

МОРЕХОДЫ

КАК ЛЮДИ ОТКРЫВАЛИ МИР
И МЕНЯЛИ ХОД ИСТОРИИ



ИИ
Александр Громов

Александр Громов

Мореходы: как люди открывали мир и меняли ход истории

<https://litres.ru/74617889>

SelfPub; 2026

Аннотация

Как пройти через океан, если берег исчез, карта неточна, а ошибка грозит гибелью? Тысячелетиями мореходы отвечали на этот вопрос без спутников: читали ветер и течение, наблюдали звёзды и волны, сверяли приборы с картами и опытом команды. Но одного мастерства было мало: дальние плавания зависели от портов, снабжения, договоров и труда множества людей.

«Мореходы: как люди открывали мир и меняли ход истории» — рассказ о том, как море стало дорогой, границей и полем борьбы. От первых переселений и торговых сетей древности до кругосветок, паровых судов, мировых войн и глобального судоходства книга объясняет, как менялись навигация и морская сила — и кто платил за расширение связей. Вы узнаете, почему открытия становились коллективным достижением, как торговля соседствовала с завоеванием, а карты — с политическими интересами.

Для всех, кто любит историю, географию и истории исследований.

Содержание

Море как дорога: ветра, течения, берега и опасности	6
Первые мореходы: лодки, миграции и заселение островов	17
Средиземноморье древности: финикийцы, греки и Рим	28
За пределами Средиземноморья: Индийский океан, Китай и Полинезия	39
Конец ознакомительного фрагмента.	44

Александр Громов
Мореходы: как люди
открывали мир и
меняли ход истории

Мореходы: как люди открывали мир и меняли ход истории

Александр Громов

Море как дорога: ветра, течения, берега и опасности

Волна ударила в борт так, что на мгновение исчезли и палуба, и небо. Судно накренилось; снасти загудели, как натянутые струны. Ветер рвал парус, дождь стирал горизонт. Берега не было видно — хотя люди на борту знали, что где-то там, в темноте, лежит земля. Оставалось решить, куда держать нос: продолжать путь, менять курс или искать укрытие, которого никто не мог разглядеть.

Представим, что у кормы стоит опытный мореход. У него нет метеосводки, спутникового снимка и точной карты глубин. Зато он знает, что ветер переменялся раньше, чем усилился дождь. Замечает: короткие волны идут поперёк длинной зыби, пришедшей издалека. Вода у борта стала мутнее — возможно, судно приблизилось к мелководью или к устью реки. Птицы мелькнули над волнами, но он не принимает это за обещание близкого берега: птицы способны уходить далеко в море. Он не угадывает будущее. Он сопоставляет признаки и выбирает не самый смелый, а наименее опасный шаг.

Море в такой момент кажется пустым и бесформенным. Но пустота обманчива. В ней есть повторяющиеся пути — полосы ветра и течения, сезонные окна, удобные проливы,

знакомые стоянки. У них нет дорожных знаков, зато есть закономерности. Мореплавание начиналось не с победы над морем, а с умения замечать эти закономерности и помнить их.

Ветер: сила, которая задаёт направление

Ветер рождается из различий температуры и давления, но моряк ощущает его проще: как силу, которая может наполнить парус, сдуть судно с курса или превратить воду в беспорядочную стену. Когда ветер долго дует над открытым участком моря, он передаёт воде энергию и поднимает волны. Чем больше пространство, над которым он успевает разогнаться, и чем дольше он дует, тем значительно может стать волнение.

Однако волна не всегда показывает, откуда дует ветер прямо сейчас. Длинная зыбь может прийти из далёкого района, где шторм уже стих. Поэтому опытный наблюдатель различает местную, короткую волну и более размеренную зыбь. Если они идут навстречу друг другу, море становится особенно крутым и неудобным. Ветер и волна не обязаны совпадать — море хранит память о погоде за горизонтом.

Для парусного судна важно и то, под каким углом ветер встречает курс. Попутный ветер помогает идти вперёд, но не всегда даёт полный контроль над судном. Встречный заставляет лавировать — двигаться к цели зигзагами, если устройство судна позволяет. А ветер, который несёт корабль к опасному берегу, опасен даже тогда, когда сам по себе не кажется

сильным. Такой берег называют подветренным: если судно потеряет ход или управление, его может прижать к суше.

Ветер меняется не только от сезона к сезону. Он меняется и возле земли. Днём нагретый берег поднимает тёплый воздух; с моря приходит более прохладный. Ночью картина может стать обратной. В узких долинах и у крутых склонов возникают порывы, которых не ждёшь в нескольких милях от берега. Поэтому «здесь обычно дует с запада» — полезное знание, но не гарантия для каждого часа и каждой бухты.

Моряки прошлого не располагали современной метеорологией. Они не вычисляли атмосферные фронты и не видели прогнозов. Их знание было другим: накопленным и местным. Они запоминали, как выглядит небо перед переменной ветра, в какое время года чаще приходят шторма, какие берега дают укрытие при определённом направлении волн. Такое знание могло быть точным в знакомом районе — и недостаточным в незнакомом.

Течение: дорога, которую не видно

Ветер толкает не только парус, но и поверхностный слой воды. Течения возникают также из-за приливов, различий температуры и солёности, формы берегов и морского дна. Одни из них охватывают огромные пространства, другие появляются в проливе или у мыса и могут меняться за несколько часов.

Течение способно помочь судну пройти большее расстояние при том же усилии — или незаметно увести его в сто-

рону. Даже если нос направлен прямо на остров, вода может сносить корабль мимо него. Поэтому курс судна и его путь по воде — не одно и то же. Мореходу важно не только куда он смотрит, но и куда его несёт.

