дон в ее дельте стал... — Ibid., 109–10.
- 815 ...«по большей части сырых...» — Yijing, *Record of the Buddhist Religion*. О Танской кухне в целом см. Schafer, *Golden Peaches of Samarkand*, 139–54.
- 816 «Государь...» — In Kuwabara, “On P'u Shou-keng”, 6.
- 817 ...самым объемным предметом китайского импорта... — Schafer, *Golden Peaches of Samarkand*; птицы: 100–102; кухня: 140; слоны: 81–84; благовония: 157–62; музыканты: 56; сандал и палисандр: 134–38.
- 818 Смягчение официального отношения... — Shiba and Elvin, *Commerce and Society in Sung China*, 127–29.
- 819 ...«дворы для поступления приношений...» — Lien-sheng, *Money and Credit in China*, 51–56.
- 820 ...управление морской торговли — Шибосы... — *Prosperity, Region and Institutions*, 36.
- 821 ...«большие корабли брахманов...» — Schafer, *Golden Peaches of Samarkand*, 15. Получивший посмертное имя «Великий учитель, который пересек море», Цзяньчжэнь лишь с пятой или шестой попытки достиг Японии, где и умер в 763 году.

- 822 Чиновникам вменялось в обязанность... — *Prosperity, Region and Institutions*, 42–49.
- 823 ...Управление делами Кюсю (дадзайфу)... — Verschuer, *Across the Perilous Sea*, 34–35.
- 824 Отсутствие торговых миссий... — Bielenstein, *Diplomacy and Trade*, 106, 124, 138, 144; Verschuer, *Across the Perilous Sea*, 34.
- 825 «Вместо ветров тайфуны...» — Han Yu, in Schafer, *Vermilion Bird*, 128.
- 826 «Торговые суда варваров...» — *Wuguo Gushi*, 2.10а, в книге So, *Prosperity, Region and Institutions*, 25.
- 827 ...«порты запружены...» — Clark, “Muslims and Hindus in Quanzhou”, 60.
- 828 ...10 процентов... — Clark, “Muslims and Hindus in Quanzhou”, 58.
- 829 ...четвертое управление морской торговли (Шубосы)... — Kuwabara, “On P'u Shou-keng”, 2–3, 19–20; So, *Prosperity, Region and Institutions*, 48–49.
- 830 ...стремились торговать с югом... — Wang, *Nanhai Trade*, 79–81.
- 831 ...до острова Ява. — Clark, *Community, Trade and Networks*, 124.
- 832 ...хок-кьень... — Chang, “Formation of a Maritime Convention”, 148–50; Gladney, *Muslim Chinese*, 262.
- 833 ...«большие корабли тысячами...» — Cui Rong, in Shiba and Elvin, *Commerce and Society in Sung China*, 4.
- 834 ...десять верфей... — Benn, *China's Golden Age*, 185.
- 835 «Живущие на реках и озерах говорят...» — Li Chao [Li Zhao], цитата в *Tangguo Shibu* (Supplementary Information on the Tang Dynasty), в книге Shiba and Elvin, *Commerce and Society in Sung China*, 5.
- 836 ...«лодочные жители...» — Clark, “Frontier Discourse and China's Maritime Frontier”, 17–18.
- 837 ...«в той или иной разновидности...» — Worcester, *The Junkman Smiles*, 10.
- 838 «Два буйвола...» — *Ennin's Diary*, 838–7–21 (p. 19–20).
- 839 ...опытных местных бурлаков... — Shiba and Elvin, *Commerce and Society in Sung China*, 5.
- 840 ...железный крепеж... — Manguin, “Southeast Asian Ship”, 272.
- 841 ...«песчаных судов» (шачуаней)... — McGrail, *Boats of the World*, 348.
- 842 ...обычно не было кают... — Wang, *Nanhai Trade*, 100.
- 843 «Из волокнистой коры...» — Manguin, “Trading Ships”, 275.
- 844 ...исключительно веревками и деревянными нагелями... — Manguin, “Trading Ships”, 268–69.
- 845 Шитые корабельные корпусы... — McGrail, *Boats of the World*, 354.
- 846 ...«косые паруса...» — *Ibid.*, 159, 309, 357.
- 847 ...построил флот... — Taylor, *Birth of Vietnam*, 226, 231.

- 848 ...«японские военные корабли...» — *Nihongi*, “Tenchi”, 27.7–8 (683 н.э.), vol. 2:280. См. также Mitsusada and Brown, “Century of Reform”, 207.
- 849 ...пятьдесят чжурчжэнских кораблей... — Verschuer, *Across the Perilous Sea*, 41. См. Lee, *New History of Korea*, 517.
- 850 ...в тех краях почти все церкви... — Lane, *Venice*, 11.
- 851 Речная торговля... — Ibid., 7–8.
- 852 «Мы женимся на тебе, Адриатика...» — Senior, “Bucentaur”, 135.
- 853 ...ходили группами... — Spufford, *Power and Profit*, 400.
- 854 ...примерно триста судов... — Pryor, “Venetian Fleet for the Fourth Crusade”, 115.
- 855 «Как в венецианском арсенале...» — Dante, *Inferno*, Canto 21, ll. 7–15 (p. 319). (Данте, «Ад». Пер. М. Лозинского).
- 856 государство требовало... — Lane, *Venice*, 13–14, 48–51.
- 857 В 1085 году Гвискар предпринял вторую попытку... — Frankopan, “Byzantine Trade Privileges”, 143.
- 858 ...«посулов и подкупа». — Анна Комнина, «Алексиада», 4.2.
- 859 ...Золотая булла от 1082 года... — Frankopan, “Byzantine Trade Privileges”, 152–53; Франкопан считает, что более точная дата — 1092 год.
- 860 ...«находящийся между старым Еврейским причалом...» — Анна Комнина, «Алексиада», 6.5. Венецианский квартал был расположен в заливе Золотой Рог к западу от Неориона, между воротами Перама (Еврейский причал) и воротам Друнгария (Виглой).
- 861 ...выплачивать пошлину... — Lane, “Economic Meaning of War and Protection”, 387.
- 862 Генуя расположена... — Epstein, *Genoa and the Genoese*, 11–14.
- 863 ...итальянцы предлагали... — Cowdrey, “Mahdia Campaign”, 8–10; Abulafia, “Trade and Crusade”, 6.
- 864 ...религиозные намеки... — Cowdrey, “Mahdia Campaign”, 6.
- 865 ...«спасения души...» — Urban II, Riley-Smith, *Crusades*, 12–13.
- 866 ...«во имя Господа...» — Pryor, “Venetian Fleet for the Fourth Crusade”, 121.
- 867 ...флота Фатимидов... — Hamblin, “Fatimid Navy”, 77–78.
- 868 ...Альфонсо VI... — Reilly, *Medieval Spains*, 92–93.
- 869 ...Альморавидов... — Lewis, “Northern European Sea Power”, 141–43.
- 870 «создали наиболее совершенный и многочисленный флот...» — Ibn Khaldun, *Muqaddimah*, 2:43; Lewis, “Northern European Sea Power”, 150.
- 871 Норманнские правители Сицилии... — Matthew, *Norman Kingdom of Sicily*, 72–75.
- 872 ...генуэзцы договорились... — Williams, “Making of a Crusade”.
- 873 ...победу над Альмерией... — Epstein, *Genoa and the Genoese*, 49–52.

- 874 ...«атакам и разрушениям...» — Annali Genovesi, 30, Williams, "Making of a Crusade", 44.
- 875 ...шли караваны с золотом... — Lewis, "Northern European Sea Power", 147.
- 876 ...на 165 кораблях. — David, *The Conquest of Lisbon*, 53.
- 877 ...«вел обширную торговлю...» — Ibid., 91.
- 878 «Это несчастье ясно показало...» — Al-Kitab Imad ad-Din al-Isfahani, в книге Ayalon, "Mamluks and Naval Power", 4.
- 879 ...погибло около шестидесяти тысяч человек... — Никита Хониат, «История со времени царствования Иоанна Комнина», 250–51. Хониат пишет, что четыре тысячи выживших были проданы в рабство. См. William of Tyre, *History of Deeds Done Beyond the Sea*, 22.12–13 (p. 464–67).
- 880 ...высадиться в Александрии... — Riley-Smith, *Crusades*, 151.
- 881 ...«позволит нанести больший урон...» — Villehardouin, *Conquest of Constantinople*, Pryor, "Venetian Fleet for the Fourth Crusade", 114.
- 882 ...восемьдесят пять тысяч марок... — Lane, *Venice*, 37.
- 883 ...«200 000 марок серебром...» — Villehardouin, *Conquest of Constantinople*, 50.
- 884 ...«до такой степени...» — Ibid., 92.
- 885 ...«повелителем четверти...» — Острогорский Г.А. История Византийского государства.
- 886 ...стали чеканить золотые монеты. — Lopez, "Back to Gold", 219–20, 229–30.
- 887 ...излюбленным объектом для нападений пиратов... — Charanis, "Piracy in the Aegean", 135–36.
- 888 ...«человеком отменной храбрости». — Боккаччо, «Декамерон», День 5, Новелла 6.
- 889 ...«пехотинцев, искусно владевших...» — Ramon Llull, *Liber de Fine*, Pryor, "Naval Battles of Roger of Lauria", 199. См. Mott, *Sea Power*, 151–75; Lane, "Crossbow in the Nautical Revolution"; и Pryor, "From Dromon to Galea", 111.
- 890 ...за счет воинской повинности... — Mott, *Sea Power*, 175–77.
- 891 ...нанимались на работу судостроителями... — Lopez, "Majorcans and Genoese", 1164.
- 892 ...«корабли поднимались от моря...» — Primera Cronica General de Espana, в книге Constable, *Trade and Traders*, 244.
- 893 ...братьев Вандино и Уголино Вивальди... — Lopez, "European Merchants in the Medieval Indies", 169–70.
- 894 ...уничтожить практически все порты... — Ayalon, "Mamluks and Naval Power", 8–12.
- 895 ...караванными путями... — Pryor, "Maritime Republics", 440.
- 896 ...«чудесной гавани...» — Ibn Battuta, *Travels*, 2:471.

- 897 «Чума свирепствовала...» — Nicephorus Gregoras, *Ecclesiasticae*
 898 *Historiae*, Herlihy, *Black Death*, 24.
 ...город Любек. — Gläser, "Development of the Harbours", 79–81.
 899 ...«во время всех кампаний...» — Helmhold von Bosau, *Chronicle of the*
Slavs, в книге Schildhauer, *Hansa*, 19.
 900 ...Пузу... — Henricus Lettus, *Chronicle of Henry of Livonia*; Riley-Smith,
Crusades, 131.
 901 «Наши два города...» — Lopez, *Commercial Revolution*, 117.
 902 ...открывали торговые представительства... — Dollinger, *German*
Hansa, 27–50.
 903 ...«сообщества немецких купцов...» — Ibid., 62–64.
 904 ...важнейшие торговые артерии... — Thompson, "Early Trade Relations",
 551.
 905 ...ступить в союз с Генрихом... — Oakley, *Short History of Denmark*,
 55.
 906 «Восточная сторона Зеландии...» — Saxo Grammaticus, *Gesta*
Danorum, Preface, Gade, Hanseatic Control of Norwegian Commerce,
 17. Зеландия — самый крупный из датских островов.
 907 ...к открытым военным действиям. — Sicking, "Amphibious Warfare
 in the Baltic", 76–81.
 908 ...Штральзундского мира... — Bjork, "Peace of Stralsund, 1370".
 909 ...«друзья Господа...» — Ibid., 60. См. Dollinger, *German Hansa*, 79–82.
 910 Кальмарская уния... — Oakley, *Short History of Denmark*, 78–80, 87.
 911 ...также было подорвано... — Dollinger, *German Hansa*, 81–82.
 912 ...реки Звин... — De Witte, "Maritime Topography of Medieval Bruges",
 141–43.
 913 ...можно было найти в Брюгге. — Spufford, *Power and Profit*, 113, 232,
 266, 278, 319–20, 330.
 914 ...на рынках Англии... — Friel, *Maritime History of Britain and Ireland*,
 62–66.
 915 Генрих II Плантагенет в 1154 году стал королем Англии... — Ibid.,
 49.
 916 ...обширными виноградниками... — James, *Studies in the Medieval Wine*
Trade, 9–10, 35.
 917 ...измерять в танах... — Friel, *Maritime History of Britain and Ireland*.
 64. Историю измерений тоннажа см. Lyman, "Register Tonnage".
 918 ...Столетней войны... — Friel, *The Good Ship*, 139.
 919 ...Clos aux Galees... — Rose, *Medieval Naval Warfare*, 61–62.
 920 ...Союз Пяти портов... — Sylvester, "Communal Piracy", 170–73;
 Rodger, "Naval Service of the Cinque Ports", 646–47.
 921 ...небольшое возмещение... — Sherborne, "Hundred Years' War", 164ff.
 922 ...каперские свидетельства. — Rodger, *Safeguard of the Sea*, 128; Petric,
Prize Game, 2–3; и Spufford, *Power and Profit*, 221–22.

- 923 ...Руджеро ди Лаурия выпустил... — Mott, *Sea Power*, 124–32.
- 924 «Поручается Вильяму Принсу...» — Calendar of the Patent Rolls... Henry IV, April 23, 1400 (vol. 1:271).
- 925 ...руль, расположенный в диаметральной плоскости... — Mott, *Development of the Rudder*, 106–19.
- 926 Изучение печатей... — Friel, *The Good Ship*, 79.
- 927 ...недостроенного ганзейского когга... — Paine, *Ships of the World*, s.v. Bremen Cog, цитата из Gardiner and Unger, *Cogs, Caravels and Galleons*, и Werner Lahn, *Die Kogge von Bremen* — *The Hanse Cog of Bremen* (Hamburg: Deutsches Schiffahrtsmuseum, 1992).
- 928 «He так давно...» — Giovanni Villani, *Florentine Chronicle*, в книге Mott, *Development of the Rudder*, 138–40, см. Ellmers, “Cog as Cargo Carrier”, 39.
- 929 ...«Роккафорте»... — Lane, *Venice*, 46; Spufford, *Power and Profit*, 398.
- 930 ...«если генуэзцы...» — Martino da Canale, *Cronaca veneta*, в книге Lane, *Venetian Ships and Shipbuilders*, 5. См. Dotson, “Fleet Operations”, 168–75.
- 931 ...сведения о размерах военных галер... — Pryor, “From Dromon to Galea”, 110–11.
- 932 ...alla sensile... — Bondioli et al., “Oar Mechanics”, 173–83.
- 933 ...большие галеры... — Lane, *Venetian Ships and Shipbuilders*, 16–29; Casson, “Merchant Galleys”, 123–26.
- 934 ...северные суда по-прежнему строились... — «Французские королевские верфи в Руане, *Clos aux Galees*... были единственным местом в Северной Европе, где применялась каркасная схема строительства судов». (Friel, *The Good Ship*, 172).
- 935 ...2783 отреза... — Holmes, “The ‘Libel of English Policy’”, 199–200.
- 936 ...стоимость транспортировки... — Spufford, *Power and Profit*, 399–404.
- 937 Согласно правилам, существовавшим в XIII веке в Марселе... — Berlow, “Sailing of the St. Esprit”.
- 938 «Койки пилигримов...» — The Book of Wanderings of Brother Felix Fabri in Palestine and Arabia, в книге Lane, *Venetian Ships and Shipbuilders*, 21; Casson, “Merchant Galleys”, 125.
- 939 ...случаи сотрудничества между купцами... — Constable, *Trade and Traders*, 68–70; Goitein, *Mediterranean Society*, 1:72; и Goitein and Friedman, “India Book”, 25, 133–34.
- 940 ...представлять своих товарищей... — Goitein, *Mediterranean Society*, 1:186–92.
- 941 ...взималась пошлина... — Khalilieh, *Islamic Maritime Law*, 82–83.
- 942 Имея «аман»... — Wansbrough, “Safe-Conduct”, esp. 32–34; Khalilieh, *Islamic Maritime Law*, 125.

