

ОСТРОВА, МЕНЯЮЩИЕ МИР:

БОЛЬШОЕ ПУТЕШЕСТВИЕ
ПО ИНДОНЕЗИИ



и
Ида Морозова

Ида Морозова

**Острова, меняющие мир: большое
путешествие по Индонезии**

«Автор»

2026

Морозова И.

Острова, меняющие мир: большое путешествие по Индонезии /
И. Морозова — «Автор», 2026

Как понять страну, разбросанную тысячами островов, если привычный образ тропического рая скрывает вулканы, сложную историю и острые вопросы современности? Эта книга показывает Индонезию как сеть связей: от муссонов и морской торговли до колониальной эпохи, независимости и политики наших дней. Вы узнаете, как складывались народы и религии архипелага, почему Ява стала центром страны, чем живут Суматра, Бали, Сулавеси, Молукки и Папуа и как использование природных богатств отражается на людях и экосистемах. География, история и повседневная жизнь соединяются в цельную картину — без упрощённых мифов об одной «экзотической» Индонезии. Книга адресована путешественникам, любителям истории и всем, кто хочет лучше понять современную Азию. Она поможет увидеть за маршрутом местный контекст, различия между регионами и людей, для которых острова — не декорация, а дом. Книга создана с помощью ИИ. Обложка: GPT Image - Лицензия

© Морозова И., 2026

© Автор, 2026

Содержание

Архипелаг на карте мира: как устроена Индонезия из тысяч островов	6
Между огнём и водой: вулканы, землетрясения, муссоны и уникальная природа	11
Первые жители и великие переселения: как складывались народы Индонезии	15
Дороги через океан: мореходы, порты и торговля, связавшая острова	19
Конец ознакомительного фрагмента.	24

Ида Морозова
Острова, меняющие мир: большое
путешествие по Индонезии

Острова, меняющие мир: большое путешествие по Индонезии

Ида Морозова

Архипелаг на карте мира: как устроена Индонезия из тысяч островов

На столе лежит карта Индонезии. Сначала кажется, что кто-то рассыпал по синей бумаге горсть зелёных камешков. Вот длинная Суматра, ниже — Ява, дальше россыпь мелких островов, похожих на след от кисти. На востоке суша распадается на причудливые ветви Сулавеси, а затем вырастает в огромную Папуа. Глаз видит острова. Но где здесь страна? И как люди перемещаются между её частями, если между ними — море?

Путешественник в Денпасаре решает перебраться на Ломбок. На экране расстояние выглядит пустяковым: остров совсем рядом. Но из южной части Бали нужно добраться до порта Падангбай, учесть пробки, очередь на паром и расписание. Переправа до Лембара занимает обычно несколько часов; при волнении или задержках — дольше. Скоростные катера могут идти быстрее, но отправляются из других портов, зависят от погоды и не избавляют от дороги по суше. Короткая линия на карте превращается в поездку, для которой важны не километры, а узлы, расписание и состояние моря.

Индонезию приходится собирать не по прямой, а по связям.

Карта, которая обманывает расстоянием

Архипелаг растянулся примерно на пять тысяч километров с запада на восток и пересекает экватор. Он лежит между Индийским и Тихим океанами, между материковой Юго-Восточной Азией и Австралией. На привычной карте это может выглядеть как россыпь островов на краю листа. В действительности перед нами один из важнейших морских перекрёстков планеты: через его проливы проходят торговые суда, а между островами ежедневно движутся пассажиры, рыба, топливо, строительные материалы и продукты.

Островов здесь — порядка семнадцати тысяч, но точное число зависит от того, как их учитывают. Одни перечни включают острова, получившие официальное название и прошедшие проверку, другие опираются на географические съёмки. Удалённые участки суши могут быть нанесены на карты с разной точностью; береговые линии меняются под действием эрозии, наносов и вулканической активности. Поэтому цифра в справочнике — не вечный инвентарный список, а результат правил подсчёта и работы картографов.

Важно и то, что остров — не просто любая тёмная точка среди волн. Географам необходимо отличать острова от скал, рифов и участков, которые при приливе скрываются под водой. Название, координаты и юридический статус тоже имеют значение. Из-за этого перечни могут расходиться, не означая, что кто-то пересчитал всю страну заново за одну ночь.

Но даже самый точный список не объяснит, как устроена Индонезия. Для этого надо перестать считать море пустым промежутком между берегами.

Море как дорога, рынок и граница

Для жителя удалённого острова море может быть тем, чем для горожанина становится шоссе. По нему идут паромы и грузовые суда, рыбацкие лодки и скоростные катера. В порт прибывает товар, который нельзя вырастить или изготовить на месте; с другого причала отправляется рыба, копра, специи или продукция местных мастерских. На берегу расписание судна способно определять распорядок целого поселения.

Это не означает, что любой остров одинаково хорошо связан с остальными. На оживлённых направлениях суда ходят часто, а на удалённых расписание может быть редким и зависеть от сезона, погоды и наличия груза. Стоимость доставки тоже различается: если судно уходит заполненным в одну сторону, но возвращается почти пустым, перевозка обходится дороже. Поэтому товары в отдалённых районах могут стоить заметно больше, чем на Яве, даже если на карте между ними нет океанской пропасти.

Государственные программы, в том числе известная как «Морская магистраль» (Tol Laut), призваны улучшать регулярность перевозок и снижать логистическую изоляцию отдельных районов. Само название хорошо передаёт местную логику: магистраль не обязательно должна быть асфальтовой. Она может состоять из портов, судов, расписаний и устойчивого грузового потока.

Морские пути здесь важны и в историческом смысле. За специями с Молуккских островов приходили торговцы из разных частей Азии; товары перемещались через проливы к Индийскому океану и дальше. Муссонные ветры влияли на то, когда суда могли отправиться в путь и где им приходилось ждать перемены сезона. Острова не просто изолировали друг друга: они были остановками на маршрутах, связывавших дальние берега.

Особую роль играют проливы. Малаккский пролив между Суматрой и Малайским полуостровом — один из самых оживлённых морских коридоров мира. Зондский пролив разделяет Суматру и Яву. Ломбокский пролив лежит между Бали и Ломбоком; он глубже Малаккского и важен для судов, которым не подходит мелководный маршрут. Макаassarский пролив отделяет Калимантан от Сулавеси. Это не синие щели на карте, а коридоры движения — с собственными портами, течениями, опасностями и историей.