У мыса поток может ускоряться, а в проливе — менять направление вместе с приливом. Иногда ветер и течение усиливают друг друга; иногда встречаются, и тогда волна становится короткой и крутой. На карте участок может выглядеть спокойным, а в натуре оказаться трудным. Поэтому опытный капитан не превращал знание о течении в заклинание вроде «оно всегда идёт на север». Он учитывал место, время и погоду.

Прилив — ещё один ритм моря. Там, где разница между полной и малой водой велика, прилив открывает вход в мелкую гавань или, наоборот, делает его опасным. В узком проливе приливное течение способно стать сильным. В Средиземном море приливы обычно скромнее, чем во многих других районах мира, но и там местные особенности имеют значение. Прилив не просто поднимает и опускает воду: он задаёт расписание прохода.

Берег: ориентир и ловушка

Берег помогает не потеряться. Горы, мысы, острова и очертания бухт становятся ориентирами; цвета земли и характер волн подсказывают глубину и подводный рельеф. Если мореплаватель держался знакомой линии побережья, ему не нужно было каждый раз пересекать широкое открытое

море. Он мог идти от одной узнаваемой точки к другой.

Но близость земли не равна безопасности. У мыса волны могут ломаться о подводный выступ. За песчаным баром скрывается мелководный вход, доступный лишь при подходящем уровне воды. Риф иногда выдаёт себя только переменной цвета, полосой прибоя или бурунами, и эти признаки легко спутать с игрой света. В тумане знакомый берег исчезает, а звук прибоя может быть обманчив: он не всегда позволяет понять, насколько близко суша.

Бухта тоже не обязательно убежище. Если ветер гонит судно к её открытому входу, войти может оказаться труднее, чем остаться в море. Если же шторм идёт с другой стороны, та же бухта способна спасти корабль. Важно не просто искать землю, а понимать, с какой стороны на неё придёт ветер и где судно сможет укрыться, не оказавшись запертым у берега.

Мореплователи пользовались и простыми средствами измерения. Глубину можно было проверять грузом на лине — лотом; к нему иногда прилипал грунт, давая дополнительную подсказку о месте. Но такой способ требует времени, а на волнении измерение становится труднее. Он не заменяет наблюдения и не даёт точной карты. Это ещё один пример практического знания: полезного, ограниченного и зависящего от условий.

Сезон как расписание моря

Некоторые морские дороги открываются не потому, что путь стал короче, а потому, что ветер в нужное время начи-

нает дуть в нужную сторону. Самый наглядный пример — муссоны Индийского океана. В разные сезоны господствующие ветры меняют направление, и вместе с ними меняются возможности перехода между Аравией и западным побережьем Индии. Моряки, хорошо знавшие сезонный ритм, могли планировать путь так, чтобы ветер помогал пересечению моря, а не мешал ему.

Но благоприятный ветер не означает безмятежного плаванья. Муссон способен принести сильное волнение и тяжёлую погоду. Смысл сезонного знания не в обещании безопасности, а в выборе вероятно более подходящего времени и понимании цены перехода. Нужно знать, когда отправляться, где ждать, сколько воды и пищи взять и что делать, если ветер задержится или переменится.

В Эгейском море летом часто дуют сильные северные ветры — мелтеми, или этезии. Для одного направления пути они могут оказаться полезными, для другого — серьёзным препятствием. Между островами ветер ускоряется в проливах, а за островом может наступить временное затишье. Моряк, который видел только общее направление ветра, упускал бы местную картину; тот, кто знал каждый пролив, всё равно не мог считать его предсказуемым при любой погоде.

Вот почему короткий путь нередко был опаснее длинного. Прямой переход через открытое море экономил расстояние, но оставлял судно надолго без близкого укрытия. Более длинный маршрут мог вести от острова к острову, позволять

переждать неблагоприятный ветер и пополнить запасы. Но и путь вдоль берега не всегда был безопаснее: на нём встречались рифы, мелководье, внезапные порывы и участки без удобной стоянки. Выбор зависел от сезона, типа судна, груза, опыта команды и состояния моря.

Условная карта: из Омана к западной Индии

Представим не точную реконструкцию конкретного древнего плавания, а схему планирования сезонного перехода через Аравийское море. Она показывает, как одно решение связывает ветер, течение, берег и запасы. Реальный маршрут менялся бы в зависимости от судна и обстановки.

Этап

Зона

Что помогает

Опасности и решения

1. Подготовка

Защищённая гавань на побережье Омана

Можно осмотреть судно, пополнить воду и дожждаться подходящего сезонного ветра

Нельзя считать календарную дату гарантией погоды. Перед выходом оценивают состояние моря и готовность команды

2. Выход из гавани

Прибрежные воды Аравии

Берег остаётся ориентиром; местные знания помогают выбрать время выхода

Волнение у входа, подводные препятствия и ветер, который может затруднить возвращение

3. Переход через море

Открытая часть Аравийского моря

В сезон юго-западный муссон может направлять судно к западной Индии

Долгий путь без надёжного убежища; ветер, волна и течение могут влиять по-разному. Нужны запасы и запасной план

4. Подход к берегу

Западное побережье Индии

Береговые ориентиры помогают уточнить место прибытия
Мели, наносы, устья рек и приливные условия. Нельзя входить в незнакомую гавань только потому, что земля уже видна

5. Обратное плавание

Тот же морской коридор в другой сезон

Сезонный разворот ветров может сделать обратный переход возможным

Время возвращения определяется не желанием экипажа,

а переменной сезонных условий и готовностью судна

Из этой схемы видно: маршрут — не линия между двумя точками, а последовательность решений. Можно выбрать прямой переход и выиграть расстояние, но надолго лишиться укрытия. Можно двигаться осторожнее, пользуясь стоянками, однако потратить больше времени и столкнуться с опасностями у самого берега. «Длиннее» не всегда значит «безопаснее», как и «короче» не всегда означает «быстрее»: задержка из-за встречного ветра способна поглотить всю экономию пути.