- 943 *Христианские торговые суда заходили в Александрию...* — Ehrenkreutz, "Place of Saladin", 110.
- 944 *...не одобряли торговлю за пределами мусульманского мира...* — Khalilieh, *Islamic Maritime Law*, 126–27.
- 945 *«День, когда они вошли...»* — Beha ed-Din, *Life of Saladin*, в Reinert, "Muslim Presence in Constantinople", 141.
- 946 *...«Богом, морем...»* — Roover, "Early Examples of Marine Insurance", 188–89.
- 947 *...размер страховых платежей зависел...* — Ibid., 190.
- 948 *...в Брюгге русские меха...* — Spufford, *Power and Profit*, 336.
- 949 *«Прибыли от торговли...»* — Kuwabara, "On P'u Shou-eng", 24n22.
- 950 *...обладающих необходимыми связями иностранцев...* — Chang, "Formation of a Maritime Convention", 147–49.
- 951 *...западным мореплавателям по-прежнему...* — Ibid., 151.
- 952 *...двух типах живущих в Цюанъяжоу иностранцев...* — Guy, "Tamil Merchant Guilds", 297.
- 953 *...прямого торгового пути...* — Zhao Rugua, *On the Chinese and Arab Trade*, 88–93.
- 954 *...приказав ответственным чиновникам...* — Guy, John S. "The Expansion of China's Trade with South-East Asia", 14.
- 955 *...те или иные сорта...* — Zhao Rugua, *On the Chinese and Arab Trade*, 88–93.
- 956 *...стремясь заручиться поддержкой...* — Peterson, "Old Illusions and New Realities", 218–31.
- 957 *...«громоподобных бомб».* — Needham et al., *Science and Civilisation*, vol. 5, pt. 7:163, 170–79.
- 958 *...зарегистрировано девятнадцать тысяч судов...* — Lo, "Chinese Shipping", 171.
- 959 *...«Десятки тысяч...»* — In Deng, *Chinese Maritime Activities*, 83.
- 960 *...на семьдесят процентов дешевле...* — Deng, *Chinese Maritime Activities*, 161.
- 961 *...перевоза зерно...* — Lo, "Controversy over Grain Conveyance"; Sung and Schurmann, *Economic Structure*, 108–30.
- 962 *...северного конца Великого канала...* — Lo, "Controversy over Grain Conveyance", 285; Needham et al., *Science and Civilisation*, vol. 4, pt. 3:306–20.
- 963 *...совершенствованию навигационного искусства...* — Lo, "Chinese Shipping", 171.
- 964 *«Лоцманы на судне...»* — Zhu Yu, Pinzhou Table Talk, in Needham, *Science and Civilisation*, vol. 4, pt. 1:279.
- 965 *...компас применялся...* — Needham et al., *Science and Civilisation*, vol. 4, pt. 1:279–92; Lane, "Economic Meaning of the Invention of the Compass". Ссылки на арабские и персидские источники см. Tibbetts.

Arab Navigation, 290; Needham et al., *Science and Civilisation*, vol. 4, pt. 1:245–51.

966 «Если ночью...» — Needham et al., *Science and Civilisation*, vol. 4, pt. 1:280.

967 ...первой в мире печатной картой. — Needham et al., *Science and Civilisation*, 3:549 and fig. 227.

968 ...«морские компасные таблицы...» — Deng, *Chinese Maritime Activities*, 55. 352 порты с Шибосы: Sung and Schurmann, *Economic Structure*, 223–25. 352 запрет на частную иноземную торговлю: Ibid., 224–25.

969 ...«во многих случаях...» — Ibid., 226.

970 ...«торговать с иноземными странами золотом, серебром, медью...» — Yuan Shih, 25b1, Sung and Schurmann, *Economic Structure*, 232

971 «Великолепный город Зайтон...» — Polo, *Travels*, 237. Зайтон, «город олив», так персы и арабы называли Зайтон, вероятно, из-за сходства с китайским названием дерева *цйтун*, которое высоко ценилось в кораблестроении, поскольку древесина, обработанная тунгвым маслом, получаемым из орешков этого дерева, становилась устойчивой к воздействию воды. В десятом веке вокруг Цюаньчжоу росли обширные плантации этих деревьев. См. Schottenhammer, “Transfer of Xiangyao from Iran and Arabia to China”, 144–45.

972 Отказ Кореи от мореплавания... — Verschuer, *Across the Perilous Sea*, 47.

973 ...у клана Гэндзи было больше... — *Tales of the Heike*, 11.7 (p. 134).

974 ...взяла мальчика на руки... — Ibid., 11.9 (p. 142–43).

975 ...удалось спастись... — Sakamaki, “Heike”, 115–22.

976 острова Рюкю... — группа островов в Восточно-Китайском море, простирающаяся на 1200 км от острова Кюсю до Тайваня. Остров Окинава расположен в центре архипелага, примерно в восьмистах километрах к востоку от Фучжоу.

977 ...«выстроившись друг за другом, нос к корме...» — *Kaiqing siming xuzhi*, book 8, Verschuer, *Across the Perilous Sea*, 77.

978 ...это оживление торговли... — Verschuer, *Across the Perilous Sea*, 10, 33–47, 79–80, 151–52; Souyri, *World Turned Upside Down*, 2–5, 154–55, 158–60.

979 ...Не прислушавшись к советам корейцев... — Lee, *New History of Korea*, 147–52.

980 ...монгольская армия насчитывала... — Conlan, *In Little Need of Divine Intervention*, 255–64; Rossabi, Khubilai Khan, 99–102.

981 ...сооружение береговой стены... — Conlan, *In Little Need of Divine Intervention*, 214–15, 234–39. 355 kamikaze: Ibid., 254–55.

982 ...«больших кораблей китайского тупа...» — *Tales of the Heike*, 11.7 (p. 134).

983 ...документальном отчете о событиях... — Conlan, *In Little Need of Divine Intervention*, 1–17.

- 984 ...судить о размерах судов... — Souyri, *World Turned Upside Down*, 150–51.
- 985 ...полную свободу действий для пиратов... — Hall, *Maritime Trade*, 210–12.
- 986 ...«Богатства здесь столько...» — Polo, *Travels*, 251.
- 987 ...с изуродованными лицами, покрытыми татуировками... — “Notes”, 15 (1914): 442, 444–47; Hall, *Maritime Trade*, 212; и Rossabi, *Khubilai Khan*, 219.
- 988 ...«люди в огромных количествах...» — *Hikayat Raja-Raja Pasai*, 161, Reid, “Rise and Fall”, 62.
- 989 ...мелкие медные монеты... — Reid, *Expansion and Crisis*, 95–96; Wicks, *Money, Markets, and Trade*, 291.
- 990 ...государства Аюттхая... — Taylor, “Early Kingdoms”, 168–73; Reid, *Expansion and Crisis*, 205; и Lieberman, *Strange Parallels*, 1:245.
- 991 ...рассказе Марко Поло о возвращении... — Polo, *Travels*, 241–312.
- 992 ...географических и экономических сведений... — Deng, *Chinese Maritime Activities*, 57–58.
- 993 ...Чжао Жугуа... — См. Hirth and Rockhill, предисловие к Zhao Rugua, *On the Chinese and Arab Trade*, 36–38.
- 994 ...стран арабского мира... — Zhao Rugua, *On the Chinese and Arab Trade*, 227; романовые циновки: 220; и хлопок: 217–20; Rockhill, “Notes”, pt. 1:419.
- 995 «мы начали беседу...» — Ibn Battuta, *Travels*, 4:899. В записках Ибн Баттуты, касающихся Юго-Восточной Азии и его путешествия из Гуанчжоу в Ханчжоу, содержится множество противоречий, и некоторые исследователи высказывают сомнения, что он действительно там побывал. Подобные же сомнения высказываются по поводу точности свидетельств Марко Поло, см., например: Ross E. Dunn, *The Adventures of Ibn Battuta, a Muslim Traveler in the 14th Century* (Berkeley: University of California Press, 1986), 252–53, и Frances Wood, *Did Marco Polo Go to China?* (Boulder: Westview, 1996).
- 996 ...бумаги Каирской генизы... — Goitein, *Mediterranean Society*, 1:1–23; Goitein and Friedman, “India Book”, 3–6.
- 997 ...Авраам бен Ишу... — Goitein and Friedman, “India Book”, 52–58, 69–70.
- 998 ...Мадмун бен Хасан-Янет... — Ibid., 37–47.
- 999 ...«два [набора] больших, тонких листов...» — Ibid. 313–17.
- 1000 ...партнерства на основе исламского закона... — Ibid.
- 1001 ...конвой или группа из нескольких судовладельцев. — Goitein, “Beginnings”, 353, 360. См. Goitein and Friedman, “India Book”, 483–28; Margariti, Aden, 152–53. См. также примечание к «пристаням Аккада».

- 1002 ...«повелителями морей и пустынь...» — Goitein and Friedman, "India Book", 38.
- 1003 ...Рено де Шатильон... — Ibn Jubayr, *Travels*, 52; Ehrenkreutz, "Place of Saladin", 109–10.
- 1004 Аден не получал развития... — Margariti, *Aden*, 43; duties: 94.
- 1005 ...«всевозможные шелка...» — Benjamin of Tudela, *Itinerary*, 119.
- 1006 «В этом противостоянии...» — Goitein, "Two Eyewitness Reports", 256; Goitein and Friedman, "India Book", 342, 337–47.
- 1007 ...«сказал ему...» — Stern, "Ramisht of Siraf", 10.
- 1008 ...двадцать четыре динара в год... — Goitein, *Mediterranean Society*, 1:359.
- 1009 Вольноотпущенник правителя... — Goitein, "Two Eyewitness Reports", 247.
- 1010 ...прихотей правителей... — Goitein, "Beginnings", 351; Serjeant, "Yemeni Merchants", 69; и Goitein and Friedman, "India Book", 260n6.
- 1011 ...«явил невиданную щедрость...» — Serjeant, "Yemeni Merchants", 70.
- 1012 ...паломничества по морю... — Chakravarti, "Nakhudas and Nauvittakas", 42–43.
- 1013 ...«причина, по которой...» — Al-Biruni, *Ibid.*, 52.
- 1014 ...купцы-джайны убедили Сиддхараджу... — Wink, *Al-Hind*, 2:273–75.
- 1015 ...«достопочтенный и многомудрый предводитель мореходов...» — Chakravarti, "Nakhudas and Nauvittakas", 53–55.
- 1016 ...главным поставщиком перца... — Hall, *Maritime Trade*, 225.
- 1017 ...«момент наибольшего накала...» — Johns, "Islam in Southeast Asia", 39.
- 1018 ...мусульманская религия уже легко распространялась... — Hall, "Upstream and Downstream Unification", 202–3.
- 1019 ...недавно возникшее государство Аюттхая... — Hall, *Maritime Trade*, 226.
- 1020 ...основал новый порт — Малакку. — Taylor, "Early Kingdoms", 175–76; Hall, *Maritime Trade*, 227–28.
- 1021 Торговая природа Малакки... — Subrahmanyam, "Of Imarat and Tijarat", 756–57.
- 1022 ...Малаккском морском кодексе... — Winstedt и Josselin De Jong, "Maritime Laws of Malacca", 27; Reid, *Expansion and Crisis*, 110; Hall, "Economic History of Early Southeast Asia", 190–91.
- 1023 ...высокий статус женщин в Юго-Восточной Азии и их активное участие в торговле... — Reid, *The Lands Below the Winds*, 146–53, 163–65; Reid, *Expansion and Crisis*, 49, 91–93, 124.
- 1024 ...вручил управление... — Fairbank, Reischauer, and Craig, *East Asia*, 180–82.
- 1025 ...«даже маленькой доске...» — Blussé, *Visible Cities*, 15.

- 1026 ...неоконфуцианским складом ума... — Wang, “‘Public’ and ‘Private’ Overseas Trade”, 138–39.
- 1027 ...«победить их на море легко...» — Lo, “Decline of Early Ming Navy”, 149–50, 157–63.
- 1028 ...император, очевидно, преследовал сразу три цели... — Dreyer, *Zheng He*, 33–34.
- 1029 ...«великой страны...» — Ma Huan, *Overall Survey*, 137.
- 1030 ...и дальше в Мекку. — Ibid., 173–78; Dreyer, *Zheng He*, 158.
- 1031 ...«прибытии в закрытый порт...» — *Chronicle of the Rasulid Dynasty*, в книге Serjeant, “Yemeni Merchants”, 74–75. Мискаль — золотой динар, с эталонным весом 4,231 грамма. Стиракс — ароматическая смола, использовавшаяся как благовоние.
- 1032 ...«был удостоен аудиенции...» — *Ibn al-Dayba, Bughyat al-mustafi d fi tarikh Madinat Zabid*, в книге Serjeant, “Yemeni Merchants”, 75.
- 1033 ...носила мирный и коммерческий характер... — Dreyer, *Zheng He*, 28–30.
- 1034 ...перебежчиком из Китая... — Ibid., 55–60, 66–73, 79–81.
- 1035 В этот период в империи... — Lo, “Termination of the Ming Naval Expeditions”, 129–31; Lo, “Decline of Early Ming Navy”, 163.
- 1036 ...«не слишком достоверные сведения...» — Gu Qiyuan, *Kèzuo Zhuiyu*, в книге Duyvendak, “True Dates”, 395–96. См. Dreyer, *Zheng He*, 173–75.
- 1037 ...из провинций Гуандун, Цюаньчжоу и Чжанчжоу... — Ma Huan, *Overall Survey*, 93. См. Reid, *Expansion and Crisis*, 204–7; Wang, “Merchants Without Empires”, 404–5.
- 1038 ...храм Сэм Пу Конг... — Needham et al., *Science and Civilisation*, vol. 4, pt. 3:494.
- 1039 ...«раковины каури и волокно кокосовой пальмы...» — Ibn Battuta, *Travels*, 4:827.
- 1040 ...«в горах...» — Zhao Rugua, *On the Chinese and Arab Trade*, 133.
- 1041 ...«десять тысяч лошадей...» — Wassaf Abdu-llah, *Tazjiyatu-l Amsar Wa Tajriyatu-l Asar* (A Ramble Through the Regions and the Passing of Ages), 33.
- 1042 ...«купцы из Ормуза и Куша...» — Polo, *Travels*, 264.
- 1043 «У нас было две тариды...» — Ibn Battuta, *Travels*, 4:820. См. Agius, *Classic Ships of Islam*, 342: «Я не совсем уверен, что Ибн Баттута точен в определении названий судов применительно к Индийскому океану. Несомненно, тариды, которые он там видел, выглядели точно так же, как средиземноморские...»
- 1044 ...«строят корабли...» — Wang Ta-yuan, *Tao-I Chih lio* [Wang Dayuan, *Daoyi Zhilue*], Rockhill, “Notes” (1915), 623–24. см. Chakravarti, “Overseas Trade in Horses”, 351–52; и Deng, *Maritime Sector*, 112–13.

- 1045 ...вряд ли могли взять на борт более сорока коней... — Agius, *Classic Ships of Islam*, 340–41. Одной лошади требуется от 18 до 45 литров воды в сутки, в зависимости от погодных условий. По оценке Прайора, если перевозить лошадь летом по Средиземному морю, ей потребуется около 36 литров, или 1,1 метрической тонны воды на тридцать дней. Pryor and Jeffreys, *Age of the Dromon*, 327–29; циркуляция воздуха: 330–31.
- 1046 ...от Омана до Малабарского берега... — Sulayman, *Account of China and India*, 14 (p. 38).
- 1047 ...«выдерживают все тяготы...» — *Three Voyages of Vasco da Gama* (1869), 239–40, в книге Agius, *Classic Ships of Islam*, 163–64. О преимуществах конструкции корпуса из сшитых досок, см. главу 2.
- 1048 ...«гораздо больше груза...» — Polo, *Travels*, 242.
- 1049 ...в гавани Цюаньчжоу... — Green, “Song Dynasty Shipwreck”; Keith and Buys, “New Light on Ship Construction”; Li Guo-Qing, “Use of Chu-Nam” и Merwin, “Excavation of a Sung Dynasty Seagoing Vessel”.
- 1050 ...у берегов провинции Синан... — Green and Kim, “Shinan and Wando Sites”; Kim and Keith, “14th-Century Cargo”.
- 1051 «Китайские корабли...» — Ibn Battuta, *Travels*, 4:813. Китайские тексты в первую очередь посвящены катапультам, мечущим пламя, то есть устройствам для «разбрасывания свирепого зажигательного масла» во времена династии Сун.
- 1052 ...шестьдесят метров... — Sleeswyk, “Liao and Displacement”, 12. Очевидно, не только китайцы строили такие огромные суда. Французский путешественник Огюстен де Болье описывал, как «в 1629 году люди народности ачех построили огромную галеру около ста метров в длину...» см. Reid, *Expansion and Crisis*, 42, где цитируются *Memoires d'un voyage aux Indes orientales*, 1619–1622: un marchand normand a Sumatra. Поскольку китайцы использовали множество нежестко закрепленных дощечек, возникал эффект слоистого корпуса, что в значительной мере сказывалось на продольной прочности и, следовательно, на длине судна.
- 1053 Точнее известно... — Ma Huan, *Overall Survey*, 10; Dreyer, *Zheng He*, 104–5. Чжэн Хэ организовал вторую экспедицию, но сам не принимал в ней непосредственного участия.
- 1054 Некоторые острова... — Abulafia, “Neolithic Meets Medieval”, 255, 259.
- 1055 ...на одном из островов... — Pliny, *Natural History*, 6.37.202–5 (vol. 2:489–91).
- 1056 ...экспедицию Альморавидов... — Picard, *L’Ocean Atlantique Musulman*, 34.
- 1057 ...изгнан кастильскими конкурентами. — Fernandez-Armesto, “Medieval Atlantic Exploration”, 46–51.