Вода связывает не только людей, но и океаны. Через моря Индонезии проходит мощный поток воды из Тихого океана в Индийский, известный океанографам как Индонезийское сквозное течение. Его ветви проходят, среди прочего, через Макаassarский и Ломбокский проливы. Так архипелаг оказывается не только политическим и торговым пространством, но и частью глобальной системы морской циркуляции.

И у этой морской географии есть юридическое измерение. После Декларации Джуанды 1957 года Индонезия последовательно отстаивала принцип страны-архипелага; позднее он получил признание в рамках Конвенции ООН по морскому праву. Это позволило рассматривать воды между внешними островами не как разрывы между отдельными территориями, а как часть единого пространства государства. При этом международное право сохраняет определённые права прохода через архипелажные воды. На карте эта перемена почти незаметна. В жизни она означает, что государство должно управлять не только берегами, но и огромной сетью морских путей.

Пять крупных опор — и множество разных миров

Чтобы удержать Индонезию в воображении, удобно начать с пяти крупных островных областей: Суматры, Явы, Калимантана, Сулавеси и Папуа. Это не исчерпывающая административная схема, а способ увидеть главные опоры архипелага. Между ними и вокруг них лежат Бали и цепь Нуса-Тенггара, Молуккские острова и тысячи более мелких островов.

Островная область

Что помогает её «прочитать»

Важные морские связи

Суматра

Длинный остров, обращённый к Индийскому океану на западе и Малаккскому проливу на востоке

Малаккский и Зондский проливы

Ява

Густонаселённая и хорошо связанная транспортная ось страны
Яванское море, Зондский и Бали

Калимантан

Индонезийская часть острова Борнео, разделённого также Малайзией и Брунеем
Макаassarский пролив, реки и прибрежные порты

Сулавеси

Разветвлённый по форме остров с несколькими морскими направлениями
Макаassarский, Целебесское и Молуккское моря

Папуа

Западная часть острова Новая Гвинея, соседствующая с Папуа — Новой Гвинеей
Тихий океан, моря Банда и Арафура

Суматра тянется вдоль важного международного маршрута. На её восточной стороне — порты и низменности, обращённые к Малаккскому проливу; западная сторона выходит к Индийскому океану. Между Суматрой и Явой расположен Зондский пролив. Через него проходит паромная линия Мерак—Бакауhenи, соединяющая два крупнейших острова страны. Для путешественника это не просто переправа: на причалах сходятся грузовики, автобусы, мотоциклы и пассажиры, а вместе с ними — разные темпы островной жизни.

Ява — главная политическая и экономическая ось Индонезии, но не вся Индонезия в миниатюре. Здесь сосредоточено много жителей, дорог, железнодорожных линий, предприятий и административных учреждений. Джакарта, Семаранг и Сурабая связаны с портами и внутренними маршрутами, но даже высокая плотность инфраструктуры не отменяет морских переходов. От Явы до Бали ведёт переправа через пролив Бали — короткое водное звено, которое ежедневно помогает сшивать два острова.

Дальше начинается дуга Бали и Нуса-Тенггара: Ломбок, Сумбава, Флорес и другие острова. Они могут лежать рядом на карте, но поездка между ними не всегда похожа на прогулку по соседним районам. Где-то важен паром, где-то — небольшой аэропорт, а где-то расписание и погода заставляют закладывать запас времени. В этом регионе западный маршрут уже ощущается иначе: пейзаж, язык, уклад и доступность транспорта меняются не по одной ровной линии, а от острова к острову.

Калимантан — полезное напоминание о том, что остров и государство не всегда совпадают. Остров Борнео разделён между Индонезией, Малайзией и Брунеем; индонезийскую часть обычно называют Калимантаном. Здесь есть сухопутные границы, а крупные реки исторически служили путями вглубь острова. На карте Калимантан выглядит единым массивом, однако границы, речные направления и транспортная доступность делят его на разные пространства.

Сулавеси трудно спутать с другим островом: его берега образуют длинные выступы и заливы, словно карта несколько раз свернулась сама в себя. Макаassar на юге — важный транспортный узел, связывающий островные направления. Отсюда можно мыслить путь и к Калимантану через Макаassarский пролив, и дальше на восток. Рядом находятся моря, соединяющие Сулавеси с Молукками и другими островами.

Наконец, Папуа — это не «последний остров за горизонтом», а западная часть Новой Гвинеи, разделённой между Индонезией и Папуа — Новой Гвинеей. Здесь гористая внутренняя территория и сложные условия доступа делают расстояние по карте особенно ненадёжным предсказателем времени в пути. Некоторые маршруты удобнее выполнять самолётом, другие зависят от моря, порта и местной дорожной сети. Джаяпура, Соронг и другие узлы соединяют разные части региона, но не превращают его в сплошную транспортную поверхность.

Между Сулавеси и Папуа лежат Молуккские острова — исторические «острова пряностей». Их нельзя вычеркнуть из мысленного маршрута только потому, что они меньше главных островных массивов. Именно здесь особенно ясно, что Индонезия устроена не как цепочка пяти крупных пятен, а как система промежуточных миров, портов и морей.

Мысленный маршрут: от запада к востоку

Попробуем провести по карте маршрут не карандашной линией, а последовательностью транспортных решений. Он не обязан быть готовым туристическим планом: это упражнение, которое помогает увидеть, как география превращается в повседневность.

Этап

Зона и ориентиры

Что меняется в пути

1

Суматра, Малаккский пролив, затем переправа через Зондский пролив

Запад страны связан с оживлёнными торговыми путями; переход на Яву требует морского узла

2

Ява, затем пролив Бали и остров Бали

Плотная дорожная сеть сменяется паромной переправой; часы переводить ещё не нужно

3

Бали и Нуса-Тенггара, Ломбокский пролив, далее цепь островов

От Явы к Бали часы переводятся на один час вперёд: начинается пояс WITA

4

Сулавеси и Макаassarский пролив

Сулавеси работает как крупный узел между западными и восточными морями; часовой пояс остаётся WITA

5

Молукки и Папуа, моря Банда и Арафура

Перевозки становятся особенно зависимыми от конкретных портов и расписаний; в Папуа часы ещё на час впереди

Индонезия использует три часовых пояса. Западный пояс WIB, UTC+7, действует на Суматре, Яве и в Западном и Центральном Калимантане. Центральный WITA, UTC+8, включает, в частности, Бали и Сулавеси. Восточный WIT, UTC+9, действует в Папуа и Молукках. На практике переход между поясами напоминает: перемещение на восток — это не только смена берега, но и сдвиг времени. А если поездка включает ночные рейсы, паромы и пересадки, проверка местного времени становится не мелочью, а частью плана.