Читать признаки, не верить одному

Мореход наблюдает не ради красивого вида. Он собирает свидетельства, причём каждое по отдельности может обмануть.

Направление ветра показывает, откуда приходит воздушный поток, но не всегда — куда пойдёт судно. Высота и форма волн говорят о силе ветра и открытости участка, однако длинная зыбь может быть следом далёкого шторма. Изменение цвета воды иногда указывает на мелководье, песчаное дно или речные наносы, но его могут создать облачная тень и отражение света. Птицы помогают понять, что в районе есть пища или подходящие условия, но не служат надёжным «маяком на берег». Облака могут предвещать перемену погоды, но их значение зависит от сезона и региона.

Практическое правило простое: важен не отдельный при-

знак, а их сочетание. Если ветер усилился, волна стала круче, а у берега видна полоса бурунов, решение приблизиться к суше требует особой осторожности. Если небо меняется, но море пока спокойно, это не повод немедленно паниковать — зато хороший повод проверить снасти, запасы и возможные места укрытия.

Попробуйте упражнение на безопасном берегу или по карте. Выберите небольшой морской участок и ответьте на пять вопросов: откуда чаще всего дует ветер в выбранный сезон; где находятся ближайшие защищённые гавани; какие участки мелководны или скалисты; как меняется путь, если течение сносит судно в сторону; где можно переждать задержку? Затем запишите отдельно то, что вы наблюдаете, и то, что предполагаете. Например: «волна идёт с северо-запада» — наблюдение; «значит, шторм близко» — предположение, которое нужно проверить другими признаками. Такое разделение помогает не путать внимательность с уверенностью.

Дорога, проложенная знанием

Когда мы смотрим на карту, море кажется белым промежутком между нарисованными берегами. Для морехода оно никогда не было пустым. Ветер делил его на удобные и неудобные направления, течения сносили судно или помогали ему, приливы открывали и закрывали проходы, сезоны меняли саму возможность путешествия. Берега становились ориентирами и убежищами — но также местом рифов, ме-

лей и внезапных ловушек.

Знания моряков не превращали плавание в безопасное занятие. Они помогали увидеть, что опасность распределена неравномерно, что один и тот же участок в разные месяцы может стать другим, а удачный путь зависит от терпения не меньше, чем от смелости. Мореходство было не борьбой человека с природой, а трудным разговором с ней: наблюдать, сопоставлять, помнить, отступать, когда условия не подходят, и выходить в путь, когда открывается возможность.

Ветер не рисовал на воде дорогу буквально. Её создавали повторяющиеся ветры, течения, сезонные перемены, знание берегов и опыт тех, кто возвращался и рассказывал. Но чтобы воспользоваться этой дорогой, людям сперва понадобилось выйти в море — построить лодки, освоить плавание и решиться на путь к островам, которых ещё не было видно с берега.

Первые мореходы: лодки, миграции и заселение островов

На рассвете берег ещё различим: тёмная полоса леса за спинами, знакомая вода у ног, знакомые звуки. Впереди — другой остров. Между ними лежит пролив, и его поверхность кажется гладкой лишь издали. Люди проверяют связки стволов, укладывают пищу и воду, усаживают детей ближе к середине. Кто-то смотрит на облака над горизонтом, кто-то — на направление зыби. Никто не может знать наверняка, что ждёт по ту сторону. Но ожидание тоже имеет цену: на острове может становиться меньше пищи, а на новом берегу — быть источники воды, рыба, место для лагеря.

Это не документально засвидетельствованный эпизод и не описание конкретного перехода. Это вероятная реконструкция одного из множества ранних выходов на воду — событий, от которых редко остаётся прямой след. Мы не знаем, какой именно лодкой пользовались первые мореходы, как называли её части и кто сидел у носа. Зато мы знаем, что люди и их предшественники пересекали водные преграды задолго до появления письменности и задолго до того, как археологам удалось найти древнейшую сохранившуюся лодку.

Вопрос не только в том, как они плыли. Важнее спросить: зачем? Суша давала пищу и укрытие. Почему же люди ухо-

дили с берега, где каждый мыс был знаком, к воде, которую нельзя было обойти пешком?

Ответ начинается с простого наблюдения: море не только разделяет. Оно соединяет берега, кормит рыбой и моллюсками, открывает путь к новым территориям. Иногда оно становится дорогой не потому, что суша перестала существовать, а потому, что по воде можно добраться туда, куда иначе не попасть.

Где кончается суша — и начинается доказательство

Один из важнейших ранних рубежей — заселение Сахула, древнего материкового массива, объединявшего Австралию, Новую Гвинею и Тасманию в периоды низкого уровня моря. Тогда обширные участки шельфа были сушей. Но Сахул не соединялся сухопутным мостом с Юго-Восточной Азией: между ними оставались глубокие проливы и острова области, которую теперь называют Валласеей. Даже при низком уровне океана вода не исчезла. Чтобы добраться до Сахула, людям требовалось преодолеть её.

Археологические находки в Австралии показывают, что люди находились там не позднее чем примерно 50 тысяч лет назад. Для стоянки Маджедбебе на севере Австралии предлагалась датировка около 65 тысяч лет, однако возраст и контекст древнейших слоёв продолжают обсуждать. Осторожная формулировка здесь важна: свидетельства раннего заселения Сахула надёжны, но точная дата, последовательность перемещений и конкретный маршрут остаются предметом

исследований.