- 1058 ...*господствующим северо-восточным ветрам...* — Fernandez-Armesto, *Before Columbus*, 153.
- 1059 ...«*островом лесов*». — Verlinden, "European Participation", 73; карта составлена Николо де Паскуалином. Согласно Кадамосто, первые поселенцы расчищали землю на Мадейре с помощью огня. «Пожар разгорелся так сильно, что [губернатор] Жуангонсалвиш вместе со всеми своими подчиненными, женщинами и детьми вынуждены были искать спасения в море и оставались по горло в воде без воды и пищи целых два дня и две ночи». (Crone, *Voyages of Cadamosto*, 9).
- 1060 ...*генуэзским морякам...* — Epstein, *Genoa and the Genoese*, 202; Fernández-Armesto, "Spanish Atlantic Voyages and Conquests", 138.
- 1061 ...*Лессаньо и его наследники...* — Verlinden, "European Participation", 71–73.
- 1062 ...*Каталонском атласе...* — Woodward, "Medieval Mappaemundi", 315. See Fernández-Armesto, *Before Columbus*, 156–57.
- 1063 «*И в ремесле своем большой мастак...*» — Chaucer, *Canterbury Tales*, "Prologue", ll. 401–10 (p. 30) (Чaucер, «Кентерберийские рассказы». Пер. И. Кашкина).
- 1064 *Первые печатные лоции...* — Jonkers, "Sailing Directions", 460.
- 1065 ...«*Компассо да Навигаре*»... — Campbell, "Portolan Charts", 382.
- 1066 ...*североевропейские руководства...* — Unger, *Ship in the Medieval Economy*, 175.
- 1067 «*[Когда] плывешь...*» — Taylor, *Haven-Finding Art*, 135.
- 1068 ...«*если так случится...*» — Jados, *Consulate of the Sea*, § 251 (p. 157). См. *The Customs of the Sea*, in Twiss, *Black Book*, 3:433–34.
- 1069 ...«*если судно погибнет...*» — Black Book, в книге Twiss, *Black Book*, 1:129. Считается, что «Черная книга Адмиралтейства» была сформирована в период между правлением Эдуарда III (1327–77) и Генриха VI (1422–61).
- 1070 «*В пасмурные дни...*» — Neckham, *De Naturis Rerum*, book 2, chap. 98. в книге C.N.B., "Alexander on the Compass Needle", 64.
- 1071 «*Когда облака закрывают от моряков солнце...*» — Vincent of Beauvais. в книге Taylor, *Haven-Finding Art*, 94.
- 1072 ...«*половинных*» *румбов*... — Taylor, *Haven-Finding Art*, 100, 111.
- 1073 ...*портоланов, или схематических морских карт...* — Campbell, "Portolan Charts".
- 1074 ...*астролябия для моряков*. — Paselk, "Navigational Instruments".
- 1075 *В генуэзском подряде...* — Friel, "Carrack", 78.
- 1076 ...«*кораблями*» — *нава*... — Ibid., 79.
- 1077 ...*каравеллы*... — Elbl, "Caravel"; Phillips, "Iberian Ships", 220–28.
- 1078 ...*произошли от кариба*... — Agius, *Classic Ships of Islam*, 271–74. Ибн-Баттута использует слово «кариб» как родовое названия для рыболовных судов и судов для добычи жемчуга в Персидском заливе.

- 1079 ...*Мореплаватель* — Russell, Prince Henry, 8–9.
- 1080 ...*в захвате Сеуты...* — Ibid., 31–34.
- 1081 ...*разработками ресурсов Мадейры...* — Ibid., 88–99.
- 1082 ...*до мыса Буждур...* — «Осмотрительный лоцман обогнет мыс Буждур на расстоянии восьми лиг от берега... поскольку от мыса Буждур на протяжении четырех или пяти лиг простираются опасные рифы, на которых уже погибло несколько кораблей. Это мыс очень низкий и покрыт песком... в десяти морских саженях уже невозможно разглядеть землю, так мало она возвышается над водой». Duarte Pacheco Pereira, *Esmeralda de situ orbis*: (1506–1508), Diffie and Winius, *Foundations*, 69.
- 1083 «...*португальские каравеллы приплывают...*» — Crone, *Voyages of Cadamosto*, 17–18.
- 1084 ...*Южный Крест...* — Из упоминаемых Кадамосто шести звезд, четыре, вероятно, относятся к созвездию Южный Крест, а две другие принадлежат созвездию Центавра.
- 1085 ...*острова Зеленого Мыса...* — Diffie and Winius, *Foundations*, 103–7; Crone, *Voyages of Cadamosto*, xxxvi–xlii. Пройденное расстояние: Russell, *Prince Henry*, 342.
- 1086 ...*невозможности найти переводчиков...* — Ibid., 314.
- 1087 ...*никто не думал...* — Winius, “Enterprise Focused on India”, 90–92.
- 1088 ...*Эти трудные военные кампании...* — Diffie and Winius, *Foundations*, 110, 144–45, 213–14.
- 1089 ...*Согласно юридическому толкованию того времени...* — Perruso, “Development of the Doctrine of Res Communes”, 74–85.
- 1090 ...*«законно и справедливо...*» — Romanus Pontifex, in Davenport, *European Treaties*, 23.
- 1091 ...*«получил снаряжение или провиант...*» — Treaty of Alcacovas, Davenport, *European Treaties*, 44.
- 1092 ...*плаванием вокруг Африки.* — Verlinden, “Big Leap Under Dom Joao II”, 70.
- 1093 ...*«которая выносит к морю...*» — Barros, *Asia*, dec. 1, book 3, chap. 3, Diffie and Winius, *Foundations*, 155.
- 1094 ...*«Гвинейского моря...*» — Barros, *Asia*, dec. 1, book 3, chap. 5, Diffie and Winius, *Foundations*, 164.
- 1095 ...*Внутренние неурядицы...* — Subrahmanyam, *Career and Legend*, 43–57.
- 1096 ...*«если плыть...*» — Las Casas, *Las Casas on Columbus*, 43. Относительно направления экспедиций Колумба, см. Wey Gómez, *The Tropics of Empire*, 37–45.
- 1097 ...*он сильно ошибался...* — Fernandez-Armesto, *Columbus*, 192.
- 1098 ...*Мореходную карьеру он начинал...* — Phillips and Phillips, *Worlds of Christopher Columbus*, 87–99; Fernandez-Armesto, *Columbus*, 18–19.

- 1099 ...«в мире только и говорили...» — Las Casas, *Las Casas on Columbus*, 31.
- 1100 ...случалось ходить на север... — Fernandez-Armesto, *Columbus*, 6, 18.
- 1101 ...о его огромных размерах... — Fernandez-Armesto, "Medieval Atlantic Exploration", 65.
- 1102 Незадолго до начала своего путешествия... — Phillips and Phillips, *Worlds of Christopher Columbus*, 140. Саргассово море — большая область в Атлантическом океане, ограниченная круговоротом течений с участком практически неподвижной воды посередине и довольно частыми периодами безветрия. Проход через него также затруднен наличием большого количества саргассовых водорослей. Оно расположено примерно между 20° — 35° северной широты и 30° — 70° западной долготы.
- 1103 «Люди из Китая...» — Ibid., 105.
- 1104 ...«на острове Флориш...» — Colon, *Life of the Admiral Christopher Columbus*, 24. Мыс Верга расположен на побережье Африки, примерно на 10° северной широты. ☛
- 1105 ...периметр Земли... — Phillips and Phillips, *Worlds of Christopher Columbus*, 110.
- 1106 ...слишком большое вознаграждение... — Nader, *Rights of Discovery*, 63–64.
- 1107 ...обычно зарабатывали... — Phillips and Phillips, *Worlds of Christopher Columbus*, 143.
- 1108 ...Луиса де Сантахеля... — Ibid., 132.
- 1109 ...«центральной фигурой...» — Fernandez-Armesto, *Amerigo*, 52.
- 1110 ...кораблей «Нинья» и «Пинта»... — Оценки экспертов относительно линейных размеров кораблей Колумба значительно расходятся. Минимальные размеры предположительно следующие: «Нинья» — 15 на 5 м, «Пинта» — 17 на 5 м, «Санта-Мария» 18 на 6 м. См. Elbl, "Caravel"; Pastor, *Ships of Christopher Columbus* и Phillips, "Iberian Ships".
- 1111 остров Гуанахани... — Сведения о точном месте первой высадки Колумба основаны на анализе имеющихся фактов. Согласно мнению большинства экспертов, этим местом был Сан-Сальвадор, но называются также и другие острова Багамского архипелага, находящиеся на расстоянии 250 морских миль друг от друга, такие как острова Теркс и Кайкос, Самана-Ки, остров Кэт. Англичане называли Сан-Сальвадор островом Уотлинга, пока не нашлись убедительные доказательства исторической значимости острова.
- 1112 ...«которое, как я полагаю...» — Phillips and Phillips, *Worlds of Christopher Columbus*, 163.
- 1113 «Я не прилагаю больших усилий...» — Ibid., 163.

- 1114 ...«услышав, где...» — Barros, *Asia*, dec. 1, book 3, chap. 11, в книге Diffie and Winus, *Foundations*, 171.
- 1115 ...в ста лигах западнее... — Inter Caetera, Davenport, *European Treaties*, 74n18, 76. О более широком подтексте разделения океанов, см. Mancke, "Early Modern Expansion". Даты выхода папских булл, см. Linden, "Alexander VI", 3–8.
- 1116 ...«уже открытые или те, что еще будут открыты...» — "The Bull Dudum Siquidem", в книге Davenport, *European Treaties*, 82.
- 1117 ...за кражу золота и женщин... — Phillips and Phillips, *Worlds of Christopher Columbus*, 199; Fernandez-Armesto, *Columbus*, 104.
- 1118 ...«земного рая...» — Columbus, "Letter of Columbus to Their Majesties", Jane, *Select Documents*, 2:34. Реки в книге Бытия 2.11–14: Фисон (считается, что это Ганг или Инд), Гихон (Нил), Хиддекель (Тигр) и Евфрат.
- 1119 ...в кандалах... — Fernandez-Armesto, *Columbus*, 153.
- 1120 В последние два года своей жизни... — Ibid., 177–84.
- 1121 по его записям можно сделать однозначное заключение... — Fernandez-Armesto, *Amerigo*, 67.
- 1122 ...Мартин Вальдземюллер... — Ibid., 185–91; Meurer, "Cartography in the German Lands", 1204–7.
- 1123 ...«по имени Васко да Гама...» — Barros, *Asia*, dec. 1, book 4, chap. 1, в книге Subrahmanyam, *Career and Legend*, 54.
- 1124 ...«юношу, который...» — Subrahmanyam, *Career and Legend*, 93.
- 1125 ...дал ему лоцмана... — Довольно долго считалось, что этим лоцманом был ибн Маджид, но впоследствии выяснили, что это не так. См. Winus, "Enterprise Focused on India", 115.
- 1126 ...второсортным португальским товарам... — Subrahmanyam, *Career and Legend*, 136, 142.
- 1127 ...«Господина завоеваний...» — Radulet, "Vasco da Gama", 137.
- 1128 ...Педру Алвариш Кабрал... — Subrahmanyam, *Career and Legend*, 174–84; Greenlee, *Voyage of Pedro Alvares Cabral*.
- 1129 ...Майлапоре. — Winus, "Portugal's Shadow Empire", 248.
- 1130 ...Франсишку Сеппан... — Barbosa, Magalhaes, and Dames, *The Book of Duarte Barbosa*, 200.
- 1131 «Бог даст...» — Себастьян Альварес в письме Мануэлу I, Stanley, *First Voyage Round the World*, p. xlv–xlv. Гашпар Корте-Реал считается первооткрывателем Ньюфаундленда. Его экспедиция пропала без вести в 1501 году. В 1502 году его брат Мигель Корте-Реал отправился на его поиски, но тоже пропал без вести.
- 1132 «Мы питались сухарями...» — Pigafetta, *Magellan's Voyage Around the World*, 1:83–85.
- 1133 ...«истинным португальцем...» — Camoens, *Lusiads*, Песнь 10 (p. 246).

- 1134 ...совет из представителей Испании и Португалии... — Bourne, "Demarcation Line of Pope Alexander VI", 209.
- 1135 ...«открыть, покорить и колонизировать...» — Schurz, *Manila Galleon*, 21.
- 1136 ...«найти путь...» — Schurz, *Manila Galleon*, 21.
- 1137 ...«было заложено начало...» — Martin de Zuniga, Schurz, *Manila Galleon*, 27. См. Spate, *Spanish Lake*, 161.
- 1138 ...согласились отменить все границы... — Davenport, *European Treaties*, 170–71.
- 1139 ...«копошились словно блохи на шкуре...» — Blusse and Fernandez-Armesto, *Shifting Communities and Identity Formation*, 2.
- 1140 ...«создать образцовую королевскую лоцию...» — Fernandez-Armesto, *Amerigo*, 180.
- 1141 ...евреи и необращенные мусульмане... — Elliott, *Empires of the Atlantic World*, 51.
- 1142 ...новоиспанская флотилия... — Phillips, *Six Galleons*, 11–13; Perez-Mallaina, *Spain's Men of the Sea*, 9–11.
- 1143 ...«ни дома, ни хижины...» — Эрнандо де Кастро в письме из Сантьяго-де-Куба своему севильскому партнеру в Lockhart and Otte, *Letters and People of the Spanish Indies*, 26.
- 1144 ...четыреста испанских домов... — Perez-Mallaina, *Spain's Men of the Sea*, 13.
- 1145 «Эти два города...» — Juan Cristobal Calvete des Estrella, в Cook, *Born to Die*, 105–6.
- 1146 ...Буэнос-Айрес... — Росса, "Buenos Aires", 323–24.
- 1147 ...Реалехо (Коринто) в Никарагуа... — Radell and Parsons, "Realejo".
- 1148 ...пяти-шести месяцев в море... — Spate, *Spanish Lake*, 106.
- 1149 «Поставьте все [северные] гвинейские земли...» — Thomas, *Slave Trade*, 110. «Термин реса [единица] означал в Америке молодого крепкого мужчину-раба; любые другие рабы мужского или женского пола стоили меньше, чем реса, поэтому подразумеваться в некоторых случаях могли два или даже три человека» (Boxer, *Portuguese Seaborne Empire*, 100).
- 1150 ...не меньше 50 000 африканцев... — Thomas, *Slave Trade*, 134; Boxer, *Portuguese Seaborne Empire*, 104.
- 1151 ...количество курсирующих между Ресифе и Луссабоном судов... — Boxer, *Portuguese Seaborne Empire*, 104.
- 1152 ...где силой, где дипломатией... — Russell-Wood, *World on the Move*, 15, 21–22.
- 1153 «Чем больше у вашего величества крепостей...» — Earle and Villiers, *Albuquerque*, 10.
- 1154 ...Афонсо де Албукерки... — Ibid., 1–3.

- 1155 «Я взял Гоа...» — Ibid., 16, 201. См. Albuquerque, *Commentaries*, 3:258;
и Diffie and Winius, *Foundations*, 250–51.
- 1156 ...«...все благодаря тому, что мы взяли Гоа...» — Albuquerque,
Commentaries, 3:260.
- 1157 ...«часто говаривал...» — Ibid., 3:264.
- 1158 «Я пошел на город огнем и мечом...» — Earle and Villiers, *Albuquerque*,
17.
- 1159 «Я более чем уверен...» — Ibid., 81.
- 1160 «Кто владеет Малаккой...» — Pires, *Suma Oriental*, 2:287.
- 1161 ...на острова Пряностей отправились... — Diffie and Winius,
Foundations, 296–300.
- 1162 ...поставки пряностей в Александрию... — Lane, “Venetian Shipping”,
11.
- 1163 ...в завоеванном двумя годами позже Галлиполи... — Imber, *Ottoman
Empire*, 287–92.
- 1164 ...«повелел строить триремы...» — Kortepeter, “Ottoman Imperial
Policy”, 89.
- 1165 ...«завладели ключом...» — Sultan Bayezid II, в Kortepeter, “Ottoman
Imperial Policy”, 92.
- 1166 ...потопили Родосские рыцари... — Brummett, *Ottoman Seapower*, 69,
116–17.
- 1167 ...«склонять мамлюкского султана...» — Ibid., 43.
- 1168 «Если Вам угодно будет разбить...» — Albuquerque, *Commentaries*,
2:111–18, в Brummett, *Ottoman Seapower*, 45.
- 1169 ...«новых карт...» — Casale, *Ottoman Age of Exploration*, 25.
- 1170 ...«дать индийским мусульманам свободно торговать...» — Casale,
Ottoman Age of Exploration, 68.
- 1171 ...Сефер-пеус... — Casale, *Ottoman Age of Exploration*, 100–101, 110–14.
- 1172 ...«объем пряностей...» — Da Silva, *Corpo Diplomático Português*, 9:136,
в Casale, *Ottoman Age of Exploration*, 115.
- 1173 ...«в Сунд, Камбей, Дабхол...» — Diogo do Couto, *Decada*, 8а, в Casale,
“Ottoman Administration”, 180.
- 1174 ...перец и другие пряности продолжали в больших количествах ввозить
в Александрию... — Braudel, *Mediterranean*, 1:550.
- 1175 ...«кто впал в немилость». — Casale, “Ottoman Administration”, 185–
86.
- 1176 Эта разница в условиях торговли... — Casale, *Ottoman Age of
Exploration*, 143–45.
- 1177 ...рытье канала... — Ibid., 135–37.
- 1178 ...«слуга его величества Лутфий...» — Ibid., 123–29.
- 1179 ...«500 турок...» — Ibid., 133.
- 1180 ...двадцати тысяч зимба... — Ibid., 174–76.