Чтобы использовать такую карту в реальной поездке, полезно задать себе пять вопросов:

1. Какой именно пункт отправления и прибытия мне нужен? Остров — не остановка. Между курортом, аэропортом и портом могут быть часы дороги.

2. Какой узел соединяет эти места? Это может быть паромный порт, аэропорт или крупный город, а не ближайший участок берега.

3. Как часто ходит транспорт? Если рейс один раз в день или несколько раз в неделю, опоздание меняет весь план.

4. Что может задержать путь? Погода, волнение, пробки, ожидание погрузки и сезонность маршрута.

5. В каком часовом поясе я окажусь? Особенно важно при пересадках и покупке билетов с местным временем отправления.

Это простое упражнение полезно не только туристу. Оно помогает понять, почему в островной стране цены на одинаковый товар могут различаться, почему один порт становится центром целой провинции, почему доставка до соседнего острова иногда сложнее, чем перелёт в далёкий город. Оно также напоминает, что за каждым маршрутом стоят люди: школьник, которому нужно попасть на другой берег; торговец, зависящий от прихода судна; семья, планирующая поездку не «по километрам», а по расписанию.

На обычной карте суша кажется главным, а вода — фоном. В Индонезии всё наоборот. Острова дают маршрутам форму, но море даёт им смысл: соединяет берега, разделяет административные территории, направляет торговлю и задаёт цену времени. Суматра, Ява, Сулавеси и Папуа не складываются в единый континентальный массив; их связывают проливы, порты, рейсы и привычки перемещаться по воде.

Поэтому дальше Индонезию лучше читать не как список островов, а как путешествие между связанными, но непохожими мирами. Каждый следующий участок карты будет открывать собственный ритм, ландшафт и историю. А прежде чем отправиться по этим морским дорогам, стоит посмотреть, что создало саму их основу: огонь вулканов, движение земной коры, муссоны и необычайное разнообразие живой природы.

Между огнём и водой: вулканы, землетрясения, муссоны и уникальная природа

В пять утра склон ещё не виден: Мерапи закрыт облаками, над деревней пахнет влажной землёй и дымом от кухонных очагов. На рынке раскладывают овощи, школьник ищет второй сандалий, фермер проверяет канаву у рисового поля. Потом у поселкового поста трещит громкоговоритель. За ночь приборы зарегистрировали усиление вулканической активности; жителям напоминают о запретной зоне и маршрутах эвакуации. Никто не бросается бежать сразу. Но разговоры становятся короче, документы кладут в сумку, родственникам звонят: кто заберёт бабушку, кто поможет соседу, куда отвести скот.

Это собирательная сцена, а не рассказ об одном конкретном утре. Но в ней — обычная сторона жизни на вулканическом острове: тревога не отменяет повседневных забот, а повседневность не отменяет тревоги. Люди здесь не ждут, что гора непременно извергнется сегодня. Они знают другое: признаки нужно воспринимать всерьёз, а решение об эвакуации лучше принять до того, как опасность станет видимой каждому.

Земля, собранная из движений

Индонезия лежит не просто среди тропических морей, а в сложнейшем узле движущейся земной коры. На юге и западе океаническая часть Индо-Австралийской плиты погружается под окраину Сунданской плиты. Там, где одна плита уходит под другую, образуется глубоководный желоб; выше, на суше и островных дугах, тянутся вулканы. Суматра и Ява — самые заметные звенья этой дуги. Восточнее картина становится ещё сложнее: здесь взаимодействуют Индо-Австралийская, Тихоокеанская и Филиппинская плиты, а острова словно стоят на перекрёстке разных геологических дорог.

Плиты перемещаются медленно — примерно со скоростью, с которой растут ногти. Но их границы могут десятилетиями накапливать напряжение. Когда породы срываются с места, происходит землетрясение. Вулкан, напротив, связан с подъёмом магмы, газов и тепла из глубин. Эти процессы соседствуют на одной карте, однако одно не означает автоматически другого: не всякое землетрясение предвещает извержение, и не всякий вулканический толчок способен вызвать цунами.

У Мерапи и других действующих вулканов наблюдатели следят за множеством признаков: частотой и глубиной подземных толчков, изменением формы склона, температурой, составом газов, появлением новых трещин и поведением потоков. Ни один отдельный признак не работает как безошибочный обратный отсчёт. Вулканические системы сложны: иногда активность долго нарастает, иногда меняется быстро. Поэтому учёные сопоставляют данные приборов, а власти устанавливают уровни опасности и границы зон, куда нельзя входить.

В Индонезии используются четыре уровня вулканической активности: от I, «нормального», до IV, «аварийного» (Awas), через II, «внимание» (Waspada), и III, «готовность» (Siaga). Это не обещание, что извержение случится в конкретный час. Уровень показывает, насколько изменились наблюдаемые условия и какие ограничения должны действовать. Информацию о вулканах собирает геологическая служба PVMBG; за погодой, землетрясениями и предупреждениями о цунами следит BMKG; на местах к организации помощи подключаются национальные и региональные службы по чрезвычайным ситуациям BNPB и BPBD.

Такая система нужна не для того, чтобы напугать жителей, а чтобы выиграть время. Извержение может принести пепел, раскалённые облака газа и обломков, лавовые потоки, выбросы камней. Даже после того, как вулкан стих, угроза не всегда исчезает: сильный дождь способен смыть рыхлый вулканический материал в долины рек и превратить его в селевой

поток — лахар. Поэтому опасность связана не только с кратером: ручьи и речные русла на склонах тоже могут стать путями движения разрушительной массы.

Но та же геология, которая создаёт риск, помогает объяснить, почему вокруг вулканов так много жизни. Вулканический материал со временем разрушается, почвы обогащаются минеральными веществами, а склоны дают разные условия для земледелия. Это не значит, что любой пепел мгновенно превращается в плодородную землю: многое зависит от его состава, погоды и времени. И всё же вулканические ландшафты часто становятся местом, где рядом существуют лес, огороды, пастбища и густые поселения. Люди живут здесь не потому, что не замечают опасность, а потому, что земля одновременно кормит их и требует осторожности.