Скорее всего, речь не шла об одном невероятном броске через открытую воду. Между азиатской сушей и Сахулом лежали острова, и путь мог состоять из нескольких переходов. Учёные обсуждают разные варианты — северные и южные маршруты через Валласею. Ни один из них нельзя выдать за установленную карту древней миграции. Даже если часть пути проходила между близкими берегами, отдельные пересечения могли уводить людей за горизонт.

Вопрос

Что можно сказать

Что остаётся неизвестным

Люди достигли Сахула по воде?

Да. Между Юго-Восточной Азией и Сахулом сохранялись морские проливы.

Каким именно плавсредством пользовались первые переселенцы.

Когда произошло заселение?

Не позднее примерно 50 тысяч лет назад; более ранние оценки обсуждаются.

Точная дата прибытия и число миграционных волн.

Каким был маршрут?

Вероятно, путь проходил через острова Валласеи.

Какую цепочку островов выбрали и сколько было переходов.

Что доказывают археологические находки?

Присутствие людей: их орудия, стоянки, следы деятельности.

Саму лодку, если она не сохранилась, и подробности плавления.

Есть и более древняя загадка. На острове Флорес в Индонезии найдены каменные орудия возрастом около миллиона лет, а останки древних гоминин — примерно на сотни тысяч лет моложе. Как предки обитателей острова попали туда, неизвестно. Возможно, они пересекли воду намеренно; возможно, обстоятельства перехода были иными. Это не позволяет приписать им конкретный тип лодки или доказать, что они владели искусством мореплавания в позднейшем смысле. Но сам факт островной жизни заставляет учёных обсуждать преодоление водных преград задолго до появления *Homo sapiens* в этих краях.

Археологическая летопись моря неполна по особой причине: вода и береговая линия менялись. По окончании ледникового периода уровень океана поднялся, затопив многие древние берега. Стоянки, которые когда-то находились у лагун, устьев рек и удобных пристаней, теперь могут лежать на

морском дне. Дерево, тростник и растительные волокна разлагаются гораздо быстрее камня. Поэтому отсутствие древней лодки в раскопе не означает, что лодок тогда не было. Иногда море уничтожает именно те свидетельства, которые могли бы рассказать о нём больше всего.

Лодка — технология, которой нельзя пользоваться в одиночку

Самая древняя сохранившаяся лодка, известная археологам, найдена в Нидерландах: это небольшой долблёный челн из ствола дерева, датируемый примерно 8040–7510 годами до нашей эры. Он важен не потому, что был первой лодкой. Напротив: к тому времени люди, вероятно, уже давно умели строить плавсредства. Находка лишь показывает, что деревянная лодка может пережить тысячелетия при подходящих условиях.

Для раннего плавания существовали разные решения. Плот можно связать из брёвен или стеблей, долблёный челн выдолбить из ствола, лёгкое судно — собрать из каркаса и обшивки. Какой вариант использовали конкретные древние переселенцы, обычно сказать нельзя. Сравнение с лодками народов, живущих на островах сегодня или живших там в недавнем прошлом, помогает понять принципы конструкции, но не доказывает, что древнее судно было устроено точно так же.

Каким бы ни было плавсредство, оно требовало большего, чем умелые руки одного мастера. Нужно было найти под-

ходящий материал, обработать его, связать или скрепить детали, распределить груз так, чтобы лодка не перевернулась, предусмотреть ремонт. В пути люди должны были поддерживать равновесие, грести или управлять парусом, если он был, следить за детьми и запасами. Одни наблюдали за берегом, другие — за водой. Если один устал, его сменял другой. Плавание становилось коллективной технологией: судно работало только вместе с навыками, правилами и доверием людей на нём.

Представьте не абстрактную «группу переселенцев», а семью и соседей, у каждого из которых есть незаменимое знание. Кто-то умеет выбирать сухую древесину. Кто-то знает, в какое время года возле берега собираются моллюски. Кто-то узнаёт по изменению ветра приближение непогоды. Кто-то помнит, где на соседнем острове есть пресная вода. В такой общности опыт не хранится в одном человеке: он распределён между людьми и передаётся в работе, рассказе и повторении.

Именно поэтому путешествие могло начинаться задолго до отплытия. Подготовка — это не только строительство лодки, но и сбор припасов, выбор сезона, наблюдение за течениями, договорённость о том, кто остаётся на берегу и кто отправляется в путь. Чем дальше переход, тем важнее запасной план: можно ли пристать к промежуточному острову, где переждать ветер, что делать при поломке, сколько времени можно провести без пополнения запасов.

Навигация без карты — не плавание наугад

Ранние мореходы не нуждались в современной карте, чтобы замечать закономерности. Знакомый остров можно было искать по очертаниям берега, положению гор, направлению ветра и движению волн. Мореплаватели могли обращать внимание на полёт птиц, скопление облаков над сушей, изменение цвета воды, морских обитателей, особенности прибоя. Эти признаки не давали безошибочной гарантии: птицы не обязательно летят к ближайшему берегу, облака могут скрыть землю, а течение — унести судно в сторону. Но наблюдения становились полезны в совокупности.

Это не значит, что у нас есть доказательства существования у самых ранних мореходов сложных навигационных систем. Нельзя автоматически переносить на доисторическую эпоху знания более поздних океанских мореплавателей. Вернее сказать, что внимательное чтение местной среды позволяло ориентироваться в знакомых водах, а навыки для дальних переходов могли накапливаться постепенно. Люди учились не на удаче одной экспедиции, а на множестве выходов к воде — удачных, прерванных и, вероятно, неудачных.