- 1181 ...для перевозки своих грузов... — Индийские торговцы не имели единого названия, поскольку имели разное происхождение и вероисповедание: к индусам относились банья из Гуджарата, чети и келинги (из Тамилнада) и орья (из Ориссы). Тамилцы чужья исповедовали ислам. См. McPherson, *Indian Ocean*, 155; Prakash, "Indian Maritime Merchant, 1500–1800", 436, 440–41.
- 1182 ...азиатскую команду... — Boxer, *Portuguese Seaborne Empire*, 57.
- 1183 ...«без сомнения, самое крупное...» — Gemelli Careri (1584), в *ibid.*, 205.
- 1184 ...«одни умирали в тех краях...» — Linschoten, *Voyage*, 2:230.
- 1185 ...женились на местных... — Mathew, *Portuguese Trade with India in the Sixteenth Century*, 215–16.
- 1186 ...в Сурате... — Subrahmanyam, "Note on the Rise of Surat", 32; Prakash, "Indian Maritime Merchant, 1500–1800", 444, 448, 451; and Chaudhuri, "Surat Revisited", 18.
- 1187 ...«их готовят в купцы с молодых ногтей...» — Инспектор Хендрик Адриан ван Редет тот Дракестейн голландским посредникам, 21 февраля 1687 года в Prakash, "Indian Maritime Merchant, 1500–1800", 435.
- 1188 ...могольские деньги... — Prakash, "Indian Maritime Merchant, 1500–1800", 442.
- 1189 ...особенно из Мохи... — *Ibid.*, 444–46.
- 1190 ...«король Португалии Мануэл...» — Earle and Villiers, *Albuquerque*, 79.
- 1191 ...нушки и наемники... — Glete, *Warfare at Sea*, 72.
- 1192 ...размером до 5 процентов... — Prakash, "Asian Merchants and the Portuguese Trade in Asia", 133. Размер сбора составлял от 3,5 до 8 процентов — в зависимости от порта и от того, экспорт или импорт облагался налогом. См. Diffie and Winius, *Foundations*, 321.
- 1193 ...наличие картаса не гарантировало... — Mathew, *Portuguese Trade with India in the Sixteenth Century*, 210.
- 1194 ...наложил запрет на всю морскую торговлю... — Wills, "Relations with Maritime Europeans", 339–40.
- 1195 ...«вокоу» — «японские пираты». — So, *Japanese Piracy*, 1. По-японски они называются вако.
- 1196 ...«один португальский корабль за другим...» — Петиция Чжу Ваня от 5 февраля 1548 года в книге So, *Japanese Piracy*, 55.
- 1197 ...часами и другими механизмами. — Zheng, *China on the Sea*, 141–47.
- 1198 ...взяли на себя роль посредников... — So, *Japanese Piracy*, 69.
- 1199 ...за исключением аркебуз... — Brown, "Impact of Firearms of Japanese Warfare", 236–39.
- 1200 ...триста тысяч христиан. — Sansom, *History of Japan*, 1334–1615, 372; Massarella, "Jesuits and Japan".

- 1201 ...христианство было запрещено... — Sansom, *History of Japan*, 1615–1867, 39–45.
- 1202 ...на Японию ослабление не распространялось... — Sansom, *History of Japan*, 1334–1615, 176; Elisonas, “Inseparable Trinity”, 262–63.
- 1203 Кроме того, Хидэеси... — Elisonas, “Inseparable Trinity”, 265–70.
- 1204 ...«морским капитанам и рыбакам...» — Ibid., 264.
- 1205 ...«верхняя палуба ошестинивается...» — Yi Pun, “Biography of Yi Sun-sin”, в книге Yi Sun-sin, *Imjin Changch'o*, 210.
- 1206 ...в проливе Меннян... — Elisonas, “Inseparable Trinity”, 287.
- 1207 ...«достойный конец...» — Ballard, *Influence of the Sea*, 66.
- 1208 ...в Джидде швартовались... — Lane, “Mediterranean Spice Trade”, 30–31.
- 1209 ...потребления перца на душу населения... — Wake, “Changing Pattern”, 392–95.
- 1210 ...объемы урожая малабарского перца... — Mathew, *Portuguese Trade with India in the Sixteenth Century*, 213.
- 1211 ...«провоцировала больше шпионажа...» — Braudel, *Mediterranean*, 1:572.
- 1212 ...корабли с зерном... — Brummett, *Ottoman Seapower*, 135.
- 1213 ...извилистыми путями черного рынка... — Braudel, *Mediterranean*, 1:591–94; Imber, *Ottoman Empire*, 300.
- 1214 ...рост средиземноморской торговли... — Braudel, *Mediterranean*, 1:616, 622.
- 1215 ...«капитуляции». — Inalcik, “Ottoman State”, 188–95, 188, 374.
- 1216 ...под прикрытием французского флага... — Faroqhi, *Ottoman Empire and the World Around It*, 60–61, 144–47.
- 1217 ...большим тяжело вооруженным кораблям... — Andrews, *Trade, Plunder and Settlement*, 99.
- 1218 ...игнорировали панские интердикты... — Inalcik, “Ottoman State”, 370, 374, 380.
- 1219 ...бремя ответственности за разбойные действия... — Wood, *History of the Levant Company*, 25–26, 30–31.
- 1220 ...потянулись и голландцы... — Braudel, *Mediterranean*, 1:599–602; Inalcik, “Ottoman State”, 375–76.
- 1221 Проще всего это было сделать в Антверпене... — Paviot, “Trade Between Portugal and the Southern Netherlands”, 26; Wee, “Structural Changes”, 28–29; и Braudel, *Civilization and Capitalism*, 3:144–46.
- 1222 ...«ежегодно тратя баснословные суммы...» — Boxer, *Dutch Seaborne Empire*, 6.
- 1223 ...большинство голландских судов... — Palmer, *The Baltic*, 64; Barbour, “Dutch and English Merchant Shipping”, 267.
- 1224 ...почти целиком существовало за счет привозного сырья... — Barbour, “Dutch and English Merchant Shipping”, 272.

- 1225 ...до одной шестьдесят четвертой... — Israel, *Dutch Primacy*, 21. Логика дробления паев объясняется в меморандуме Английского общества судовладельцев (English General Shipowners Society) от 11 декабря 1823 года: «По принципу двоичного членения корабля и пропорционального распределения долей размером до одной шестьдесят четвертой — то есть 1, 2, 4, 8, 16, 32 и 64 доли», Lloyd's Register, "Infosheet No. 25: 64 Shares", online at LR.org.
- 1226 ...флейт... — Unger, "Fluit", 115–23.
- 1227 Одной из первых жертв борьбы стал Антверпен... — Wee, "Structural Changes", 30.
- 1228 ...на страх английским и ганзейским торговцам... — Israel, *Dutch Primacy*, 46–48.
- 1229 ...«ограбили фламандцы...» — Purchas, *Hakluytus Posthumus*, 12:50.
- 1230 ...«Русском Междуречье...» — Kerner, *Urge to the Sea*, 35.
- 1231 ...«к северу, северо-востоку и северо-западу...» — William, *Early History of the Russia Company*, 6.
- 1232 ...более богатого выбора товаров... — Israel, *Dutch Primacy*, 44.
- 1233 ...порт в Архангельске... — Kerner, *Urge to the Sea*, 179.
- 1234 Московия обратилась к востоку... — Ibid., 41–43.
- 1235 ...«на Хвальнском море и на Волге...» — Remezov *Chronicle*, 3, в Armstrong, *Yermak's Campaign in Siberia*, 91 (Ремезов, С.У. История Сибирская).
- 1236 ...где по воде, а где волоком... — Armstrong, *Yermak's Campaign in Siberia*, 18–19; Hellie, *Economy and Material Culture of Russia*, 479–81.
- 1237 ...«пошлина никакая не бывала...» — Charter from Tsar Ivan Vasil'yevich to Grigorey Stroganov, Apr. 4, 1558, in Armstrong, *Yermak's Campaign in Siberia*, 281. См. Kerner, *Urge to the Sea*, 73. Жалованная грамота Ивана Грозного Григорию Аникеевичу Строганову о финансовых, судебных и торговых льготах на пустые места по реке Каме от 4 апреля 1558 года.
- 1238 «Это страна, еще сохранившая девственность...» — Raleigh, *Discoverie of... Guiana* (1596), 96. (Уолтер Рэли. Открытие богатой, обширной и прекрасной Гвианской империи).
- 1239 ...начнут бороться за залив Нутка... — Simsarian, "The Acquisition of Legal Title to Terra Nullius", 111, 121–28.
- 1240 «Для тех, кто пользовался морскими путями...» — Glete, *Warfare at Sea*, 60.
- 1241 ...военные действия на море становились государственной прерогативой... — Rodger, "New Atlantic", 233–36.
- 1242 ...«оплата и обращение им были обеспечены достойные...» — Antonio Barbarigo, в книге Capponi, *Victory of the West*, 199.
- 1243 ...рабов и аеспантов... — Capponi, *Victory of the West*, 196–98; Imber, *Ottoman Empire*, 302–7.

- 1244 ...новая система гребли... — Capponi, *Victory of the West*, 194–99. Происхождение термина *a scaloccio* неизвестно — возможно, связано с итальянским словом *scala*, «лестница».
- 1245 ...операционных баз... — Domingues, “State of Portuguese Naval Forces”, 191–92.
- 1246 ...два типа судов... — Ibid., 195. См. Elbl, “Caravel”, 97–87; и Phillips, “Galleon”, 100–102.
- 1247 ...«первым океанским парусным кораблем...» — Domingues, “Portuguese Naval Forces in the Sixteenth Century”, 195. См. также Elbl, “Caravel”, 97–87; Phillips, “Galleon”, 100–102.
- 1248 ...первые печатные руководства... — Составленное Диего Гарсия де Паласио *Instrucion nauthica, para el buen uso y regimiento de las naos su traça, y gobierno conforme a la altura de Mexico* («Морское руководство по надлежащему содержанию и использованию судов, их устройству и навигации на широте Мексики»), изданное в Мехико. См. Ferreiro, *Ships and Science*, 47.
- 1249 ...склонность к гигантомании... — Водоизмещение датских «Энгелена» и «Марии» составляло 1500–2000 тонн, «Гранд Франсуаз» из-за своих огромных размеров оказалась немореходной, а «Майкл» Якоба IV описан в «Истории и летописи Шотландии» (*The Historie and Chronicles of Scotland*) как «самый большой и мощный корабль, когда-либо ходивший в Англию или Францию» (Macdougall, “Greatest Scheip That Ewer Saillit”).
- 1250 ...английских военно-морских сил... — Rodger, *Safeguard of the Sea*, 221–37.
- 1251 Зундская пошлина... — Glete, *Warfare at Sea*, 114–15.
- 1252 ...предоставляемыми голландцам привилегиями... — Brand, “Habsburg Diplomacy During the Holland–Wend War”, 122–23.
- 1253 ...развитие шведского флота... — Glete, “Naval Power and Control of the Sea”, 220–23.
- 1254 ...галеасы... — Capponi, *Victory of the West*, 191–92; Guilmartin, *Gunpowder and Galleys*, 246; and Martin and Parker, *Spanish Armada*, 271–73.
- 1255 ...идеальной платформой для артиллерии... — Rodger, “Guns and Sails”, 82–85; Guilmartin, *Gunpowder and Galleys*, 107–9.
- 1256 ...«грубо говоря...» — Rodger, “Development of Broadside Gunnery”, 306.
- 1257 ...во время Северной семилетней войны... — Glete, “Naval Power and Control of the Sea”, 217–32; Glete, *Warfare at Sea*, 116–24.
- 1258 ...стреляли в среднем раз в час... — Rodger, *Command of the Ocean*, 17.
- 1259 ...островов Курцолари... — Capponi, *Victory of the West*, 253–57.
- 1260 «Вы обкорнали нам бороду...» — Parker, “Lepanto”, 263. См. Capponi, *Victory of the West*, 296–313; and Lane, *Venice*, 374.

- 1261 *У острова Сан-Мигел французов атаковал...* — Glete, *Warfare at Sea*, 155–56; Padfield, *Tide of Empires*, 129–30. Это сражение называют также битвой при Понта-Делгада и (ошибочно) у острова Терсейра.
- 1262 ...«подходящей удобной бухте...» — Drake, *World Encompassed*, 64.
- 1263 ...«повелела вытащить корабль на берег...» — Письмо от Бернардино де Мендоса, испанского посла в Лондоне, Филиппу II, 9 января 1581 года, в книге Sugden, *Sir Francis Drake*, 150.
- 1264 ...«награбленного Фрэнсисом Дрейком...» — Sugden, *Sir Francis Drake*, 145.
- 1265 ...«розной армады...» — Rodger, *Safeguard of the Sea*, 259, 269.
- 1266 «Если Господь не явит чудо...» — Неизвестный офицер папскому дипломату, там же, 259.
- 1267 «Неоправимая осечка...» — Corbett, *Successors of Drake*, vi; Thompson, *War and Government*, 185–97.
- 1268 ...«мечом и кодексом...» — Название двухтомника Беклза Уилсона *Ledger and Sword; or, The Honorable Company of Merchants of England Trading to the East Indies (1599–1874)* (London: Longmans, Green, 1903).
- 1269 ...«вражеских торговых судов...» — Davis, *Rise of the English Shipping Industry*, 51.
- 1270 ...Филипп III... запретил... — Israel, *Dutch Primacy*, 56–73.
- 1271 ...уничтожении судовых журналов и карт... — Возможно, именно поэтому до нас не дошло ни одной туземной карты Юго-Восточной Азии, хотя об их существовании известно из рассказов европейских путешественников и географов, в том числе Лодовико ди Вартема, болонского торговца, достигшего Юго-Восточной Азии незадолго до прихода туда португальцев, и венецианского дипломата Джованни Рамузио, а также из письма Афонсу де Албукерки королю Мануэлу. См. Gelpke, “Afonso de Albuquerque’s Map”, 76–77.
- 1272 «Гоа и Индии...» — Linschoten, *Voyage*, 1:42.
- 1273 ...шестьдесят пять судов... — Gaastra, *Dutch East India Company*, 17.
- 1274 ...коммерческие соглашения... — Parry, *Establishment of the European Hegemony*, 88.
- 1275 ...«с исключительной целью вести дела честно...» — Steensgaard, *Asian Trade Revolution*, 132. Возможно, прежние компании и стремились к мирной торговле, но и они не выходили в море безоружными. Власти Голландии и Зеландии оснащали суда пушками, мелкокалиберными орудиями и прочим вооружением за свой счет. См. Israel, *Dutch Primacy*, 67.
- 1276 ...«великая Ост-Индская компания...» — Steensgaard, *Asian Trade Revolution*, 128n41.
- 1277 ...«раскинулся огромный город...» — In Blusse, “Brief Encounter at Macao”, 651–52.

- 1278 ...захват «Санта-Катарины»... — Ittersum, “Hugo Grotius in Context”, 518.
- 1279 ...«любая страна имеет право...» — Grotius, *The Free Sea*, chap. 1 (p. 10). Защиту ван Хемскерка Гроций доработал в трактате *De Jure Belli ac Pacis* («О праве войны и мира», 1625).
- 1280 ...«известным континентам...» — Knecht, *Renaissance Warrior and Patron*, 375.
- 1281 ...«корабли были отправлены не для того...» — Кардинал Толедо императору, 27 января 1541 года, Biggar, *Collection of Documents*, 190.
- 1282 ...«море и торговля общие...» — Hakluyt, “Whither an Englishman May Trade into the West Indies with Certain Answers to the Popes Bull”, в книге Armitage, *Ideological Origins of the British Empire*, 108. Основной труд Хаклюйта назывался *The Principal Navigations, Voiages, Traffiques and Discoueries of the English Nation* (1598–1600). После смерти Хаклюйта его основополагающий труд развил Сэмюэл Перчас в своем *Hakluytus posthumus; or, Purchas his Pilgrimes...* (1625). Последней работой Хаклюйта, увидевшей свет, был перевод на английский «Свободного моря» Гроция.
- 1283 ...«О суверенитете, или Владение морем...» — Armitage, *Ideological Origins of the British Empire*, 108–9; Berkowitz, *John Selden’s Formative Years*, 52.
- 1284 ...«обычай многих стран». — Selden, *Of the Dominion*, 44, в книге Thornton, “John Selden’s Response”, 112.
- 1285 ...«морская территория Британской империи...» — Selden, *Of the Dominion*, 459, в книге Thornton, “John Selden’s Response”, 121–22.
- 1286 ...защищать собственную монополию... — Knaap and Sutherland, *Monsoon Traders*, 20–22.
- 1287 ...фиксированную долю... — Marshall, “English in Asia”, 271.
- 1288 ...испанскую колонию в Маниле... — Israel, *Dutch Primacy*, 172–173.
- 1289 ...Батавия была скроена по европейскому образцу... — Blusse, *Visible Cities*, 37–40.
- 1290 ...«китайцы — единственные медоносные пчелы на Формозе». — Andrade, “Rise and Fall of Dutch Taiwan”, 431, 441; Ts’ao, “Taiwan as an Entrepot”, 96–100; Blusse, “Brief Encounter at Macao”, 663 и Reed, “Colonial Origins of Manila and Batavia”.
- 1291 ...Чжэн Чэнгун... — Struve, “Southern Ming”, 666–67, 710–25; Wills, “Maritime China”, 215, 226–28.
- 1292 ...маньчжуры повелели... — Antony, *Like Froth Floating on the Sea*, 35–36.
- 1293 ...сняли запрет на международную морскую торговлю... — Ts’ao, “Taiwan as an Entrepot”, 103.
- 1294 ...грамоты с красной печатью... — Blusse, *Visible Cities*, 20–21.