Когда дрожит берег

Землетрясения в Индонезии происходят не только возле вулканов. Одни связаны с движением плит в глубине, другие — с разломами в земной коре. На Суматре, например, вдоль острова тянется крупный разлом, идущий параллельно зоне субдукции. Само землетрясение нельзя надёжно предсказать за несколько дней или часов. Задача науки — изучать разломы, оценивать долгосрочный риск, быстрее определять параметры уже произошедшего толчка и передавать предупреждения о возможных последствиях.

Одно из таких последствий — цунами. Оно возникает, когда землетрясение, подводный оползень или другое событие резко смещает большой объём морского дна и воды. Не каждое сильное землетрясение вызывает цунами: важны глубина очага, его положение и направление движения пород. Но для человека на берегу правило должно быть простым: после сильного или долгого землетрясения нельзя ждать, пока море начнёт отступать, и нельзя терять время на съёмку. Нужно немедленно уходить на возвышенность или в обозначенное убежище, если это предписано местным планом эвакуации.

Тревожный сигнал может прийти от ВМКГ, по сирене, радио, телефону или через местные власти. Но связь бывает нарушена, а до некоторых поселений предупреждение добирается не сразу. Поэтому важно знать и естественные признаки: необычно сильное или продолжительное сотрясение у побережья, внезапное отступление моря, низкий гул со стороны океана. Услышал, почувствовал, заметил — действуй. Волны могут приходить сериями; возвращаться к берегу безопасно только после официального сообщения об окончании угрозы.

На острове Симеулуе в Индийском океане поколениями передавали слово «смонг» — рассказ о море, которое после землетрясения отступает, а затем возвращается огромной волной. Во время цунами 2004 года эти знания помогли многим жителям понять, что нужно уходить на возвышенность. Это не замена системам наблюдения и связи, а важное дополнение к ним. Приборы дают измерения, местная память — язык и смысл, понятные в решающую минуту.

Дождь приходит по календарю — и не всегда по расписанию

В тропиках легко представить погоду вечной: тепло, зелено, дождь. Но для островитянина год разделён на сезоны, а привычный ход дождей влияет на посевы, рыбалку, дороги и запасы воды. Во многих районах Индонезии обычно выделяют влажный сезон, часто приходящийся на период примерно с ноября по март, и более сухой сезон — приблизительно с апреля по октябрь. Однако это не единое расписание для всей страны. Экваториальные острова, горные районы и восточные провинции могут жить по разным погодным ритмам; сроки начала и окончания дождей меняются от года к году.

На сезонный рисунок влияют муссоны, а также крупные климатические колебания, в том числе Эль-Ниньо и Индийский океанский диполь. В отдельные годы они усиливают засуху в одних регионах и меняют распределение осадков в других. В сухие периоды растёт опасность лесных и торфяных пожаров, а дым может покрывать большие пространства и пересекать государственные границы. В сезон ливней полноводными становятся реки, на склонах чаще происходят оползни, а вулканический пепел в речных долинах может быть смыт лахарами. Изме-

нение климата добавляет новые сложности: более тёплый воздух способен удерживать больше влаги, повышая потенциал экстремальных осадков, а повышение уровня моря увеличивает риск затопления низких берегов.

На этой переменчивости держится необычайное разнообразие индонезийской природы. Острова различаются высотой, влажностью и историей изоляции. На склонах от жарких низин к прохладным вершинам меняются лесные пояса и местообитания. Между азиатским и австралийским природными мирами лежит область Уоллеси: её острова стали домом для видов, которых не встретишь ни на соседнем континенте, ни в точности на другом берегу. В морях вокруг архипелага живут коралловые сообщества с огромным разнообразием рыб и беспозвоночных; вдоль берегов растут мангровые леса, а выше тянутся тропические леса и высокогорные ландшафты.

Эти системы не просто красивый фон. Мангровые заросли удерживают осадки и смягчают воздействие волн, коралловые рифы поддерживают рыболовство и уменьшают энергию прибоя, леса задерживают влагу и укрепляют почвы. Но ни один природный барьер не способен гарантированно остановить цунами или защитить поселение от любого наводнения. Его сила зависит от высоты и направления волн, состояния экосистемы и особенностей берега. Риф, побелевший из-за теплового стресса, и вырубленный мангровый лес — уже не те системы, которые работали раньше.

Опасность тоже меняется, когда меняется землепользование. Вырубка лесов на крутых склонах может усиливать поверхностный сток и риск эрозии; в сочетании с сильным дождём это повышает вероятность оползней. Но неправильно сводить каждый оползень к одной только вырубке: важны геология, насыщенность почвы водой, крутизна склона и характер осадков. Застройка пойм и берегов помещает больше людей и домов в зоны затопления. Осушение торфяников облегчает возгорания, а уничтожение мангров лишает побережье части естественной защиты и мест, важных для рыб и ракообразных. Природа задаёт опасность, но последствия во многом зависят от того, где и как люди строят, что сохраняют и к чему готовятся.

Практическая схема: сигнал и действие

Опасность

Что может предупредить

Что делать

Активность вулкана

Повышение официального уровня, сообщения об изменении активности, ограничения доступа

Следить за указаниями PVMBG и местных властей; покинуть закрытую зону по объявленному маршруту; не идти в речные долины, если есть риск лахара

Землетрясение

Сильная или долгая тряска; предупреждение заранее для самого толчка надёжно предсказать нельзя

В помещении — пригнуться, укрыть голову и держаться за прочную опору; после толчка осторожно выйти, избегая повреждённых зданий и проводов

Цунами

Сообщение BMKG или местных служб; сильное долгое землетрясение у берега; необычное отступление моря

Сразу идти к возвышенности или в обозначенное убежище; не ждать следующего сообщения, если сработал природный признак; возвращаться лишь после официального отбоя

Муссонное наводнение или оползень

Предупреждение о сильных осадках, быстрое повышение уровня воды, трещины и подвижки грунта

Уходить в безопасное место по плану BPBD; не переходить затопленные дороги и русла; не укрываться у подножия нестабильного склона

Эту таблицу полезно не только прочесть, но и проверить на местности. Перед поездкой узнайте, какой вулкан или берег находится рядом, где проходит граница опасной зоны, каким маршрутом можно выйти из поселения и где расположено официальное убежище. Сохраните номера местных служб и заряжайте телефон, но не полагайтесь лишь на него: заранее договоритесь с попутчиками о месте встречи, если связь пропадёт. В небольшой сумке должны быть вода, лекарства, копии важных документов, фонарик и необходимые вещи для ребёнка или пожилого родственника. И главное — не отправляйтесь к кратеру ради фотографии и не пытайтесь пересечь затопленный поток, даже если вода кажется неглубокой.