Показателен пример островов Рюкю между Тайванем и Японией. Археологические данные указывают на присутствие людей в этом регионе около 30–35 тысяч лет назад, хотя история освоения островов и конкретные пути по-прежнему изучаются. Современные экспериментальные экспедиции пытались пройти между Тайванем и японским островом

Ёнагуни на реконструированных плавсредствах. Такие опыты показывают, что переход физически возможен и помогают оценить усилия, время и трудности. Но эксперимент не доказывает, каким именно судном воспользовались древние люди и по какому маршруту они шли. Он проверяет возможность, а не восстанавливает прошлое целиком.

Здесь полезно различать три уровня знания. **Известно** — археология обнаружила присутствие людей по обе стороны водной преграды. **Вероятно** — для перемещения использовали плавсредства и передавали накопленные навыки. **Спорно** — точная конструкция судна, конкретный сезон перехода и маршрут, если прямых свидетельств нет. Такое разделение не ослабляет историю. Оно делает её честнее: мы не заполняем пробелы красивой выдумкой, а ясно видим, где кончается находка и начинается гипотеза.

Не один толчок, а множество причин

Люди не отправлялись на острова по одной универсальной причине. Иногда их мог привлекать богатый берег: рыба, моллюски, морские птицы, водоросли, морские млекопитающие. Иногда важнее были земля и пресная вода. Рост населения мог усилить конкуренцию за ресурсы. Изменение климата меняло доступность привычной добычи и очертания берегов. Новые связи могли вести к обмену материалами, брачным союзам и встречам между общинами. А для кого-то решающим становилось желание занять территорию, которую знали по редким визитам, но ещё не сделали домом.

Не стоит представлять миграцию как стройную экспедицию, отправленную «открыть новый мир». Переселение часто было постепенным: сезонное плавание становилось более частым, стоянка — долгой, возвращение — редким, а потом дети рождались уже на новом берегу. «Остров заселён» — краткая формула для долгой череды решений, где могли участвовать разные поколения.

Островная жизнь при этом не означает оторванности от мира. Морской путь мог соединять поселения, поддерживать обмен и помогать людям следить за сезонными переменами. Тот, кто живёт на острове, не обязательно считает море краем обитаемой земли. Для него оно может быть местной дорогой: опасной в плохую погоду, надёжной в знакомый сезон, полной привычных ориентиров.

Попробуйте взглянуть на древний переход как на задачу, а не как на загадочное чудо. Возьмите карту островной области и выберите два берега. Затем задайте себе несколько вопросов:

1. Что здесь доказано? Отметьте археологические места, но не путайте стоянку с найденной лодкой.

2. Что меняет прошлый уровень моря? Современная карта не всегда показывает древние расстояния: одни проливы становились уже, а низменные берега были сушей.

3. Какой могла быть последовательность остановок? Проверьте, существуют ли промежуточные острова и где могли быть источники воды.

4. Какие признаки помогали бы ориентироваться?

Назовите их и отдельно отметьте, почему каждый из них мог подвести.

5. Что нужно группе для перехода? Подумайте о судне, припасах, ремонте, распределении обязанностей и возвращении.

Это упражнение не превратит вас в археолога и не даст ответа на вопрос, каким маршрутом шли первые люди. Оно научит отделять географическую возможность от исторического доказательства — полезный навык для любой истории о далёком прошлом.

Берег, который стал домом

В какой-то момент на острове появляется не просто временная стоянка, а привычная жизнь. Люди знают, где укрыться от ветра, когда лучше ловить рыбу, где искать питьевую воду. Они помнят, с какого берега удобно выходить в море и куда следует отступить, если меняется погода. Старшие передают детям не схему в учебнике, а порядок действий: как выбирать место для стоянки, как обращаться с лодкой, на что смотреть перед выходом в воду. Море становится частью повседневности — как лес, долина или река.

Именно это и есть главный результат ранних плаваний. Не героический одиночный рывок, а способность людей превращать риск в опыт, опыт — в привычку, а привычку — в знание, доступное следующему поколению. Лодка открывала путь, но не могла сама привести к заселению острова.

ва. Для этого требовались коллективный труд, наблюдательность, память и готовность осваивать пространство за видимым берегом.

Древние мореходы не обладали современными картами и приборами, но это не делало их беспомощными перед водой. Они внимательно читали мир, который знали, и учились на его переменах. Археология редко возвращает нам саму лодку, а генетика не показывает маршрут на карте. Но вместе эти свидетельства подтверждают главное: море стало дорогой задолго до парусов и письменных хроник.

Остров, однажды заселённый, уже не был концом пути. Он мог стать новым домом, промежуточной остановкой и узлом будущих связей. Тысячелетия спустя такие связи сложатся в более сложные морские системы — с портами, торговлей, флотами и соперничеством держав. Их история начнётся в следующей главе, на берегах Средиземного моря.

Средиземноморье древности: финикийцы, греки и Рим

Представим утро в афинском Пирее конца V века до нашей эры. К гавани подходит торговое судно с зерном из Причерноморья. Это собирательная сцена, а не день, записанный в чьём-либо дневнике: мы не знаем, кто именно стоял у причала и о чём спорил. Но археологические находки, надписи и письменные источники позволяют понять, что здесь могло происходить. Груз разгружают, проверяют и распределяют; владельцы судна договариваются о следующем рейсе; посредник ищет покупателя, а чиновник — причину задержать товар или взять пошлину. Неподальёку могут торговать вином и оливковым маслом, привезёнными в глиняных амфорах. В портовых разговорах звучат разные языки, а за каждой сделкой стоят не только цена и прибыль, но и законы города, морские союзы, война или угроза пиратства.