- 1295 ...«четырьмя вратами...» — Tsuruta, "Establishment and Characteristics", 30–31; Shapinsky, "Polyvocal Portolans", 19.
- 1296 Голландцы использовали порт... — Blusse, "Divesting a Myth", 396
- 1297 «Представителям компании...» — F. Valentijn, *Van Oud en Nieuw Oost-Indien* (Dordrecht, 1724–26), vol. 5b, p. 165, в книге Blusse, *Visible Cities*, 21.
- 1298 ...приказал снести склад... — Blusse, *Visible Cities*, 22.
- 1299 ...японского серебра... — Arasaratnam, *Maritime India*, 79.
- 1300 ...одна только Английская Ост-Индская компания... — Marshall, "English in Asia", 269.
- 1301 «Везите нам ткани...» — Ван Хемскерк правлению Объединенной амстердамской компании, 27 августа 1603 года в Ittersum, "Hugo Grotius in Context", 534.
- 1302 ...гуджаратских торговцев... — Arasaratnam, *Maritime India*, 58.
- 1303 ...политические кулуары... — Steensgaard, *Asian Trade Revolution*, 120.
- 1304 ...не требующие больших затрат, но пользующиеся огромным спросом... — Marshall, "English in Asia", 274–75.
- 1305 ...переговорах с англичанами и голландцами. — Arasaratnam, *Maritime India*, 61–64; Furber, *Rival Empires of Trade*, 40.
- 1306 ...много делали для развития... — Arasaratnam, *Maritime India*, 76.
- 1307 ...строили купеческие корабли... — Barendse, "Shipbuilding in Seventeenth-Century Western India", 179; Qaisar, "Shipbuilding in the Mughal Empire".
- 1308 ...Шах-Джахан... — Prakash, "Indian Maritime Merchant, 1500–1800", 446.
- 1309 ...рупий... — Haider, "Structure and Movement of Wages", 305.
- 1310 ...бенгальские купцы предпочитали... — Arasaratnam, "India and the Indian Ocean", 121.
- 1311 ...джанджирскими сидди. — Ali, *African Dispersal in the Deccan*, 157–92.
- 1312 ...последовательную стратегию... — Kulkarni, "Marathas and the Sea", 210; Известно из Ramchandra Pant Amatya's *Adnyapatra* (царский указ), написанного до 1717 года, но после смерти Шиваджи.
- 1313 ...не спасали от... розни. — Das Gupta, "Maritime Merchant of India", 99.
- 1314 ...мулла Абдул Гафур. — Ibid., 94–100.
- 1315 ...Генри Эвери... — Ritchie, *Captain Kidd*, 85–89; Das Gupta, *Indian Merchants*, 98–99.
- 1316 ...не все англичане — пираты... — Furber, *Rival Empires of Trade*, 40.
- 1317 ...отвоевывать побережье оманцы начали... — Ames, "Straits of Hurmuz Fleets"; Bathurst, "Maritime Trade and Imamate Government", 96–103.
- 1318 ...и вследствие сей победы...» — Ioannes De Laet, *Historie ofte Iaerlijke Verhael van de verrichtinghen der Geotroyeerde West-Indische Compagnie*

- (History, or the True Story of the Operations of the Honorable West India Company), 2:4–5, в книге Goslinga, *Dutch in the Carribbean*, 168.
- 1319 ...«к потере флота...» — Phillips, *Six Galleons*, 5.
- 1320 Хайн отправился на тот свет раньше него... — Stradling, *Armada of Flanders*, 78–79.
- 1321 Сахар... приносил португальцам больше дохода... — Padfield, *Tide of Empires*, 162.
- 1322 ...Кюрасао... — Klooster, *Illicit Riches*, 41, 64, 73–74.
- 1323 ...Порт-Ройал... стал самым быстро растущим... — Lane, *Pillaging the Empire*, 103–9, 169.
- 1324 ...самовольные нападения — Treaty of Madrid, § 14, в книге Davenport, *European Treaties*, 2:195–96.
- 1325 ...по Уайтхоллскому договору... — Lane, *Pillaging the Empire*, 125–27; Davenport, *European Treaties*, 2:321–22, 363.
- 1326 ...искать, открывать и находить...» — Morison, *European Discovery of America*, 159.
- 1327 ...«море кишит рыбой...» — Raimondo di Soncino, Dec. 18, 1497, в книге Hoffman, *Cabot to Cartier*, 11.
- 1328 Сушеная, соленая и маринованная рыба... — Fagan, *Fish on Friday*, 54–55. См. Unger, “Netherlands Herring Fishery”, “Dutch Herring, Technology, and International Trade”; и Kowaleski, “Commercialization of the Sea Fisheries”.
- 1329 ...рыболовных судах у Сент-Джонса... — Morison, *European Discovery of America*, 235.
- 1330 ...Порт-Ройал (теперь Аннаполис-Ройал)... — Morison, *Samuel de Champlain*, 71–77.
- 1331 ...Компании Новой Франции... — Преемница *Compagnie des Marchands* (Торговой компании) and *Compagnie de Montmorency* (Компании Монморанси), Компания Новой Франции носила официальное название *Compagnie des Cent-Associés* (Компания ста акционеров).
- 1332 ...«земли Луизианы...» — Murat, *Colbert*, 240. Ла Саль назвал реку Иллинойс в честь сына Кольбера и его преемника на посту министра морских дел, маркиза де Сеньеле.
- 1333 ...вверх по течению от Нового Орлеана до Иллинойса... — Surrey, *Commerce of Louisiana*, 58–74.
- 1334 «Можно также заселить часть этих земель...» — Gilbert, *Discourse of a Discouerie for a New Passage to Cataia*, in Quinn, *Voyages and Colonising Enterprises*, 1:160–61.
- 1335 ...«полезных залежей здесь нет...» — “Davies Journal of the 1607 North Virginia Voyage”, в книге Quinn and Quinn, *English New England Voyages*, 415.
- 1336 ...рвать жилы ради тех возможностей... — Bergquist, “Paradox of American Development”, 158–59.

- 1337 *Первых рабов привезли в 1619 году...* — Heywood and Thornton, *Central Africans, Atlantic Creoles*, 27–28.
- 1338 *...«искать иного пути или прохода...»* — Johnson, *Charting the Sea of Darkness*, 87.
- 1339 *«Из всех четырех частей света...»* — Smith, *Description of New England*, 6.
- 1340 *...Тисковонтума (или Сквонто)...* — Humins, “Squanto and Massasoit”, 58–59.
- 1341 *...Великим переселением...* — Horn and Morgan, “Settlers and Slaves”, 24; Games, “Migration”, 38–42.
- 1342 *...минимальным потерям...* — Cressy, “Vast and Furious Ocean”, 516. Единственная потеря, о которой упоминает Кресси, случилась в 1635 году: «Энджел Гэбриэл», вставший после совершенного перехода на якорь у Пемакида, штат Мэн, был унесен ураганом. См. Riess, *Angel Gabriel*, 44–46.
- 1343 *...«погнало наших людей...»* — Winthrop, *Journal of John Winthrop*, June–August 1641, 353.
- 1344 *...выходило запредельно дорого* — Rodger, *Command of the Ocean*, 192.
- 1345 *...«обретет все необходимое для оснастки флота...»* — M. Edward Hayes, “A Treatise, containing important inducements for the planting in these parts, and finding a passage that way to the South sea and China” (1602), в книге Quinn and Quinn, *English New England Voyages*, 176.
- 1346 *«Преотличные вести...»* — Pepys, *Diary*, Dec. 3, 1666 (vol. 7:397). О сравнении с нефтью см. Albion, *Forests and Sea Power*, xi, 164. Альбион писал в 1926 году, когда потребление нефти было значительно ниже, чем девять десятилетий спустя.
- 1347 *...из обеих Каролин...* — Malone, *Pine Trees and Politics*, 24, 33–36.
- 1348 *...новые торговые узлы...* — Morison et al., *Concise History of the American Republic*, 34–35.
- 1349 *...начали укрываться...* — Lane, *Pillaging the Empire*, 168.
- 1350 *...граф-герцог де Оливарес...* — Stradling, *Armada of Flanders*, 60–62.
- 1351 *...базировались в Дюнкерке...* — Glete, *Navies and Nations*, 1:61; Thrush, “In Pursuit of the Frigate”.
- 1352 *...«отныне и впредь...»* — Stradling, *Armada of Flanders*, 54; также 46–47, 58, 75.
- 1353 *...Северное Адмиралтейство...* — Almirantazgo de los Países Septentrionales, см. Stradling, *Armada of Flanders*, 42; James, “Development of French Naval Policy”, 386.
- 1354 *...целый ряд протекционистских мер...* — O’Connell, *Richelieu*, 145.
- 1355 *...взятие Ла-Рошели...* — Burckhardt, *Richelieu*, 1:244–79.
- 1356 *...отсутствие у Франции государственного флота...* — Ibid., 2:41; James, “Development of French Naval Policy”, 387–88.
- 1357 *...«настоящих морских крепостей».* — Burckhardt, *Richelieu*, 2:29–30.

- 1358 ...в сражении при Гетарии... — Stradling, *Armada of Flanders*, 104–8; Glete, *Warfare at Sea*, 181–82.
- 1359 «Какой позор...» — Burckhardt, *Richelieu*, 2:32.
- 1360 «Такого дрянного, жалкого флота...» — J. Ashburnham to E. Nicholas, Oct. 26, 1627, в книге Rodger, *Safeguard of the Sea*, 363.
- 1361 ...«корабельных денег...» — Sharpe, *Personal Rule of Charles I*, 554–55; Cust, *Charles I*, 191; и Rodger, *Safeguard of the Sea*, 381–82.
- 1362 ...«монаршем решении...» — Pett, *Autobiography*, 156.
- 1363 ...«не в силах человеческих...» — Heywood, *His Majesty's Royal Ship*, xiv.
- 1364 ...«декоративному убранству...» — Ibid., xxx.
- 1365 ...сражение в Даунсе... — Rodger, *Safeguard of the Sea*, 413.
- 1366 Организация голландского флота... — Bruijn, *Dutch Navy*, 5–11, 145–46.
- 1367 ...«только на тех судах...» — Aughterson, *The English Renaissance*, 554.
- 1368 «На носу...» — Evelyn, *Diary*, Apr. 1, 1655 (vol. 3:149–50).
- 1369 ...линейная тактика боя... — Rodger, *Command of the Ocean*, 17; *Anglo-Dutch War*: ibid., 14–18.
- 1370 ...«величайшим из известных тогдашней истории [адмиралов]...» — Rodger, *Command of the Ocean*, 85.
- 1371 ...«голландцы взяли его...» — Pepys, *Diary*, June 22, 1667 (vol. 8:283).
- 1372 ...«прекрасный город...» — письмо Карла к Генриетте-Анне в книге Fraser, *Royal Charles*, 232.
- 1373 ...всего города или государства Амстердам... — Hart, “Intercity Rivalries”, 196.
- 1374 ...Франция удвоила таможенные пошлины... — Murat, *Colbert*, 148.
- 1375 ...масштабную программу модернизации... — Ibid., 159–60.
- 1376 ...ссужал деньгами Карла II... — Ibid., 208.
- 1377 ...доля торговцев нейтральной Англии... — Rodger, *Command of the Ocean*, 86.
- 1378 ...«окончательного признания с административной стороны...» — Ibid., 220.
- 1379 ...линейными кораблями... — Lavery, *The Ship of the Line*.
- 1380 ...повышении скорострельности корабельных орудий... — Rodger, *Command of the Ocean*, 74, 540.
- 1381 ...«Морской устав...» — Benjamin and Tifrea, “Learning by Dying”, 987.
- 1382 ...простая и четкая задача... — Walter, *Voyage Round the World*.
- 1383 ...«солдат, по возрасту...» — Anson, *Voyage Round the World*, 23.
- 1384 ...«работоспособными оказались лишь двое...» — Ibid., 102.
- 1385 Несмотря на потерю... — Williams, *Prize of All the Oceans*, 202.
- 1386 ...полагалась доля трофейных богатств... — Ibid., 217–18. Подробнее о призовом законодательстве см. Petrie, *Prize Game*.
- 1387 «Наблюдение, достойное...» — Lind, *An Essay on the Most Effectual Means of Preserving the Health of Seamen* (1779), в книге Rodger,

- Command of the Ocean*, 281; Baugh, *The Global Seven Years War*, 429–31.
- 1388 ...бухты Киберон. — Baugh, *The Global Seven Years War*, 436–43.
- 1389 ...«корабельная лихорадка...» — Duffy, “Passage to the Colonies”, 23.
- 1390 ...вынужденных подолгу пробавляться солониной... — Lloyd, “Victualling of the Fleet”, 10.
- 1391 «Я начал выдавать...» — Strachan, *East India Company Journals*, Apr. 7, 1614 (p. 69).
- 1392 «Джеймс Линд...» — Rodger, *Command of the Ocean*, 307–8; Bartholomew, “James Lind and Scuvy”; и Duffy, “Passage to the Colonies”, 31, 38.
- 1393 ...«вода и вино...» — Boxer, *Dutch Seaborne Empire*, 74.
- 1394 ...требуется два-три литра воды... — Perez-Mallaina, *Spain’s Men of the Sea*, 144.
- 1395 ...парламент премировал... — Gratzer, *Terrors of the Table*, 24.
- 1396 ...по галлону пива в день... — Lloyd, “Victualling of the Fleet”, 10.
- 1397 «Мы допили остатки пива...» — Sail Training Assoc. of Western Australia, *Duuyken* 1606.
- 1398 «Разбавлять из расчета...» — Pack, *Nelson’s Blood*, 22–23.
- 1399 «Рабству как таковому...» — Фокс в Палате общин, 10 июня 1806 года, Thomas, *Slave Trade*, 493.
- 1400 ...пятнадцать автобиографических очерков... — Handler, “Survivors of the Middle Passage”, 25–30.
- 1401 ...Олауда Эквиано... — Ibid., 50–51n10. Эквиано несколько лет прослужил у Чарльза Ирвинга и помогал в экспериментах с опреснением воды.
- 1402 «Во время своих плаваний...» — Falconbridge, *Account of the Slave Trade*, 24–25.
- 1403 На каждого раба приходилось... — Garland and Klein, “Allotment of Space”, 240–41.
- 1404 ...запротестовали работоторговцы... — LoGerfo, “Sir William Dolben”, 450.
- 1405 ...«очерствение души...» — Falconbridge, *Account of the Slave Trade*, 46.
- 1406 «Плавание на корабле...» — Кристофер Зауэр (Christopher Sauer), письмо от 1 августа 1725 года, в Wokeck, *Trade in Strangers*, 132.
- 1407 ...«о плачевных условиях плавания...» — Mittelberger, *Journey to Pennsylvania*, 12.
- 1408 ...2,7 миллиона составляли европейцы... — Horn and Morgan, “Settlers and Slaves”, 20.
- 1409 ...«знакомым с этими водами...» — Narborough’s journal, в книге Rodger, *Command of the Ocean*, 82.
- 1410 ...не оправдали себя в условиях длительной морской войны... — Pilgrim, “Colbert-Seignelay Naval Reforms”.