Такая подготовка не превращает путешественника в специалиста по вулканологии. Она помогает не путать риск с неизбежностью и не принимать эффектную картинку за предупреждение. Облако над вершиной само по себе не означает катастрофу; отсутствие грома и пламени тоже не означает безопасности. Поэтому полезнее знать местные правила и доверять официальным сообщениям, чем пытаться самостоятельно поставить диагноз вулкану или реке.

В деревне на склоне утро продолжается. Пока зона ограничений остаётся закрытой, туда не идут — даже если облака разошлись и вершина выглядит спокойно. Кто-то проверяет, собрали ли соседи лекарства; кто-то уводит детей к родственникам за пределами обозначенной зоны. Позже, когда власти разрешат вернуться, люди откроют ставни, разожгут плиты и снова пойдут по своим делам. Повседневность возвращается не потому, что опасность была выдумкой, а потому, что к ней умеют относиться внимательно.

Индонезийская земля не неподвижный фундамент под жизнью, а её участник: она кормит, разделяет острова, прокладывает маршруты, меняет берега и временами требует оставить дом. Вулкан, муссонный дождь, землетрясение и риф связаны не только природными процессами, но и решениями людей — где селиться, что строить, какие знания передавать детям. Понимать эту страну значит видеть в её красоте не декорацию, а живую силу, с которой можно научиться сосуществовать: наблюдать, готовиться, беречь экосистемы и действовать сообща.

Первые жители и великие переселения: как складывались народы Индонезии

В известняковой пещере на юге Сулавеси фонарь выхватывает из темноты красноватую фигуру свиньи. Краска местами поблекла, камень над ней потемнел, но животное словно ещё движется по стене. Его нарисовал человек — только вот какой именно, мы не знаем. Археологи не могут спросить его имя, язык или название общины. Они могут исследовать пигмент, положение рисунка и тонкую корку минералов, которая образовалась поверх краски.

Так и поступили с изображением свиньи в пещере Леанг-Тедонгнге: возраст минерального слоя над рисунком показал, что изображению не менее 45 500 лет. Это не точная дата, когда художник коснулся стены, а нижняя граница: рисунок старше перекрывшей его корки. В соседних пещерах того же региона найдены изображения, для которых опубликованы ещё более древние оценки. Но даже самая точная дата не ответит на главный соблазнительный вопрос: кто был этот художник и к какому народу принадлежал?

Именно здесь начинается расследование. Один след ведёт к другой эпохе, другой остров — к иной истории. А простая схема, в которой всё население Индонезии происходит от одной группы, прибывшей одним маршрутом, начинает рассыпаться.

Слово «первые» не означает «единственные»

Архипелаг не был пустой сценой, на которую однажды вышел народ, давший начало всем остальным. До появления людей современного типа здесь жили другие представители рода Номо. На Яве найдены останки *Homo erectus* — древнего человека прямоходящего; их история насчитывает более миллиона лет, а некоторые оценки приближаются к полутора миллионам. На Флоресе жили небольшие люди, которых учёные назвали *Homo floresiensis*. Их останки из пещеры Лианг-Буа относятся приблизительно к периоду 100–60 тысяч лет назад. Каменные орудия на острове обнаружены в более древних слоях, но неизвестно, к какому именно виду людей они принадлежали.

Эти находки важны, однако их нельзя превращать в прямую родословную современных индонезийцев. Древние виды людей — не ранние названия нынешних народов и не ступени национальной истории. Между теми эпохами и сегодняшними общинами лежат десятки тысяч лет, смены климата, исчезновение групп, переселения и смешение.

Есть и географическая подсказка. Во время ледниковых периодов уровень моря был ниже, и Суматра, Ява и Калимантан соединялись с материковой Юго-Восточной Азией обширной сушей — Зондским шельфом. Новая Гвинея, в свою очередь, была частью Сахула — древнего материка, объединявшего её с Австралией. Но между ними лежала Уоллесья: острова и глубокие проливы, которые даже при низком уровне моря не превращались в сплошной мост.

Чтобы попасть через Уоллесью, людям требовалось пересекать воду. Не обязательно на судах, похожих на современные лодки: археология не позволяет представить каждое древнее плавание. Но пересечения происходили, и многократно. Современные люди заселили регион десятки тысяч лет назад; появление человека на Сахуле обычно относят примерно к промежутку 50–65 тысяч лет назад, хотя детали и точные маршруты продолжают обсуждаться. Каменные берега не хранили бортовые журналы. Зато археологические стоянки, останки и произведения искусства показывают, что море здесь было не только преградой, но и пространством возможного движения.

Рисунок на Сулавеси — одно из свидетельств присутствия людей, способных создавать сложные изображения и сообщать через них что-то другим. Но он не раскрывает, каким языком говорили люди, его создавшие, и не доказывает непрерывную связь между ними и конкретной современной общиной. Это след человеческой жизни, а не паспорт художника.

Волны, которые не стирают берег

Около четырёх тысяч лет назад в истории островной Юго-Восточной Азии началось крупное языковое и культурное расширение. Австронезийские языки распространились из района Тайваня через Филиппины в Индонезийский архипелаг и дальше на восток. К этой семье относится большинство языков Индонезии, в том числе яванский, сунданский, балийский и многие языки восточных островов.

Языковеды выводят родство языков по устойчивым соответствиям: например, по тому, как меняются похожие звуки в родственных словах. Археологи сопоставляют эти выводы с поселениями, керамикой, орудиями и другими находками. В целом данные указывают на длительное движение людей и идей по островам, сопровождавшееся развитием земледелия и морских навыков. Но это не была одна флотилия, прибывшая в один год к пустым берегам.

Волна расселения редко похожа на линию на карте. Кто-то переселяется целой семьёй; кто-то вступает в брак в соседней бухте; кто-то перенимает язык более влиятельного торгового центра, не меняя места жительства. Новые слова, способы выращивать растения, рецепты изготовления керамики и формы лодок могут перемещаться с разной скоростью. Язык иногда распространяется далеко, не увлекая за собой миллионы новых жителей. Или, наоборот, люди принимают новые технологии, сохраняя родную речь.

Поэтому важно различать австронезийский язык и австронезийский народ. Первый — понятие лингвистики, обозначающее родство языков. Второе звучит так, будто речь идёт о единой биологической общности с общей границей и неизменной культурой. Для архипелага такое упрощение не работает. Распространение языков сопровождалось контактами, браками и локальным развитием; старые сообщества не обязательно исчезали — часто они становились частью новых историй.