Древний порт был не просто местом, где суша встречалась с водой. Это был узел, в котором сходились маршруты, интересы и правила. Средиземноморье связывало берега, но не превращалось в единый рынок с общими законами. Одни города строили влияние через торговые связи, другие — через сеть самостоятельных общин, третьи пытались подчинить морские пути власти одной державы. Финикийцы, гре-

ки и римляне показывают три разных способа жить с морем — и три причины, почему ни один способ не давал вечного контроля.

Финикийцы: сеть без единого хозяина

Название «финикийцы» пришло из греческой традиции. Так называли жителей ряда прибрежных городов Леванта, прежде всего Тира, Сидона и Библа. Это были близкие по языку и культуре общества, но не одно государство с единым планом завоеваний. Город мог заключать собственные договоры, отправлять торговые суда, основывать поселения и соперничать с соседями. Поэтому выражение «финикийская морская держава» удобное, но обманчивое: скорее речь идёт о широкой, меняющейся сети городов, торговцев и опорных пунктов.

В первом тысячелетии до нашей эры финикийские мореходы активно связывали восточное и западное Средиземноморье. Их суда перевозили ткани, изделия из стекла, древесины, металлы и другие товары. Особенно известным стал пурпурный краситель, который получали из морских моллюсков: производство было трудоёмким, а окрашенные ткани ценились высоко. Но торговля не сводилась к перевозке готовых изделий. Одни грузы требовали поиска сырья, другие — обмена с местными жителями, третьи — доступа к безопасному причалу и надёжным партнёрам.

Финикийские поселения и фактории появлялись на островах и побережьях. Среди наиболее известных — Карфа-

ген в Северной Африке, а также поселения в Сицилии и на Иберийском полуострове. Их значение менялось со временем: где-то укреплялись торговые контакты, где-то формировался новый город, а где-то поселение становилось политическим центром. Карфаген со временем превратился в крупную самостоятельную силу, но его нельзя считать просто «отделением» единой финикийской империи.

Сеть была сильна тем, что не зависела от одного маршрута. Если прямой путь оказывался опасен или невыгоден, можно было искать другой порт, другого посредника, иной товар. Но у такой гибкости была обратная сторона: связи приходилось поддерживать переговорами, взаимными обязательствами и защитой. Дальнее плавание не отменяло риска. Судно могло попасть в шторм, лишиться груза, столкнуться с враждебным правителем или не найти нужного товара в месте назначения. Портовая сеть помогала справляться с неопределённостью, но не могла её устранить.

Морская торговля распространяла не только предметы. Вместе с товарами перемещались способы обработки материалов, художественные мотивы, религиозные образы и письма. Финикийский алфавит стал важным образцом для греков, которые приспособили его к своему языку, в частности обозначив гласные. Это не значит, что одна культура просто «подарила» другой готовую систему: письменность менялась при передаче, как меняется инструмент в новых руках. Но история алфавита хорошо показывает, что порт

способен быть мастерской идеей не меньше, чем складом товаров.

Греки: море между полисами

Греческий мир тоже не был единой державой. Он состоял из множества полисов — самостоятельных городов и общин со своими законами, правителями и интересами. Море связывало их, но не стирало различий. Афины могли быть партнёром одного города и соперником другого; торговые связи не означали политического согласия.

С VIII по VI век до нашей эры греки основывали новые поселения по берегам Средиземного и Чёрного морей. Это движение часто называют колонизацией, однако древняя греческая «колония» не всегда подчинялась городу-основателю так, как позднейшая колония европейской империи. Новое поселение могло сохранять религиозные и родственные связи с метрополией — городом, откуда вышли переселенцы, — но вести собственную политику. Основание поселения требовало земли, воды, местного знания и отношений с теми, кто уже жил на побережье. Такие отношения могли быть торговыми и союзными, но могли перерасти в борьбу за территорию и ресурсы.

Поселения в Южной Италии и Сицилии связывали греческий мир с западными маршрутами. Города у проливов, островов и удобных бухт помогали морякам переждать непогоду, пополнить запасы и найти покупателей. На востоке важным направлением были проливы и Причерноморье, откуда

в греческие города поступало зерно. Такая торговля делала морские связи вопросом выживания: если крупный город зависел от привозного хлеба, безопасность судоходства становилась политической задачей.

Но разные рейсы требовали разных судов и разных навыков. Вместительный торговый корабль был приспособлен к грузу и длительному плаванию; быстроходное военное судно с вёслами — к манёвру и бою. Триера, прославившаяся в греческих войнах, не была просто «торговым кораблём с оружием»: её устройство отвечало прежде всего военным задачам, а поддержание флота требовало гребцов, командования, снабжения и денег. За победой на море стояла работа целого города.

Особенно заметно это стало в Афинах V века до нашей эры. Флот укрепил их влияние и стал опорой союза, в который входили другие греческие общины. Однако союзная система со временем всё больше подчинялась интересам Афин. Здесь обнаруживается важное противоречие: море могло объединять города ради общей защиты, но тот, кто располагал сильнейшим флотом и контролировал сбор средств, получал возможность давить на союзников. Морское превосходство создавало влияние, но не гарантировало согласия.

Греческие порты были местами обмена и конкуренции одновременно. Керамика, вино, масло и металлы перемещались между регионами; вместе с ними распространялись об-

разцы ремесла и художественные формы. Археологи находят греческие сосуды далеко за пределами материковой Греции, но такая находка сама по себе не доказывает, что именно греческий купец привёз её прямо из Афин. Товар мог пройти через несколько рук. Древние торговые пути чаще напоминали цепь взаимосвязанных участков, чем одну линию между двумя столицами.

Рим: море как опора империи

Рим не начинал свою историю как безусловный хозяин Средиземноморья. В ранний период его политическая сила складывалась прежде всего на суше. Но расширение власти неизбежно привело его к столкновению с теми, кто уже умел действовать на море. Главным соперником в западном Средиземноморье стал Карфаген — богатый город и морская держава с собственными союзами и интересами.