- 1411 ...«низшего ранга...» — Falconer, *Universal Dictionary of the Marine*, s.v. "ordinary".
- 1412 «Сражение — это меньшее из зол...» — Russell, National Maritime Museum mss., SOU/13, в книге Aubrey, *Defeat of James Stuart's Armada*, 84.
- 1413 ...военно-морские базы, верфи, портовые сооружения... — Glete, *Navies and Nations*, 187–88; Murat, *Colbert*, 237; Rodger, *Command of the Ocean*, 105–6; и Kennedy, *Rise and Fall of British Naval Mastery*, 65–66.
- 1414 ...Банк Англии... — Brewer, *Sinews of Power*, 42, 133 («Голландская система финансирования»); Padfield, *Maritime Supremacy*, 194–96; и Rodger, *Command of the Ocean*, 198–99.
- 1415 ...флот был самым могущественным в мире... — Rodger, *Command of the Ocean*, 234; Harding, *The Emergence of Britain's Naval Supremacy*, 39–46.
- 1416 ...взятия Портобело... — Harding, *The Emergence of Britain's Naval Supremacy*, 68.
- 1417 ...применят извлеченные уроки... — Ibid., 341–48.
- 1418 ...сражались в Индийском океане... — Baugh, *The Global Seven Years War*, 462–83; Луисбург: 338–48; всей Канады: 404–20, 483–92.
- 1419 «Если мы потеряем сахарные острова...» — Георг III Сандвичу, 13 сентября 1779, Padfield, *Maritime Supremacy*, 250.
- 1420 ...торговцы и ловцы трески... — Magra, *The Fisherman's Cause*, 130–32.
- 1421 ...американские судостроители спустили на воду... — Davis, *Rise of the English Shipping Industry*, 67–68.
- 1422 Перечень товаров... — Nester, *Great Frontier War*, 76.
- 1423 «Заявляю благородному лорду...» — William Dowdeswell, в книге Labaree, *Boston Tea Party*, 71.
- 1424 ...Невыносимые (или Принудительные) законы... — Leamon, *Revolution Downeast*, 50–51.
- 1425 ...вести промысел...» — Magra, *The Fisherman's Cause*, 149.
- 1426 ...экспедиция в бухту Пенобскот... — Leamon, *Revolution Downeast*, 107–19.
- 1427 ...британские каперы... — Klooster, *Illicit Riches*, 96.
- 1428 ...пройдя через озеро Шамплейн... — Hagan, *This People's Navy*, 6–9.
- 1429 ...у повстанцев есть шансы выиграть войну... — Dull, *The French Navy and American Independence*, 89–91.
- 1430 ...в битве при Вирджиния-Кейпс... — Ibid., 239–49.
- 1431 ...Капской колонией... — В начале Англо-голландской войны в XVII веке ОИК основала в южноафриканском Кейптауне продовольственную базу для снабжения своих судов. Первыми ее жителями стали представители ОИК, к которым вскоре добавились малагазийские рабы, а также голландские кальвинисты и французские гугеноты. Thompson, *History of South Africa*, 31–45.

- 1432 «Добрые голландцы...» — Mahan, *Influence of Sea Power*, 465.
- 1433 «Чрезвычайно крепкий ветер...» — Knight, *The Pursuit of Victory*, 272.
- 1434 «Погибни я в тот момент...» — Нельсон графу Спенсеру, первому лорду Адмиралтейства, см. Coleman, *The Nelson Touch*, 154.
- 1435 ...на рейде Абукира... — Knight, *The Pursuit of Victory*, 288–98; Coleman, *The Nelson Touch*, 156–60.
- 1436 Упреждающий удар по Копенгагену... — Knight, *The Pursuit of Victory*, 371–84; Coleman, *The Nelson Touch*, 251–58. История о том, как од-ноглазый Нельсон проигнорировал сигнал Паркера со словами «я имею право иногда быть слепым», вошла в анналы.
- 1437 ...пытаясь помешать британцам стянуть свои корабли... — Knight, *The Pursuit of Victory*, 480.
- 1438 ...флажными сигналами... — Schom, *Trafalgar*, 311; Knight, *The Pursuit of Victory*, 511.
- 1439 «Задача британского флота...» — Schom, *Trafalgar*, 292; Knight, *The Pursuit of Victory*, 505–8.
- 1440 «Англия ждет...» — Knight, *The Pursuit of Victory*, 514; Schom, *Trafalgar*, 320.
- 1441 ...нотери с обеих сторон... — Rodger, *Wooden World*, 56–59; Knight, *The Pursuit of Victory*, 521.
- 1442 ...«что не сделал все возможное...» — Rodger, *Command of the Ocean*, 267; Baugh, *The Global Seven Years War*, 229–35. Обусловленная политическими мотивами казнь Бинга дала повод Вольтеру съязвить в «Кандиде», что в Англии «полезно время от времени убивать ка-кого-нибудь адмирала, чтобы взбодрить других».
- 1443 ...крепость Азов... — Phillips, *Founding of Russia's Navy*, 37–44.
- 1444 ...год ездил по Западной Европе... — Ryan, “Peter the Great and English Maritime Technology”, 138–39; Hughes, *Peter the Great*, 44–48, 52, 65–66, 75.
- 1445 ...морские уставы... — Hughes, *Peter the Great*, 141.
- 1446 ...основал Санкт-Петербург... — Israel, *Dutch Primacy*, 43.
- 1447 ...Гангутском сражении... — Phillips, *Founding of Russia's Navy*, 123–24, 200; Woodward, *Russians at Sea*, 22–25. Длина галер, называвшихся скампавеями, составляла восемнадцать метров.
- 1448 «Эти звери, дикари и варвары...» — Граф Юлленбург, см. Warner, “British Merchants and Russian Men of War”, 109.
- 1449 ...«сманивает за границу мастеровых...» — An Act to Prevent the Inconveniences Arising from Seducing Artificers in the Manufacturers of Great Britain into Foreign Parts, 1718, 5 Geo. 1, с. 26.
- 1450 ...Ништадский мир... — Hughes, *Peter the Great*, 158–59.
- 1451 ...Чесменского сражения... — Madariaga, *Catherine the Great*, 45.
- 1452 ...торговлю подкосила... — King, *Black Sea*, 156.

- 1453 ...Адрианопольского мира... — Esmer, "Straits", 292; King, *Black Sea*, 162.
- 1454 ...дивана (финансового ведомства)... — Ray, "Indian Society and British Supremacy", 511.
- 1455 ...импортируемые в Европу товары... — Habib, "Eighteenth Century in Indian Economic History", 227.
- 1456 ...экспорта из Бенгалии... — Prakash, "Trade and Politics", 228, 248.
- 1457 ...китайский чай... — Zhuang, "Impact of the International Tea Trade", 196–97.
- 1458 ...составлявшие от 79 до 127 процентов... — Keay, *Honourable Company*, 391.
- 1459 ...кантонскую систему торговли... — Hsu, *Rise of Modern China*, 150–54.
- 1460 ...«торговцев без империи...» — Wang, "Merchants Without Empire".
- 1461 ...«торговля между Китаем и Борнео...» — Forrest, *Voyage to New Guinea*, 381.
- 1462 ...тысяча джонок, ходивших в дальние моря. — Marshall, "Introduction", 25.
- 1463 ...китайцы все больше обращались... — Blusse, "Chinese Century", 113–29.
- 1464 ...Стэмфорда Раффлза... — Lee, *Singapore*, 5–8.
- 1465 ...перцем с Суматры... — Morison, *Maritime History of Massachusetts*, 91.
- 1466 ...голландцы фрахтовали... — Blusse, *Visible Cities*, 92.
- 1467 ...Семен Дежнев... — Haycox, *Alaska*, 44–46; Frost, *Bering*, 50–51.
- 1468 ...пушная лихорадка... — Miller, "Maritime Fur Trade Rivalry", 395, 401. Монополия распространялась на территории к северу от 55-й параллели.
- 1469 ...«открыть для освоения частично известную...» — Paine, *Ships of the World*, s.v. Heemskerck, citing J. E. Heeres, ed., *Abel Janszoon Tasman's Journal* (Amsterdam, 1898) и Andrew Sharp, *The Voyages of Abel Janszoon Tasman* (Oxford: Clarendon Press, 1968).
- 1470 ...«развитию торговли и навигации...» — Инструкции от 17 июня 1764 года, см. Hawkesworth, *An Account of the Voyages*, 1:7.
- 1471 ...«землю или протяженный архипелаг...» — *Byron's Journal of His Circumnavigation*, lix, note 1.
- 1472 ...«исследовать почву...» — *Memoir from the King to Serve as Instructions to Mr de Bougainville*, в книге Bougainville, *Pacific Journal*, xlv.
- 1473 ...«детей природы...» — Philibert Commerson, "Post-Scriptum sur l'île de la Nouvelle — Cythere", в книге Bougainville, *Pacific Journal*, lvi.
- 1474 ...«благородного дикаря». — Smith, *European Vision and the South Pacific*, 41–51.

- 1475 ...«*уточнения астрономических данных...*» — 15 февраля 1768 года, протоколы Королевского общества, см. Cook, *Journals*, vol. 1, *Voyage of the Endeavour*, 604.
- 1476 ...«*ни один корабль еще не уходил в плавание...*» — Джон Эллис Линнею, см. O'Brian, *Joseph Banks*, 65; образцов: 169–71.
- 1477 ...«*огромное множество новых растений...*» — Cook, May 6, 1770, *Journals*, vol. 1, *Voyage of the Endeavour*, 247.
- 1478 ...«*в зашленной реке...*» — Blusse, *Visible Cities*, 43.
- 1479 ...«*строгий режим...*» — Beaglehole, *Exploration of the Pacific*, 284.
- 1480 ...«*интерес европейцев к северо-западу Тихого океана...*» — Olsen, *Through Spanish Eyes*, 6–10; Miller, “Maritime Fur Trade Rivalry”, 396–97.
- 1481 ...«*отдавая дань памяти Беринга...*» — 4 сентября 1778 года, *Voyage of the Resolution and Discovery*, 433.
- 1482 ...«*в убежище...*» — Matra, “A Proposal for Establishing a Settlement in New South Wales”, in Hoffman, “Australia's Debt”, 151.
- 1483 ...«*оттуда было бы удобно грозить...*» — Frost, “James Mario Matra”.
- 1484 ...«*Мы достигли Порт-Джексона...*» — Филипп лорду Сиднею, 15 мая 1788 года, см. Hoffman, “Australia's Debt”, 156.
- 1485 ...«*тридцать пять — сорок дней...*» — Walton, “Sources of Productivity Change”, 73. Имелись и исключения. Эскадра Нельсона из тринадцати кораблей, преследуя Вильнева, свыше пятнадцати дней удерживала среднюю скорость почти в шесть узлов; Knight, *The Pursuit of Victory*, 489.
- 1486 ...«*Математики, физики и другие ученые...*» — Ferreiro, *Ships and Science*, 96, 282.
- 1487 ...«*виргинские...*» — Chapelle, *History of American Sailing Ships*, 222.
- 1488 ...«*расширять состав экипажа...*» — Walton, “Sources of Productivity Change”, 69–70; ямайские суда: 71–72; сокращения времени на оборот судна в порту: 76–77; страховых учреждений: 71. См. Shepherd and Walton, *Shipping, Maritime Trade and the Economic Development*, 49–72.
- 1489 ...«*лицу или лицам...*» — Taylor, *Haven-Finding Art*, 253.
- 1490 ...«*к финансовым стимулам...*» — Turner, “In the Wake of the Act”, 122.
- 1491 ...«*методом лунных расстояний...*» — Howse, “The Lunar-Distance Method of Measuring Longitude”, 150–61.
- 1492 ...«*Джоном Гаррисоном...*» — King, “John Harrison, Clockmaker at Barrow”, 168–87; Andrewes, “Even Newton Could Be Wrong”, 190–233.
- 1493 ...«*завершил работу над H4...*» — Randall, “The Timekeeper That Won the Longitude Prize”, 236–54.
- 1494 ...«*часы мистера Кендалла...*» — Кук секретарю Адмиралтейства, 22 марта 1775 года, в *Journals*, vol. 2, *Voyage of the Resolution and Adventure*, 50.

- 1495 ...Герард Меркатор... — Koeman et al., "Commercial Cartography and Map Production in the Low Countries", 1323–28.
- 1496 ...Эдвард Райт... — Tyacke, "Chartmaking in England", 1743–45.
- 1497 ...Лукас Янсен Вагенер... — Schilder and van Egmond, "Maritime Cartography in the Low Countries", 1393–97.
- 1498 ...Виллем Блау... — Ibid., 1398–1401, 1422–26.
- 1499 ...Александра Далримпла... — Ritchie, *Admiralty Chart*, 18–19.
- 1500 ...Джозеф де Барс... — Morgan, "Des Barres".
- 1501 ...«содействие развитию...» — Прошение Фитча Конгрессу, 19 августа 1785 года, Flexner, *Steamboats Come True*, 79.
- 1502 ...«плавательные средства, приводимые в движение...» — Законы штата Нью-Джерси, 18 марта 1786 года, Flexner, *Steamboats Come True*, 94.
- 1503 «Миссисипи, как я уже тебе писал...» — Фултон Джоэлю Барлоу, 19 апреля 1812 года, Sutcliffe, *Robert Fulton and the Clermont*, 221.
- 1504 ...широкое распространение заднеколесные суда получили... — Hunter, *Steamboats on the Western Rivers*, 167–75.
- 1505 ...в 1840 году Новый Орлеан... — Carter, *Lower Mississippi*, 221.
- 1506 ...среднее время рейса... — Mak and Walton, "Steamboats and the Great Productivity Surge", 630; Hunter, *Steamboats on the Western Rivers*, 22–25.
- 1507 ...для удаления заторов... — Hunter, *Steamboats on the Western Rivers*, 196–99.
- 1508 «Здесь берет начало водный путь...» — Моррисс Джону Пэришу, 20 декабря 1800 года, Rubin, "Innovating Public Improvement", 26–27.
- 1509 ...покрываемое раньше за тридцать два дня... — Bernstein, *Wedding of the Waters*, 327.
- 1510 ...нью-йоркский порт стал главными воротами в США... — Page, "Transportation of Immigrants", 736.
- 1511 Канада тем временем делала аналогичные шаги... — Desloges and Gelly, *Lachine Canal*, 21.
- 1512 ...население плавучих домов... — MacLeod, "Social Policy and the 'Floating Population'", 105.
- 1513 ...Иоганна Готфрида Туллы... — Blackbourn, *Conquest of Nature*, 97–119.
- 1514 ...«направить в единое русло...» — Ibid., 91.
- 1515 ...если для буксировки их вверх по реке... — Jeremiah Thompson et al. to Cropper Benson & Co., and Rathbone Hodgson & Co., in Albion, "Planning the Black Ball Line", 107.
- 1516 ...в среднем около двадцати пяти дней... — Butler, *Sailing on Friday*, 36.
- 1517 «Пароход "Сириус" прибыл из Корка»... — *New York Herald*, in Penrose, 1838 April Fourth 1938, 18.

- 1518 *Состязание между «Сириусом» и «Грейт Вестерном»...* — Sheppard, "Sirius"; Griffiths, *Brunel's Great Western*, 32–44.
- 1519 *...государственные субсидии...* — Bacon, *Manual of Ship Subsidies*, 17–18.
- 1520 *...какая крошечная у нас каюта...* — Диккенс Фредерику Диккенсу, 3 января 1842 года, в *Letters*, 3:7.
- 1521 *«Я предлагаю не считаться с расходами...»* — James Ashton Bayard (Delaware), в книге Butler, *Atlantic Kingdom*, 101.
- 1522 *...заявку в Конгресс на субсидию...* — Bacon, *Manual of Ship Subsidies*, 75–77.
- 1523 *...«инспекции военного инженера-кораблестроителя...»* — Morison, "Old Bruin", 256.
- 1524 *...«помпезными...»* — Ibid., 259.
- 1525 *...«поражает почти восточным великолепием...»* — Abbott, "Ocean Life", 62.
- 1526 *...«выкупить для себя каюту целиком...»* — Brinnin, *The Sway of the Grand Saloon*, 172.
- 1527 *...с крушением «Арктика» в 1854 году...* — *New York Daily Times*, Oct. 13, 1854, p. 4.
- 1528 *«За последние десятилетия океан повидал...»* — Brown, *Women and Children Last*, 10.
- 1529 *...«наблюдая такие поступки...»* — *New York Daily Times*, Oct. 13, 1854, 4.
- 1530 *«О цвете пятидесяти поколений...»* — Whitman, *Leaves of Grass*, 345.
- 1531 *...«если бы [«Коллинз Лайн»] потрапила...»* — William T. S. Barry (Mississippi), в книге Brown, *Women and Children Last*, 181.
- 1532 *...«хорошо известной китайской модели...»* — Франклин Жульену-Давиду Леруа, "Maritime Observations", август 1785 года, *Writings*, 381. См. Chaplin, *First Scientific American*, 317–18.
- 1533 *...«спасательные шлюпки и спасательные жилеты...»* — Maury, *Steam-Lanes Across the Atlantic*, 5.
- 1534 *...Мори рекомендовал...* — Ibid., 6.
- 1535 *...«чтобы решить злободневный вопрос...»* — *New York Herald*, переводная статья, 26 октября 1889 года, в Williams, *Matthew Fontaine Maury*, 267.
- 1536 *...«Слу Лайн»...* — Bacon, *Manual of Ship Subsidies*, 71–72.
- 1537 *...свыше 750 парусников...* — Schultz, *Forty-niners 'Round the Horn*, 264n3.
- 1538 *...тринадцать с лишним тысяч миль...* — Ibid., 10.
- 1539 *«Гольфстрим, сильное течение...»* — Chaplin, *First Scientific American*, 196–200, 289–91, 304–5, 310–11.
- 1540 *...передать точные сведения...* — Huler, *Defining the Wind*, 109–10.
- 1541 *...«полезнейшую работу...»* — Dalrymple (1779), in *ibid.*, 104–5.