Восток Индонезии особенно ясно показывает, насколько пёстрой бывает языковая карта. Наряду с австронезийскими здесь говорят на языках, которые обычно объединяют под названием папуасских. Это собирательное обозначение множества языковых семей, а не одной семьи и не единого народа. Папуасские языки встречаются не только в индонезийской части Новой Гвинеи, но и на некоторых соседних островах, включая районы Малуку и Нуса-Тенггара.

Папуасские народы — не «остаток прошлого» и не неподвижная окраина большой истории переселений. Это современные общества с собственными политическими, культурными и языковыми переменами, связанными с городами, школами, миграцией и глобальным миром. Их прошлое не сводится к генетическим исследованиям, а настоящее — к тому, насколько далеко они находятся от столицы.

Четыре окна прошлого

Чтобы не смешивать разные свидетельства, полезно представить прошлое как комнату с четырьмя окнами. Каждое открывает свой вид, но ни одно не показывает весь пейзаж.

Окно

Что оно помогает увидеть

Чего оно не может доказать в одиночку

Археология

Возраст стоянок и предметов, способы обработки камня, питания, строительства и погребения

Как называли себя люди, на каком языке говорили и считали ли себя частью той же общины, что их соседи

Языкознание

Родство языков, вероятные направления распространения слов и языковых форм
Что все носители родственного языка имеют одинаковое происхождение или переселились одновременно

Генетика

Сходство и смешение линий происхождения, отдельные эпизоды древних контактов между группами

К какой культуре или языку принадлежит человек; одну «чистую» и неизменную родословную народа

Устная история

Память о местах, предках, переселениях, правах и отношениях внутри сообщества

Точную археологическую дату каждого события или универсальную хронику для всех народов региона

Археология особенно убедительна там, где речь идёт о материальных следах. Но каменный наконечник не объяснит, как его владелец называл дом. Языкознание способно восстановить вероятное родство слов, однако общий язык не равен общей ДНК. Генетическое сходство говорит о биологическом родстве в статистическом смысле, но не присваивает человеку этническую принадлежность. Устная память может хранить важнейшие отношения людей с землёй и предками, не будучи перечнем дат в современном понимании истории.

В тропиках есть и дополнительная трудность: жара, влажность и кислая почва часто плохо сохраняют человеческие останки и другие органические материалы. Поэтому генетика древних образцов в регионе развивается неравномерно, а выводы нередко приходится проверять по данным о современных популяциях. В восточной Индонезии исследования показывают сложные сочетания разных линий происхождения, включая родство с древними популяциями, близкими к тем, чьи следы связаны с Денисовой пещерой в Сибири. Но это не означает, что существует отдельный «денисовский народ» или что генетическая составляющая определяет культуру. Древняя биология — одна часть истории, а не её готовый заголовок.

Чтобы увидеть, как четыре окна работают вместе, представим собирательный разговор — не запись реального интервью и не цитату конкретной общины. Исследователь беседует с хранителем местной истории у места, которое важно для жителей.

— Если в предании говорится, что предки пришли с моря, можно ли считать это доказательством миграции? — спрашивает исследователь.

— Это доказательство того, что переход по морю важен в нашей памяти, — отвечает хранитель. — Но вы спрашиваете о самом событии, а я рассказываю, почему это место важно для нас сейчас.

Такое различие не обесценивает предание. Оно помогает не заставлять его отвечать на вопрос, для которого оно не предназначено. Археолог может проверить возраст поселения. Языковед — сопоставить слова и их изменения. Генетик — исследовать происхождение линий. Хранитель истории — объяснить, какое значение место имеет для общины и как связаны с ним обязанности, родство и память. Когда ответы не совпадают, это не обязательно означает, что кто-то ошибается: возможно, перед нами разные вопросы.

Как читать карту без единственной стрелки

Удобный способ изучать происхождение народов — не начинать с вопроса «кто пришёл первым?», а уточнять, что именно мы хотим узнать.

1. Если интересует раннее присутствие человека, ищите датированные слои, останки и орудия. Спрашивайте, что именно датировали: сам предмет, уголь из соседнего слоя или минеральную корку над рисунком.

2. Если интересуют языковые связи, сравнивайте языки и помните, что язык может распространяться без полного замещения населения.

3. Если интересует биологическое родство, рассматривайте генетические результаты как вероятности и смешение, а не как границы между народами.

4. Если интересует память сообщества, узнавайте, кто вправе говорить от его имени, какова цель рассказа и какие правила действуют вокруг священных или чувствительных мест.

Попробуйте это упражнение во время поездки по архипелагу — например, в музее или у археологического памятника. Выберите один предмет или рассказ и запишите четыре коротких ответа: что здесь видно археологу; что мог бы исследовать лингвист; какие вопросы поставил бы генетик; что может объяснить местная память. Затем добавьте пятый пункт: чего ни один из этих источников не доказывает. Это простое действие защищает от привычки превращать одно выразительное свидетельство в универсальную историю.

Есть и практическое правило для путешественника: древний рисунок или священное место — не только источник информации, но и часть живого культурного пространства. Следуйте правилам доступа, не трогайте изображения, уточняйте, можно ли фотографировать, и не записывайте рассказы без согласия собеседников. Уважение здесь — не церемониальная добавка к науке, а условие, при котором знание вообще становится возможным.

Народы Индонезии складывались не из одного исходного центра и не в результате единственного переселения. В их истории переплетены древнейшее присутствие людей, переходы через море, языковые расширения, местная преемственность, смешение и самостоятельные истории островных сообществ. Пещерная свинья на Сулавеси не сообщает нам, кто был её художник. Зато напоминает: даже очень древний след — это не готовый ответ, а начало внимательного разговора.

Когда мы перестаём искать одну стрелку, карта становится сложнее, но правдивее. На ней видны не только маршруты переселенцев, но и берега, где люди оставались, встречались, меняли речь, перенимали навыки и создавали новые общности. Следующий шаг этого исследования естественен: понять, как море превратило разрозненные острова в пространство постоянных контактов.

Дороги через океан: мореходы, порты и торговля, связавшая острова

На причале пахнет солью, влажной верёвкой и пряностью, которая щиплет нос даже сквозь ткань мешков. Грузчики переносят гвоздику с лодки на берег, торговец проверяет сухость бутонов, писец отмечает число тюков. На палубе спорят на языках, которых не понимают соседние острова; зато жесты вокруг цены понятны всем. За мысом ждёт открытая вода, а вместе с ней — неизвестность: попутный ветер, штормовая полоса, встречное судно, ещё один порт, где груз сменит владельца.