Пунические войны III–II веков до нашей эры показали, что Рим не может опираться только на сухопутные легионы, если хочет влиять на острова и берега. Для ведения войны требовались корабли, обученные экипажи, порты, снабжение и люди, знавшие морские маршруты. Римляне перенимали опыт у союзников и соперников, создавали флот и постепенно превращали морские победы в территориальный контроль. После первой Пунической войны Рим получил Сицилию; после третьей, в 146 году до нашей эры, Карфаген был разрушен. Однако победа над соперником не означала мгновенного управления каждым морским путём: власть

приходилось закреплять в провинциях, соглашениях и гарнизонах.

По мере расширения римских владений море становилось не только дорогой для армии, но и системой снабжения. Риму требовалось зерно, в том числе из Египта и Северной Африки. Его доставляли морем в огромных количествах, а затем распределяли внутри города. Порты Остия и позднее Порт стали частью сложной логистики, а Александрия — важным узлом восточных маршрутов. За привычным словом «империя» скрывалась практическая задача: собрать груз далеко от столицы, довести его через опасные воды, разгрузить и доставить туда, где он был нужен.

Римская власть могла охранять торговые пути и подавлять угрозы, но не отменяла частную инициативу, местные рынки и посредничество. Купец не превращался в чиновника лишь потому, что плавал внутри границ империи; а римские законы не делали каждый рейс безопасным. В I веке до нашей эры Помпей получил чрезвычайные полномочия для борьбы с пиратством, и его кампания 67 года до нашей эры стала крупной демонстрацией римской военной силы. Но даже после неё море нельзя было считать полностью покорённым. Шторм, авария, задержка груза и политический конфликт оставались частью морской жизни.

Позднее выражение *Mare Nostrum* — «наше море» — стало символом римского господства. В нём слышится уверенность империи, но не следует принимать его за описание ми-

ра без границ и сопротивления. Контроль Рима усиливался постепенно и был неравномерен. Где-то он опирался на флот и провинциальное управление, где-то — на договоры с местными правителями и интересы городов. Империя сделала Средиземноморье опорой своей власти, но по-прежнему зависела от моряков, портовых работников, торговцев и местных знаний.

Морская модель

Главная единица связи

Основные опоры

Уязвимость

Финикийская торговая сеть

Город, торговец, поселение

Порты, посредники, товары, гибкие маршруты

Зависимость от договоров и безопасности отдельных узлов

Греческие полисные связи

Самостоятельный город-полис и его партнёры

Поселения, союзы, торговля, военные флоты

Соперничество полисов и неравенство внутри союзов

Римская имперская организация

Провинции и центры власти

Флот, порты, снабжение, налоги, военная защита

Огромные расстояния, местные кризисы и сложность постоянного контроля

Таблица помогает сравнить модели, но не должна превращаться в жёсткую классификацию. Финикийские города могли применять силу, греческие полисы — строить торговые сети, а римская власть — опираться на частных купцов. Разница не в том, что одни «только торговали», другие «только основывали колонии», а третьи «только завоёвывали». Разница — в том, какие связи они умели создавать и чем поддерживали их на расстоянии.

Как читать море по грузу

Попробуйте небольшое упражнение. Выберите один древний товар — например, зерно, оливковое масло, пурпурную ткань или металл — и проследите его путь не как прямой маршрут, а как цепь возможных переходов:

1. Производство. Где товар добывали или выращивали? Требовались ли для этого редкое сырьё, особые знания или большая рабочая сила?

2. Первый порт. Как груз попадал к берегу и кто решал, на какое судно его погрузить?

3. Промежуточные узлы. Где могли смениться перевозчик, владелец или способ транспортировки?

4. Конечный рынок. Кто нуждался в товаре и насколько его поставки зависели от морского пути?

5. Уязвимые места. Что могло прервать движение: война, шторм, нехватка судов, пошлина или потеря политического союза?

Если вы видите находку — например, чужеземную амфору, — не спешите представлять рядом одного купца и прямой рейс. Спросите, какие промежуточные порты могли участвовать в перевозке и какие другие свидетельства подтвердили бы маршрут: обломки судов, надписи, следы мастерских, сходные предметы из других мест. Так история торговли становится практикой внимательного чтения, а не угадыванием по одной красивой вещи.

Средиземноморье древности было пространством, где связь редко отделялась от борьбы. Порт давал городу товары, но создавал зависимость от путей и партнёров. Флот защищал торговлю, но позволял навязывать условия. Поселения открывали новые рынки и земли, но меняли жизнь тех, кто уже населял побережье. Ни одна держава не могла удерживать море только кораблями: ей требовались гавани, договоры, снабжение, люди и способность снова и снова восстанавливать дальние связи.

Финикийцы показали силу сети, греческие полисы — силу множества связанных, но самостоятельных центров, Рим — возможности империи, превратившей море в основу снабжения и власти. Эти модели сменяли и дополняли друг друга, не складываясь в одну неизменную систему. Средиземное море не принадлежало кому-то навсегда. Оно остава-

лось дорогой, границей и местом встречи — одновременно. Дальше эта история выйдет за его пределы: там, где Индийский океан жил ритмами муссонов, Китай связывал морские пути со своими берегами, а полинезийские мореплаватели пересекали огромные пространства, используя иные знания, суда и способы ориентироваться в открытом море.