- 1542 ...«чтобы обобщить опыт мореплавания...» — Мори Джону Квинси
Адамсу, 14 ноября 1847 года, Williams, *Matthew Fontaine Maury*, 178.
- 1543 ...десять миллионов долларов в год... — Williams, *Matthew Fontaine
Maury*, 190–92.
- 1544 ...«погоня за скоростью...» — Заимствовано из Howard I. Chapelle,
The Search for Speed Under Sail, 1700–1855 (New York: Norton, 1967).
- 1545 «Этот великолепный корабль...» — Duncan McLean, “The New Clipper
Ship *Stag Hound*, of Boston”, *Boston Atlas*, Dec. 21, 1850, в Howe and
Matthews, *American Clipper Ships*, 2:619.
- 1546 ...средний клипер или даунистер... — Paine, *Down East*, 76–78.
- 1547 ...«самые неказистые...» — Graham, “Ascendancy of the Sailing Ship,
1850–1855”, 78.
- 1548 ...вдвое превышали вместимостью... — Ibid., 81.
- 1549 ...три экономических преимущества... — Kaukiainen, “Aspects of
Competition Between Steam and Sail”, 114–15.
- 1550 ...трехсот китайских джонок... — Viraphol, *Tribute and Profit*, 180.
- 1551 ...почти 10 процентов общего государственного дохода Британии. —
Keay, *Honourable Company*, 452.
- 1552 ...запрещающие использование опиума... — Hsu, *Rise of Modern China*,
168–73.
- 1553 Нанкинский мирный договор... — Ibid., 184–91.
- 1554 ...представители Запада обратили взоры на Японию... — Sansom,
History of Japan, 1615–1867, 232.
- 1555 ...Василий Головнин... — Golovnin, *Memoirs of a Captivity in Japan*.
- 1556 Канагавский договор... — Lee, *New History of Korea*, 281–82, 288–89.
- 1557 «Познания будут заимствоваться...» — Tsunoda et al., *Sources of
Japanese Tradition*, 2:137.
- 1558 Восточно-Пиренейская пароходная компания установила сообще-
ние... — Fox, *Britain and Japan*, 317.
- 1559 Западная диаспора... — Barr, *Deer Cry Pavilion*, 101; Murphey, *Outsiders*,
107.
- 1560 ...Суэцкого канала... — Schonfield, *Suez Canal in Peace and War*, 41.
- 1561 ...«прорыт французскими силами...» — Fletcher, “Suez Canal and World
Shipping”, 564.
- 1562 ...«ради выгоды “варваров”...» — Herodotus, *Histories*, 2.159 (p. 145).
- 1563 «Морской Суэцкий канал...» — Конвенция об обеспечении свобод-
ного пользования Суэцким каналом, Статья 1.
- 1564 «Может, пароходы и оккупировали...» — Jones, *Pioneer Shipowners*,
119. См. Smith et al., “Imitations of God’s Own Works”, 405.
- 1565 ...сократила потребление угля... — Smith et al., “Imitations of God’s
Own Works”, 406, 415.
- 1566 ...без мощных компаунд-машин... — Fletcher, “Suez Canal and World
Shipping”, 560.

- 1567 «Повышенная скорость...» — Paine, *Ships of the World*, s.v. *Turbinia*, цит. Alex Richardson, *The Evolution of the Parsons Steam Turbine* (London: Engineering, 1911).
- 1568 ...подводный телеграф. — Clarke, *Voice Across the Sea*, 69–89, 96.
- 1569 ...«Грейт Истерн»... — Dugan, *Great Iron Ship*.
- 1570 ...на британский торговый флот приходилось... — Roland, Bolster, and Keyssar, *Way of the Ship*, 419.
- 1571 ...объем международной торговли... — Roksund, *Jeune Ecole*, 9.
- 1572 ...«мексиканцы произошли...» — Miguez, “Introduction”, xxii. См. также Moya, “Spanish Emigration”, 10, 14.
- 1573 ...население которой выросло... — Moya, “Spanish Emigration”, 15–17.
- 1574 ...165 000 контрактников... — Masterson and Funada, “Japanese in Peru and Brazil”, 123–25.
- 1575 ...эмигрировало около 1,3 миллиона ирландцев... — Hale, *Letters on Irish Immigration*, 23, 59.
- 1576 ...умерло более 20 процентов пассажиров... — Page, “Transportation of Immigrants”, 739.
- 1577 «Мы прошли через пассажирские помещения в трюме...» — “Communication from John H. Griscom, M.D., of New York”, in U.S. Senate, *Report... on the Sickness and Mortality on Board Emigrant Ships*, 54.
- 1578 ...«2,5 [фунта] хлеба...» — New Passenger Act, 1849, 12 & 13 Vict., c. 33. Что касается пространственных норм, вспомним, что византийцы отводили 1,1 кв. м на пассажира, марсельские статуты — менее 1 кв. м, а невольничьи суда — 0,68 кв. м.
- 1579 ...показатели уменьшились еще в два раза... — Page, “Transportation of Immigrants”, 740–42.
- 1580 ...столовые приборы и постельные принадлежности... — Ibid., 738.
- 1581 ...«пагубно для нравственности...» — Charlwood, *Long Farewell*, 122, цит. New South Wales, Legislative Council, *Report from the Select Committee of the Legislative Council to Inquire into the Present System of German Immigration into this Colony*, Sydney, Aug. 11, 1858.
- 1582 ...транспортировка кули... — Yun and Laremont, “Chinese Coolies and African Slaves”, 102–3, 110–11.
- 1583 ...«не менее душераздирающие...» — Douglass, *The New National Era*, Aug. 17, 1871.
- 1584 ...«каждые одиннадцать часов в море тонет судно...» — “Why Are So Many Ships Lost?” *New York Daily Times*, May 23, 1854.
- 1585 ...мог угодить за решетку... — Jones, *Plimsoll Sensation*, 12–13.
- 1586 ...чудовищным человеческим жертвам... — National Maritime Museum learning team, “Ships, Seafarers and Life at Sea—Load Lines”.
- 1587 ...«правил Ллойда...» — Jones, *Plimsoll Sensation*, 266.
- 1588 ...не заботясь о безопасности... — Ibid., 738.

- 1589 «Им не нужно...» — Lord Eslington, Feb. 2, 1876, *ibid.*, 232.
- 1590 «На море возможны несчастные случаи...» — Maxtone-Graham, *Only Way to Cross*, 2.
- 1591 ...крупнейшей судоходной компанией... — Bonsor, *North Atlantic Seaway*, 1:368, 378.
- 1592 ...«Кайзер Вильгельм дер Гроссе»... — *Ibid.*, 1:354.
- 1593 «Международную торговую морскую компанию...» — Navin and Sears, "A Study in Merger".
- 1594 ...«неулучшаемым». — Maxtone-Graham, *Only Way to Cross*, 273; «несомненно и удручающе грушевидным». — *Ibid.*, См. Также Maxtone-Graham, "Normandie".
- 1595 «Янки-сан...» — Edwards, *The Globe-Trotter at Kamakura*, in Barr, *Deer Cry Pavilion*, 171.
- 1596 ...«истинная яхта...» — Williams, "Extent of Transport Services' Integration", 138.
- 1597 ...от четырнадцати до двадцати миллионов туристов... — *Cruise Baltic Status Report*, 9.
- 1598 ...«сконструированные с расчетом на элегантность...» — "Steam Excursion Boats", 2; «единственной отдушиной...» — *Ibid.*
- 1599 ...чудовищные катастрофы. — Kemp, "The COLREGS and the Princess Alice"; O'Donnell, *Ship Ablaze*; and Hilton, *Eastland: Legacy of the Titanic*.
- 1600 ...яхтенные прогулки и состязания... — Paine, *Ships of the World*, s.v. *Mary, Meteor, and Shamrock V*; Ross, "Where Are They Now? The Kaiser's Yacht".
- 1601 ...«самый сложный...» — Brett, *Notes on Yachts*, 1–2.
- 1602 ...«величайшим географическим открытием...» — "International Geographical Congress of 1895", 292.
- 1603 Винтовой корвет... «Челленджер»... — Buchanan et al., *Report of the... Exploring Voyage of the H.M.S. Challenger*.
- 1604 ...китов... — У кашалотов и других представителей подотряда *Odontoceti* имеются зубы; усатые киты относятся к подотряду *Mysticeti*.
- 1605 ...Томаса Ройса... — Bockstoe, "From Davis Strait to Bering Strait", 529–30.
- 1606 ...«желая установить систему международного регулирования...» — International Whaling Commission, "Whale Sanctuaries". (Международное соглашение о регулировании китобойного промысла, «Китовые заповедники»)
- 1607 ...танкер «Зороастр»... — Frear, "History of Tankers", 135; Watson, "Bulk Cargo Carriers", 63.
- 1608 ...«910 221 галлон...» — *New York Maritime Register*, Aug. 11, 1886, 3.
- 1609 ...«Флигауф»... — Frear, "History of Tankers", 136.

- 1610 ...*восемьдесят миллионов тонн...* — Fletcher, "From Coal to Oil", 2–3.
- 1611 ...*дизельные теплоходы...* — Ibid., 10–11.
- 1612 ...*«стальных крепостей»...* — Churchill, *World Crisis*, 1:212.
- 1613 *Из них только 204 (14 процентов) — в бою...* — Hepper, *British Warship Losses*, 211–13; Brown, *Warship Losses*, 229, 236.
- 1614 ...*обходился на 40 процентов дороже...* — Brodie, *Sea Power in the Machine Age*, 118n27.
- 1615 ...*оборудовать паровыми двигателями парусники...* — Lambert, *Battleships in Transition*, 38–40, 58–59, 111.
- 1616 ...*«Немезида»...* — Brown, "Nemesis", 283–85; «Гваделупа» — Brown, "Paddle Frigate *Guadeloupe*", 221–22.
- 1617 ...*«древнее правило султана»...* — Esmer, "Straits", 293.
- 1618 ...*плавающих батарей...* — Lambert, *Battleships in Transition*, 51; Lambert, *Warrior*, 11.
- 1619 ...*«вход в порты и воды»...* — Esmer, "Straits", 293. (Парижский трактат 1856 года. Сборник договоров России с другими государствами. 1856–1917. М., Гос. изд-во полит. литературы, 1952)
- 1620 «Он похож на черную змею...» — Это высказывание приписывали в числе прочих лорду Палмерстону, Наполеону III и французскому военно-морскому атташе. В настоящее время корабль британских ВМС «Уорриор» превращен в музей в английском городе Портсмут.
- 1621 *Гражданский флот США...* — Roland, Bolster, and Keyssar, *Way of the Ship*, 419.
- 1622 «Тот, кто именем мнимых властей...» — Gordan, "Trial of the Officers".
- 1623 ...*любой, кто в подобном случае...* — Ibid. См. Lowe, "Confederate Naval Strategy".
- 1624 «Каперство отныне навсегда отменяется...» — Declaration of Paris, Apr. 16, 1856, в Lambert, *Crimean War*, 333 (Декларация о принципах морского международного права, 1856 г. Сборник договоров России с другими государствами (1856–1917). Государственное издательство политической литературы, 1952 год, стр. 42–43).
- 1625 ...*Линкольн устроил блокаду...* — Symonds, *Lincoln and His Admirals*, 39–49, 59–62.
- 1626 ...*Героические прорывы...* — Wise, *Lifeline of the Confederacy*, 221.
- 1627 ...*самыми крупными портами вывоза...* — Surdam, *Northern Naval Superiority*, 11.
- 1628 ...*девять крейсеров...* — Gibson and Donovan, *Abandoned Ocean*, 66–78; Dalzell, *Flight from the Flag*, 238–40, 246.
- 1629 «Я считаю наличие брони...» — Мэллори председателю Военно-морского комитета при палате представителей — Still, *Iron Afloat*, 10.
- 1630 ...*«Монитор» Джона Эриксона.* — Symonds, *Lincoln and His Generals*, 132–42.

- 1631 ...«оценив их...» — Скотт Линкольну 2 мая 1861 года, U.S. War Department, *War of the Rebellion*, ser. 1, vol. 51/1, p. 339.
- 1632 ...«можно возвести в ранг...» — Mahan, *Influence of Sea Power*, 2.
- 1633 «Экономику страны подрывает...» — Ibid., 138.
- 1634 ...«неопределенной политической обстановки...» — Mahan, “United States Looking Outward”, 818, 820.
- 1635 ...«стратегией слабых»... — Roksund, *Jeune Ecole*.
- 1636 ...глобальную войну... — Ibid., 24–51, 98–100.
- 1637 ...адепты Молодой школы... — Ibid., 60–62.
- 1638 ...«от наших портов...» — Mahan, *Influence of Sea Power*, 87.
- 1639 Морской таможенной службы... — Hsu, *Rise of Modern China*, 271–74.
- 1640 ...«самоукрепление»... — Ibid., 278–91; Paine, *Sino-Japanese War*, 32.
- 1641 ...на некоторое время оккупировали Тайвань... — Hsu, *Rise of Modern China*, 314–17.
- 1642 ...избавиться от китайского влияния... — Paine, *Sino-Japanese War*, 32–34, 38, 52.
- 1643 Японские крейсера потопили... — Ibid., 132–33; *Japanese troops*, 157.
- 1644 ...устья Ялуцзяна... — Paine, *Sino-Japanese War*, 179–85.
- 1645 ...российскими дипломатическими средствами... — Ibid., 69–71.
- 1646 ...«враждебные действия...» — Сергей Юльевич Витте, 11 апреля 1895 года, Paine, *Sino-Japanese War*, 104.
- 1647 «Россия действительно надеется...» — Ниси Токудзиро, 8 мая 1905 года, Paine, *Sino-Japanese War*, 321.
- 1648 ...вернуть Китаю Ляодунский полуостров... — Paine, *Sino-Japanese War*, 308.
- 1649 ...Транссибирскую магистраль... — Ibid., 68; Строительство железной дороги началось в 1891 году.
- 1650 ...«определенную степень политических, коммерческих и промышленных интересов...» — Договор об англо-японском союзе 1902 года, Статья 1.
- 1651 ...напал на Порт-Артур... — Evans and Peattie, *Kaigun*, 97.
- 1652 ...пополнение запасов угля... — Warner and Warner, *Tide at Sunrise*, 403–4, 415–25; Cecil, “Coal for the Fleet That Had to Die”.
- 1653 ...в Цусимском сражении... — Warner and Warner, *Tide at Sunrise*, 481–520; Evans and Peattie, *Kaigun*, 116–24.
- 1654 ...официально присоединила ее... — Warner and Warner, *Tide at Sunrise*, 530–74.
- 1655 ...«общественному мнению...» — Rickover, *How the Battleship Maine Was Destroyed*, 127–28.
- 1656 ...«угроза гораздо вероятнее...» — Махан Рузвельту, 1 и 6 мая 1897 года, Spector, “Triumph of Professional Ideology”, 179.
- 1657 ...оставляло желать лучшего у обеих сторон... — Beach, *United States Navy*, 394.

- 1658 ...«мода на военные корабли...» — Гладстон (1882) в книге Angevine, "Rise and Fall of the Office of Naval Intelligence", 296.
- 1659 ...«двухдержавный стандарт...» — лорд Чарльз Бересфорд, в книге Sondhaus, *Naval Warfare*, 161.
- 1660 ...Альфреда фон Тирпица... — Kelly, *Tirpiz*.
- 1661 ...«самым опасным врагом для Германии...» — См. Craig, Germany, 309.
- 1662 ...«чрезвычайный флот»... — Kelly, *Tirpiz*, 185–86, 195–202; Halpern, *Naval History of World War I*, 2–4; и Kennedy, "Development of German Naval Operation Plans", 176–77.
- 1663 ...Военно-морская лига Германии... — Kelly, *Tirpitz*, 166–69; Halpern, *Naval History of World War I*, 3.
- 1664 ...немецкий Генштаб... — Kennedy, "Development of German Naval Operations Plans", 175. См. также Kelly, *Tirpitz*, 266.
- 1665 «По завершении ускоренной [кораблестроительной] программы...» — доклад Военно-морского колледжа (1904), см. Hagan, *This People's Navy*, 237.
- 1666 ...Панамского канала... — Ameringer, "Panama Canal Lobby".
- 1667 ...Ютландское... — Halpern, *Naval History of World War I*, 310–29; Kelly, *Tirpitz*, 412–15.
- 1668 ...немецкими крейсерами... — Halpern, *Naval History of World War I*, 70–83, 370–75.
- 1669 ...«самодвижущуюся торпеду»... — Fryer and Brown, "Robert Whitehead"; Briggs, "Innovation and the Mid-Victorian Royal Navy", 447–55.
- 1670 ...Торстеном Норденфельтом... — Maber, "Nordenfelt Submarines".
- 1671 «Мы намерены возобновить работы над субмаринами...» — Roksund, *Jeune Ecole*, 193.
- 1672 «Предвестница всех современных субмарин...» — Compton-Hall, *Submarine Boats*, 96–97.
- 1673 «Я погрузился...» — Рузвельт Брандеру Мэттьюсу, 20 июля 1907 года, в Roosevelt, *Works*, 23.514.
- 1674 «Ввиду чрезвычайной важности...» — меморандум Тирпица, 24 января 1915 года, в книге Halpern, *Naval History of World War I*, 47.
- 1675 ...потери союзных торговых судов... — Davis and Engerman, *Naval Blockades in Peace and War*, 169.
- 1676 ...«блокада может быть применяема...» — Declaration Concerning the Laws of Naval War (1909), Articles 1–2. (Декларация о праве морской войны от 26 февраля 1909 года, статьи 1–2).
- 1677 ...Галлиполи... — Halpern, *Naval History of World War I*, 117. Главным командующим военно-морскими операциями был и остается первый морской лорд; первый лорд Адмиралтейства — должность гражданская.