Так могла выглядеть одна из остановок на пути гвоздики из Молуккских островов к покупателю на Яве — не сцена из журнала конкретного корабля, а осторожная реконструкция морских связей XVI–XVII веков. Один и тот же товар мог идти разными дорогами, переходить с судна на судно и менять цену всякий раз, когда менялись ветер, спрос или власть в порту. Важно не вообразить единую торговую линию, неизменную на протяжении столетий, а увидеть сам принцип: острова соединяли маршруты, знания и люди, а не одна большая дорога, начерченная на карте.

Путь бутона гвоздики

Гвоздика — дерево Молуккских островов, прежде всего северной их части. Её выращивали на островах, в том числе близ Ternate и Тидоре, собирали бутоны и сушили. Но выращивание пряности — лишь начало её пути. Чтобы попасть к покупателю, товару требовались лодка, порт, посредник, безопасная стоянка и знание того, когда выходить в море.

Один из возможных маршрутов в раннее Новое время мог выглядеть так:

Этап

Зона

Что происходит

1

Ternate, Тидоре и соседние острова

Гвоздику выращивают, собирают, сушат и готовят к продаже.

2

Молуккское море и промежуточные стоянки

Местные мореходы везут груз к более крупным рынкам, выбирая переходы по погоде и состоянию моря.

3

Южный Сулавеси, район Макасара

Товар продают, обменивают или перегружают; здесь сходятся региональные связи.

4

Море Флорес и Яванское море, порт северной Явы, например Гресик

Гвоздика попадает к новым торговцам и покупателям, часть груза продолжает путь дальше.

5

Другие азиатские порты

Пряность может быть перепродана и отправлена в сторону Малаккского пролива или других рынков.

Эта таблица — не расписание и не свидетельство о единственной «правильной» трассе. В разные годы и эпохи груз мог идти через другие острова, а отдельные участки пути могли проходить на разных судах. В этом и состояло устройство торговли: она была не прямой линией от производителя к покупателю, а цепочкой местных маршрутов, связанных между собой.

Сначала гвоздика принадлежала людям, которые знали деревья, почву и время сбора. Затем она становилась грузом мореходов — жителей островных поселений, чья работа зависела от опыта, а не только от удачи. Они знали, как вести лодку между рифами, где искать пресную воду, как распознать перемену погоды по облакам и зыби. Одни суда могли идти далеко, другие — перевозить товар лишь до ближайшего рынка, где его принимала следующая команда. При каждом переходе менялись не только руки, но и условия сделки: стоимость груза, пошлина, долг, договорённость с местным правителем.

Южный Сулавеси был одним из важных звеньев таких связей; к концу XVI и в XVII веке Макасар стал заметным торговым центром. Здесь могли встретиться купцы из разных частей архипелага и соседних регионов. Отсюда груз отправлялся дальше, например к портам северного побережья Явы. В Гресике или другом порту пряность снова меняла владельца. Покупатель мог быть местным торговцем, перекупщиком, снабженцем дальнего судна или представителем власти, собиравшей пошлины. Не обязательно, что гвоздика сразу уходила за пределы Индонезии: часть оставалась внутри архипелага, где её использовали и перепродавали.

Слово «товар» скрывает множество человеческих решений. Кто выдал ссуду на закупку? Кто отвечал за сохранность мешков? Кто переводил переговоры? Кто определял сбор за вход в гавань? Кто разрешал пришлым купцам торговать? За каждым грузом стояла не только лодка, но и общество, которое умело собирать лодку, ремонтировать её, кормить экипаж и поддерживать правила обмена.

Календарь, написанный ветром

В Индонезии морское путешествие планировали не только по расстоянию, но и по сезону. На многих участках архипелага муссонные ветры заметно меняют направление в течение года. В общих чертах северо-западный муссон приходится на влажную часть года, а юго-восточный — на более сухую. Но это не универсальный переключатель: местный рельеф, проливы, берега и сезонные дожди меняют картину. Ветер, удобный на одном участке, может быть неблагоприятен на другом.

Поэтому мореходу важно было знать не только, откуда дует ветер сегодня, но и что происходит дальше по маршруту. Удачный переход мог зависеть от того, успеет ли лодка пройти открытый участок до ухудшения погоды, где можно переждать перемену сезона и хватает ли запасов на дополнительную стоянку. Иногда самым разумным решением было не идти. Ожидание в порту тоже входило в маршрут: пока экипаж чинил парус или пополнял воду, груз мог найти нового покупателя, а команда — новых попутчиков.

Муссон не создавал торговлю сам по себе. Он задавал ритм, к которому люди приспособивали плавания, сроки ярмарок и запас продовольствия. Как расписание поездов влияет на жизнь города, так сезонный ветер влиял на жизнь гавани. Только расписание это нельзя было распечатать заранее: его приходилось читать по небу, морю и опыту предыдущих плаваний.

Переход между островами не был пустотой между двумя точками на карте. Это была область навыков и риска. Мореходы ориентировались по береговым очертаниям, течениям, звёздам и характеру волнения. Они учитывали мелководья, рифы, внезапные шквалы и места, где можно укрыться. Индонезийские суда различались по назначению и местным традициям. Нельзя свести их к одной «древней лодке»: в архипелаге веками развивались разные формы корпуса, парусов и оснастки. Знаменитые современные пиниси, связанные с кораблестроите-

лями Южного Сулавеси, принадлежат собственной исторической традиции и не должны автоматически превращаться в образец для всех эпох и островов.

Технология здесь — не только дерево и парус. Это ещё и передача знания. Навигационное умение усваивали в плаваниях, запоминали в рассказах и проверяли на практике. Карта могла помогать, но не отменяла необходимости понимать море. Хороший мореход знал не просто направление, а условия, при которых это направление безопасно.

Порт — место, где встречаются не только грузы

Порт был сложной системой. Ему требовались защищённая стоянка, доступ к воде, место для разгрузки, ремонтные мастера и люди, способные договориться о цене. В нём могли работать переводчики, посредники, хранители складов, носильщики, сборщики пошлин, корабельные плотники и торговцы продовольствием. Небольшая гавань связывала близлежащие деревни с дальними маршрутами; крупный порт соединял уже целые сети.