За пределами Средиземноморья: Индийский океан, Китай и Полинезия

В порту Адена торговец проверяет не часы, а сезон. Если выйти к Малабарскому берегу слишком поздно, ветер может задержать судно; если слишком рано — придётся бороться с морем, которое ещё не повернуло в нужную сторону. На китайском побережье, в другую эпоху, кормчий сверяется с магнитной стрелкой, береговыми приметами и глубиной под килем. А где-то в Тихом океане навигатор на двухкорпусной лодке следит за звёздами и движением волн, хотя вокруг нет ни огней, ни очертаний земли.

Это не три сцены из одного времени. Торговец может принадлежать XIV столетию, китайский моряк — эпохе Сун, а полинезийский навигатор не имеет точной даты вовсе: его образ собран из знаний, которые передавались в разных островных обществах и в разные века. Но вместе эти путешественники помогают увидеть главное. За пределами Средиземноморья море не было единым пространством, требующим одного универсального умения. Каждая морская культура создавала собственную карту — из ветров, портов, прибоев, памяти и признаков природы.

Индийский океан: календарь, написанный ветром

Представим, что торговец собирается из Адена к западному побережью Индии. Ему нужно не просто выбрать направление. Важен момент отплытия. В северной части Индийского океана муссоны сезонно меняют направление: летний юго-западный ветер обычно помогал идти от Аравии и восточного побережья Африки к Индии, а зимний северо-восточный — возвращаться на запад. Но это не был гигантский переключатель, который в один день разворачивал весь океан. Сроки и сила ветров различались от района к району; маршруты зависели также от течений, штормов, особенностей побережья и конкретного судна.

Муссон был не просто ветром, а расписанием. Удачное плавание могло начаться с ожидания: судно стояло в порту, команда чинила паруса, торговцы договаривались о цене груза, капитан прислушивался к местным мореходам. Портовая жизнь оказывалась частью навигации. Там можно было набрать воду, заменить снасти, нанять проводника, узнать о погоде впереди и переждать неблагоприятный сезон. Морьяк рассчитывал не только путь, но и время, проведённое на берегу.

Древний греческий трактат «Перипл Эритрейского моря», составленный, вероятно, в I веке нашей эры, описывает торговые берега Африки и Азии и плавание с учётом сезонных ветров. Позднее с открытием муссона связывали имя морехода Гиппала. Но из этого не следует, что именно он научил жителей океана пользоваться ветром: местные море-

ходы знали его ритм задолго до того, как он попал в греческие тексты. Письменное свидетельство — не то же самое, что начало практики.

Индийский океан связывал множество торговых районов, но не был одной сетью под единым управлением. В разные века важными узлами становились Аден, Сираф, Ормуз, Камбей, Каликут, Килва и другие порты. Их значение менялось вместе с политикой, безопасностью и спросом на товары. По морю перемещались индийские ткани и пряности, арабские товары, китайская керамика, лошади, металлы и восточноафриканские продукты. Но груз не обязательно проходил весь путь на одном корабле. Его могли передавать от одной группы купцов другой — вместе с новостями, ценами и знаниями о маршруте.

Поэтому карта этого океана была одновременно картой ветров и картой доверия. Купцу требовались не только направление и попутный ветер, но и знакомые агенты, надёжные посредники, возможность получить кредит, договориться о пошлине и найти защиту. Один порт давал воду, другой — ремонт, третий — покупателей. Иногда именно знание того, где безопасно ждать, было важнее умения быстрее всех пересечь открытое море.

Китай: берег, прибор и государственная задача

Китайская морская история не складывается в одну прямую линию от «первого корабля» к «великому флоту». Разные эпохи и побережья решали разные задачи: одни суда пе-

ревозили грузы по рекам и прибрежным водам, другие ходили через Южно-Китайское море; государство то поддерживало дальнюю торговлю, то пыталось ограничивать её; купеческая практика не всегда совпадала с официальной политикой.

Особенно заметно оживление морской торговли в эпоху Сун (960–1279). Порты вроде Цюаньчжоу связывали китайское побережье с Юго-Восточной Азией и дальше — с Индийским океаном. В крупных гаванях встречались иностранные купцы, чиновники, переводчики и моряки с разным опытом. При этом кораблю, выходящему в море, по-прежнему приходилось решать очень практические задачи: удержать курс, оценить глубину, пройти устье реки, узнать побережье и не потерять ориентир во время тумана или ночи.

В китайском тексте начала XII века упоминается использование моряками магнитной стрелки. Такой прибор не сообщал, где именно находится корабль, и не заменял знания местности. Он отвечал на более скромный, но важный вопрос: в какую сторону держать курс, когда солнце скрыто, а берег не виден. В прибрежном плавании его могли дополнять наблюдения за мысами и островами, глубиной, течениями и приливами. Навигация складывалась из нескольких источников — как и во многих других морских культурах.

Корабельные решения тоже отвечали на конкретные нужды. На крупных китайских судах применялись кормовое ру-

левое устройство и конструкции с внутренними переборками, разделявшими корпус на отсеки. Такая организация могла повысить управляемость и помочь локализовать повреждение, если внутрь попадала вода. Это не означает, что каждый корабль был устроен одинаково: тип судна зависел от маршрута, груза, региона и времени. Слово «джонка», знакомое европейскому читателю, объединяет множество разных судов и не описывает одну неизменную модель.

У морской истории Китая была и государственная сторона. Правители могли направлять флот не только ради торговли, но и ради дипломатии, демонстрации силы, сбора даров и установления отношений с дальними правителями. Самый известный пример — плавания экспедиций Чжэн Хэ в 1405–1433 годах. Они достигали Юго-Восточной Азии, Индии, Аравии и восточного побережья Африки. Эти путешествия не «открыли» для Китая прежде неизвестные моря: они проходили по уже существовавшим торговым маршрутам и опирались на опыт множества портовых сообществ.

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.