- 1678 ...«сколько бы мы ни отправили...» — Halpern, *Naval History of World War I*, 359.
- 1679 ...«был организован блестяще...» — Naval Staff, *Home Waters— Part VIII*, в книге Halpern, *Naval History of World War I*, 361.
- 1680 ...«четырёхсот разных эскортных противолодочных кораблей...» — Hagan, *This People's Navy*, 255.
- 1681 ...«до предельного минимума...» — Wilson, "Fourteen Points", para. 2 and 4.
- 1682 Взаимные подозрения... — Hagan, *This People's Navy*, 238–39; Evans and Peattie, *Kaigun*, 151, 187–89; и Miller, *War Plan Orange*, 76.
- 1683 ...«у Японии нет соперников...» — Baker, *Woodrow Wilson and World Settlement*, 3:301.
- 1684 ...«совокупный тоннаж крупных кораблей...» — Ibid., 3:203.
- 1685 ...«мудрое руководство...» — Капитан Уильям Прагг, меморандум Чарльзу Эвансу Хьюзу, 8 августа 1921 года, в Hagan, *This People's Navy*, 264.
- 1686 «Уничтожить следует не только эти субмарины...» — Бенсон Вильсону, 14 марта 1919 года, в Baker, *Woodrow Wilson and World Settlement*, 197.
- 1687 ...«паровой флот...» — Mahan, *Influence of Sea Power*, 2.
- 1688 «В сознании стоявших у руля...» — Beach, *United States Navy*, 443.
- 1689 «Боюсь, скоро вы останетесь без работы...» — Agawa, *Reluctant Admiral*, 93; «на свете есть три величайшие нелепости...» — Ibid. См. также Yoshida, *Requiem for Battleship Yamato*, 77.
- 1690 ...«осколочно-зажигательными снарядами». — Skulski, *Battleship Yamato*, 18–19.
- 1691 ...«почти трехсот палубных самолетов...» — Spector, *Eagle Against the Sun*, 538.
- 1692 ...«тщательный анализ атаки на Таранто...» — Evans and Peattie, *Kaigun*, 475.
- 1693 ...«нанести урон основному флоту...» — доклад Объединенного комитета по планированию, 21 апреля 1939 года, в Major, "Navy Plans for War", 245.
- 1694 ...«ни одного из палубных самолетов американского флота...» — Murfett, *Naval Warfare*, 135–40.
- 1695 ...«две с лишним тысячи союзных и нейтральных судов...» — сравнение статистики из пяти разных авторитетных источников см. American Merchant Marine at War, "Battle of the Atlantic Statistics".
- 1696 ...«двадцать одна действующая океанская подлодка...» — Murfett, *Naval Warfare*, 34; Terraine, *Business in Great Waters*, 218.
- 1697 ...«ненадежность немецких торпед...» — Murfett, *Naval Warfare*, 53; Terraine, *Business in Great Waters*, 231–41.

- 1698 ...передислоцировал подводные лодки в Брест... — Terraine, *Business in Great Waters*, 244–57, 354; Murfett, *Naval Warfare*, 86–87, 97n82.
- 1699 ...погибло более тысячи судов... — Terraine, *Business in Great Waters*, 767–69.
- 1700 ...«счастливые времена»... — Ibid., 410; Lane, *Ships for Victory*, 138.
- 1701 ...«любой стране, чью оборону Президент признает...» — Lend-Lease Act, 3(1).
- 1702 «Начать неограниченную воздушную и подводную войну...» — в книге Spector, *Eagle Against the Sun*, 480.
- 1703 ...«военный корабль...» — Договор об ограничении и сокращении военно-морских вооружений, 1930 год, пункт 4, статья 22.
- 1704 ...«нарушением устоявшегося...» — Рузвельт, радиопередачи «Беседы у камина», выпуск 18 (11 сентября 1941 года), в книге Smith, *Voyages*, 2:242.
- 1705 ...ненадежность американских торпед... — Spector, *Eagle Against the Sun*, 484–85.
- 1706 ...доктрину рейдерских действий... — Военное министерство США, *United States Strategic Bombing Survey*, 12.
- 1707 ...затянула с организацией конвоев... — Morison, *Two-Ocean War*, 496–97.
- 1708 Из тысячи трехсот потерянных... — Spector, *Eagle Against the Sun*, 487; *United States Strategic Bombing Survey*, 11.
- 1709 ...«все попытки спасти...» — Miller, *War at Sea*, 320; Murfett, *Naval Warfare*, 226–27.
- 1710 ...«американские субмарины не практиковали спасения уцелевших...» — Международный военный трибунал, *Trial of the Major War Criminals*, 17:380.
- 1711 ...десантные суда... — Spector, *Eagle Against the Sun*, 232–33.
- 1712 ...«сделала больше для победы...» — Smith and Finch, *Coral and Brass*, 72.
- 1713 ...«человеком, который выиграл нам войну...» — В книге Ambrose, *D-Day*, 45.
- 1714 ...тридцати с лишним разновидностей... — Leighton and Coakley, *Global Logistics and Strategy*, 2:826–28.
- 1715 «Единственное, что действительно пугало меня...» — Churchill, *Second World War*, 2:529.
- 1716 ...первый из четырех законов... — Hagan, *This People's Navy*, 284–90; Lane, *Ships for Victory*, 36–37.
- 1717 ...сухогрузов типа «Либерти»... — Lane, *Ships for Victory*, 55, 68. Довоенные стандартизированные типы судов включали сухогрузы C-1, C-2 и C-3 и танкеры T-1, T-2, and T-3.
- 1718 ...цифры выросли... — Lane, *Ships for Victory*, 144, 202.

- 1719 ...суда под советским флагом... — Leighton and Coakley, *Global Logistics and Strategy*, 1:113–14, 541, 564; 2:683, 731. Всего на советский Дальний Восток пришло 1332 судна, большинство из них во Владивосток; 538 — на север России; 541 — в Персидский залив; 120 — на советскую Арктику (через Берингов пролив) и 76 с января 1945 года в Черное море.
- 1720 «Восстановлении принадлежавших России прав...» — протокол заседания Ялтинской конференции, соглашение, касающееся Японии, параграф 2; Heinzig, *Soviet Union and Communist China*, 65, 203–5.
- 1721 ...разделить полуостров... — Hastings, *Korean War*, 15–16.
- 1722 ...высадила тринадцать тысяч бойцов в Инчхоне... — Ibid., 116–33.
- 1723 ...«наступлении в обратную сторону...» — “One for the Book: An Invasion in Reverse”, *Life*, Jan. 8, 1951, p. 18.
- 1724 ...«принципиально новую стратегическую обстановку...» — Брюс Камингс (Bruce Cumings), в книге Hastings, *Korean War*, 15.
- 1725 ...«мировое морское судоходство...» — Gibson and Donovan, *Abandoned Ocean*, 239.
- 1726 ...около 1,2 миллиона человек... — круглый стол Международных ассоциаций морского судоходства <http://www.marisec.org/shippingfacts/worldtrade/world-seafarers.php>.
- 1727 ...грузового судна «Уорриор»... — Levinson, *The Box*, 32–34.
- 1728 ...переименовал в «Идеал-Икс»... — Ibid.; Broeze, *Globalization of the Oceans*, 32–33.
- 1729 ...бельгийские исследователи выяснили... — Broeze, *Globalization of the Oceans*, 19.
- 1730 ...«Маклин понимал...» — Levinson, *The Box*, 53.
- 1731 ...компьютером планы... — Ibid., 6, 247.
- 1732 ...экспедирования грузов, таможенного контроля и страхования... — Ibid., 23–25.
- 1733 ...через стратегически расположенный порт Сингапур прошло... — UNCTAD, *Review of Maritime Transport*, 95.
- 1734 ...самые оживленные маршруты дальнего плавания... — Ibid., 85.
- 1735 ...его пропускной способности тоже стало недостаточно... — Stopford, *Maritime Economics*, 22. Спущенный на воду под названием «Сиуайз Джайент» в 1979 году, танкер был переименован сперва в «Яре Викинг» (1991–2004), затем в «Нок Невис» (2004–2009). В 2010 году утилизирован.
- 1736 Луизианский нефтяной порт... — Департамент транспорта штата Луизиана, LOOP Program.
- 1737 ...бриг «Оцеола»... — Havighurst, *Long Ships Passing*, 81.
- 1738 ...рефрижераторные суда... — Greenway, “Cargo Ships”, 43–50.
- 1739 ...«Миранда Гиннесс»... — Yenne, *Guinness*, 167.

- 1740 ...число людей, работающих в море и на берегу. — Broeze, *Globalization of the Oceans*, 231–38; National Research Council, *Crew Size and Maritime Safety*, 1–12.
- 1741 ...принимать суда под защиту своего закона и флага... — Carlisle, *Sovereignty for Sale*, 154.
- 1742 ...«главное преимущество...» — *New York Herald*, Oct. 1, 1922, in *ibid.*, 10–11.
- 1743 ...«немецких стюардов...» — *New York Times*, Dec. 6, 1922, in Carlisle, *Sovereignty for Sale*, 17.
- 1744 ...нестабильная политическая обстановка в Панаме... — Carlisle, *Sovereignty for Sale*, 111–14.
- 1745 ...под либерийским флагом... — *Ibid.*, 115–33.
- 1746 ...«юрисдикцию стран национальной принадлежности...» — *Ibid.*, 152.
- 1747 ...глобальном рынке труда... — Dimitrova, *Seafarers' Rights*, 28, 128.
- 1748 Однако условия их труда часто оставляют желать лучшего... — *Ibid.*, 27–46.
- 1749 ...«Торри Каньон»... — Chelminski, *Supertwreck*; Cowan, *Oil and Water*.
- 1750 ...«Амоко Кадис»... — Petrow, *In the Wake of the Torrey Canyon*.
- 1751 ...разработала серию конвенций... — International Maritime Organization, “List of IMO Conventions”.
- 1752 ...конвенции по охране человеческой жизни на море (СОЛАС)... — International Maritime Organization, *SOLAS 1974: Brief History*.
- 1753 ...вероятность смерти в морской катастрофе... — IMO, *International Shipping and World Trade*, 20.
- 1754 ...«вы не рыбу покупаете...» — Scott, *The Antiquary*, 1:252.
- 1755 Основные орудия промыслового рыболовства... — Smith, “Fishing Vessels”; Grescoe, *Bottomfeeder*, 199.
- 1756 «До начала...» — Donnellan, *The Shoals of Herring*, составлено Филиппом Доннеланом по радиобалладе “Singing the Fishing” (Ewan McColl, Peggy Seeger, Charles Parker). Birmingham BBC Colour, 1972. Доступно на сайте <http://www.youtube.com/user/RadioBalladsFilms>.
- 1757 ...сравнивают со сплошной вырубкой леса... — Grescoe, *Bottomfeeder*, 27.
- 1758 ...развития промыслового рыболовства... — FAO, *The State of World Fisheries*, 4, 12.
- 1759 ...незаконного, неучтенного и нерегулируемого промысла... — *Ibid.*, 79–83.
- 1760 ...Соглашение о сохранении... — «Соглашение о сохранении трансграничных рыбных запасов и запасов далеко мигрирующих рыб и управлении ими».
- 1761 ...исключительных экономических зон (ИЭЗ)... — По морскому праву ИЭЗ — это участок моря, на котором «прибрежное государство осуществляет а) исключительное право на разведку, разработку

и сохранение природных ресурсов как живых, так и неживых, в водах, покрывающих морское дно, на морском дне и в его недрах и управление этими природными ресурсами, а также в отношении других видов деятельности по разведке и разработке этой зоны, таких как производство энергии из движения воды, течений и ветров; б) юрисдикцию в отношении (I) создания искусственных островов, установок и сооружений, (II) морских научных исследований, (III) защиты и сохранения морской среды». Все государства пользуются «свободой судоходства, полетов, прокладки кабелей и трубопроводов» в ИЭЗ. См. ООН, морское право, часть V, «Исключительная экономическая зона».

- 1762 'Рыболовный промысел традиционно отличался демократично-
стью... — Paine, *Down East*, 121; Kalland, *Fishing Villages in Tokugawa Japan*, 141–45.
- 1763 ...бороться со стремительным истощением трескового промысла... —
Paine, *Down East*, 132–33.
- 1764 ...побудило местных рыбаков захватывать иностранные рыболовные
суда... — Hansen, "Piracy in the Greater Gulf of Aden", 8–13; Weir,
"Fish, Family, and Profit", 16–21.
- 1765 ...подлодка «Тритон»... — Beach, *Around the World Submerged*. В 2007–
2008 годах Фрэнсис Жойон в одиночку обошел вокруг света под
парусом на тридцатиметровом тримаране Idec II за пятьдесят семь
дней — на четыре меньше, чем «Тритон».
- 1766 ...ледокол «Ленин»... — Paine, "Lenin", в книге Hattendorf, ed., *Oxford Encyclopedia of Maritime History*, 2:354–55.
- 1767 «Мы объединим наши преимущества...» — Mullen, "Remarks".
- 1768 ...«глобальной системе...» — U.S. Navy et al., "A Cooperative Strategy".
- 1769 ...«проблемы слишком разнородны...» — Mullen, "Remarks". See Ratcliff,
"Building Partners' Capacity", 49–50.
- 1770 ...свыше восьми миллиардов тонн... — UNCTAD, *Review of Maritime Transport*, 6.
- 1771 «Мореплавание — благородное дело...» — Pachymeres, *Historia*, в кни-
ре Browning, "The City and the Sea", 110.

Исключительные права на публикацию книги на русском языке принадлежат издательству AST Publishers. Любое использование материала данной книги, полностью или частично, без разрешения правообладателя запрещается.

Научно-популярное издание

Пейн Линкольн

**МОРЕ И ЦИВИЛИЗАЦИЯ
МИРОВАЯ ИСТОРИЯ В СВЕТЕ РАЗВИТИЯ МОРЕХОДСТВА**

Ответственный редактор *Н. Никитенко*
Редактор *Е. Доброхотова-Майкова*
Художественный редактор *Е. Фрей*
Компьютерная верстка *А. Пучковой*
Технический редактор *Н. Духанина*

ООО «Издательство АСТ»
129085, г. Москва, Звездный бульвар, д. 21, строение 3, комната 5
Наш электронный адрес: www.ast.ru
E-mail: neoclassic@ast.ru
ВКонтакте: vk.com/ast_neoclassic

«Баспа Аста» деген ООО
129085, г. Мәскеу, жұлдызды гүлзар, д. 21, 3 құрылым, 5 бөлме
Біздің электрондық мекенжайымыз: www.ast.ru
E-mail: neoclassic@ast.ru

Қазақстан Республикасында дистрибьютор
және өнім бойынша арыз-талаптарды қабылдаушының
өкілі «РДЦ-Алматы» ЖШС, Алматы қ., Домбровский көш., 3-а», литер Б, офис 1.
Тел.: 8(727) 2 51 59 89, 90, 91, 92, факс: 8 (727) 251 58 12 вн. 107;
E-mail: RDC-Almaty@eksmo.kz
Өнімнің жарамдылық мерзімі шектелмеген.

Өндірген мемлекет: Ресей
Сертификация қарастырылмаған

Подписано в печать 03.05.2017. Формат 60х90 ¹/₁₆.
Гарнитура «Petersburg». Печать офсетная. Усл. печ. л. 52,0.
С.: Страницы истории. Тираж 1500 экз. Заказ №4281
С.: Цивилизация: рождение, жизнь, смерть. Тираж 1500 экз. Заказ №4282

Отпечатано с готовых файлов заказчика
в АО «Первая Образцовая типография»,
филиал «УЛЬЯНОВСКИЙ ДОМ ПЕЧАТИ»
432980, г. Ульяновск, ул. Гончарова, 14



До изобретения паровоза — то есть до XIX века — культура, торговля, эпидемии и войны быстрее распространялись по морю, чем по суше.

И если поставить наши взаимоотношения с океанами, морями, озерами, реками и каналами в центр исторической концепции, то мы увидим, что существенная часть истории человечества зависела от того, имели ли народы выход к судоходным водам.

Перенос акцента с суши на море позволяет по-новому взглянуть на многие тенденции и принципы всемирного развития. И автор книги задумал описать морскую историю на примере разных регионов, последовательно показывая процесс, в результате которого разные области мира оказались связаны между собой. Благодаря этому становится ясно, как взлет и падение цивилизаций могут быть соединены с морем. Ведь покорение водной стихии — ради торговли, войны, освоения пространства или переселения народов — всегда было движущей силой мировой истории.

17 Чел Читая-город РЧ
17.06.2017 ООО "ГРАМОТА"

Море и цивилизация. Мировая история в свете развития мореходства (СтИст) Лейн

9785170833832 ВК: 5274284
2597673
11-7110

Цена 988 руб.