Поэтому гвоздика никогда не путешествовала в одиночку. В той же лодке могли находиться и другие товары: рис, соль, ткань, керамика, лесные смолы, металл. Одни грузы были нужны для повседневной жизни, другие приносили высокую прибыль на далёких рынках. Рис, например, мог быть ценен там, где его не хватало, и служить важным обменным товаром. Ткани и керамика привозили не только вещи, но и новые образцы работы, оформления и потребления. Через порты перемещались навыки, рассказы, политические новости и представления о том, как устроен мир.

Так распространялись религиозные идеи — но не в виде простого правила «купец привёз веру, и город переменялся». Торговые связи облегчали встречи между людьми; вместе с купцами могли прибывать учителя, учёные и путешественники. Местные общины сами выбирали, что принимать и как это истолковывать. Буддийские и индуистские традиции, а позднее ислам, укоренялись не одинаково и не одновременно во всех местах. Их история складывалась из торговли, политики, браков, образования, покровительства правителей и решений самих общин.

То же относится к политическим идеям. Порт мог быть источником дохода для правителя и местом, где тот встречался с посланниками и торговцами. Возможность взимать пошлины, защищать гавань и контролировать проходы укрепляла власть. Но море редко подчинялось одной руке целиком: влияние правителя менялось от острова к острову и от сезона к сезону. Контроль над одним важным портом не означал автоматического контроля над всем архипелагом.

Узкие проливы придавали отдельным местам особое значение. Малаккский пролив связывал Индийский и Тихоокеанский миры через морские пути Юго-Восточной Азии; Сундский и другие проходы имели свои значения для движения между островами и морями. Однако важность пролива не означала, что вся торговля обязана была идти только через него. Моряки могли выбирать обходные маршруты, использовать другие гавани и менять направление в зависимости от политики, погоды и доступности стоянок. Архипелаг был не одной дорогой с единственным шлагбаумом, а множеством дорог, чья ценность менялась.

Не одна сеть на все времена

Морские связи в Индонезии намного старше известных нам портовых хроник. Археология и история языков свидетельствуют о длительных переселениях и обменах между островами задолго до появления европейских кораблей. Но и здесь важно избегать слишком простой картины: не существовало единого древнего народа мореходов, который однажды связал всё воедино. Были многие сообщества, разные способы плавания и местные истории, взаимодействовавшие друг с другом.

В первые века нашей эры острова постепенно включались в обмен с соседними регионами. В разных местах ценились лесные продукты, смолы, пряности, металлы и сельскохозяйственные товары. Индийские ткани, китайская керамика и другие привозные вещи попадали на архипелаг через цепочки посредников. Участие в дальнем обмене не делало островные обще-

ства пассивными получателями: местные мореходы и торговцы выбирали маршруты, обеспечивали переходы и создавали свои рынки.

С VII века особую роль играла Шривиджая, влиятельная морская держава, связанная с Суматрой и важными морскими путями. Её власть и влияние менялись, а не покрывали архипелаг сплошной административной сетью. Позднее значимые торговые связи поддерживали и другие центры, в том числе яванские государства. Порты помогали царским дворам получать доход, вести переговоры и демонстрировать могущество. Но морская торговля была шире любой одной державы: соседние общины продолжали обмениваться товарами и тогда, когда над ними менялись политические флаги.

Приход португальцев, а позднее усиление голландской Ост-Индской компании изменили условия торговли. Европейские державы не создали морскую сеть с нуля — они вошли в уже существовавший мир маршрутов и попытались подчинить его собственным интересам. Крепости, вооружённые суда, договоры, блокада и монополии стали инструментами борьбы за контроль над пряностями. Местные правители и торговцы договаривались, сопротивлялись, меняли партнёров или переносили торговлю на другие пути. Иногда привычная гавань теряла значение; иногда соседний порт выигрывал от ограничений, наложенных на конкурентов. Море оставалось дорогой, но движение по ней всё чаще сопровождалось борьбой за право назначать цену и решать, кому разрешено пройти.

Сегодня путь груза выглядит иначе. Товар может ехать в контейнере на моторном судне, а капитан сверяется с электронными картами, прогнозами погоды и навигационными приборами. Межостровные пассажирские и грузовые перевозки поддерживают паромы и суда национальных операторов, в том числе Pelni. Но современная техника не отменяет географию. Большой порт, удобная гавань, время пересадки, доступность топлива и надёжность расписания по-прежнему определяют, насколько легко остров связан с другими. Если порт перегружен или рейсы редки, расстояние на карте может оказаться обманчивым.

Упражнение: проследите путь вещи

В следующий раз, когда вы окажетесь на рынке, в магазине у порта или на борту парома, выберите один товар — мешок риса, бутылку воды, ткань или упаковку кофе. Попробуйте восстановить его путь не до конца — это часто невозможно, — а настолько, насколько позволяют этикетка, разговор с продавцом и карта.

1. Найдите начало пути. Где товар произвели или собрали? Есть ли на упаковке название острова, района или фирмы?

2. Отметьте возможные остановки. Какие порты могли быть нужны для перегрузки, хранения или продажи?

3. Назовите людей, которые добавляют ценность. Кто выращивал, упаковывал, перевозил, продавал и доставлял товар?

4. Подумайте о сезонности. Что изменится для этого маршрута из-за дождей, волнения моря или редкого расписания?

5. Найдите слабое место. Какое звено задержит поставку, если паром отменят, порт закроют или дорогу к пристани размочит?

Это простое упражнение помогает увидеть торговлю не как абстрактную цифру, а как последовательность решений и зависимостей. У товара есть происхождение, но нет единственного пути. Он движется благодаря людям, инфраструктуре и доверию между теми, кто, возможно, никогда не встретится.

На палубе современного парома пассажир смотрит на остров, который медленно исчезает за кормой. Рядом в грузовом отсеке едут продукты, детали для мастерской, почта и вещи для семьи. До следующей пристани ещё несколько часов. Двигатель заменил парус, спутниковый прогноз — часть старых примет, расписание — ожидание подходящего ветра. Но глав-

ный принцип остался прежним: острова связаны не потому, что море между ними исчезло, а потому, что люди научились превращать его в путь.

Когда товар прибывает в порт, он приносит с собой больше, чем цену. Торговые доходы поддерживали власть, соперничество портов меняло судьбы царств, а религиозные и художественные традиции путешествовали вместе с людьми и идеями. Чтобы понять, как морские сети помогли возникнуть крупным государствам и как их правители выражали свою власть, теперь стоит перейти от пристаней к храмам и царским дворам.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.