

А.Б.СНИСАРЕНКО



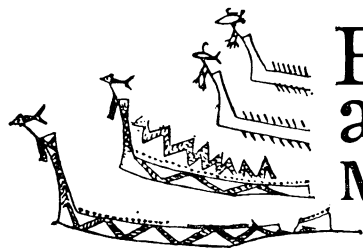
Властители античных морей



Кормщик не правит в морях
 кораблем феакийским; руля мы,
Нужного каждому судну, на наших судах
 не имеем;
Сами они понимают своих корабельщиков
 мысли;
Сами находят они и жилища людей,
 и поля их
Тучнообильные; быстро они все моря
 обтекают,
Мглой и туманом одетые; нет никогда
 им боязни
Вред на волнах претерпеть иль от бури
 в пучине погибнуть.
 Гомер. ОДИССЕЯ



А.Б.СНИСАРЕНКО



Властители античных морей



МОСКВА «МЫСЛЬ» 1986

ББК 26.8г
С 53

РЕДАКЦИИ
ГЕОГРАФИЧЕСКОЙ
ЛИТЕРАТУРЫ

Рецензент канд. ист. наук *Д. Г. Редер*

Художник *С. С. Верховский*

С $\frac{1905020000-051}{004(01)-86}$ 157-86

...Моя книга, не робей, выполняй,
что тебе предназначено,—
Ведь ты не только напоминание о земле,
Ты тоже одинокий парусник, рассекающий эфир,
бегущий к неизвестной цели, но всегда уверенный.
Отплывай же и ты вместе с плывущими кораблями!
Отнеси им всем мою любовь (родные моряки,
я вкладываю в каждый лист мою любовь к вам!),
Спеши, спеши, моя книга! Раскрой свои паруса,
утлое суденышко, над величественными волнами,
Плыви все дальше и пой; во все моря,
через безграничную синь,
неси мою песню
Морякам и их кораблям.

Уолт Уитмен

«Вначале было море» — эту истину открыл людям Фалес. Из моря, по мнению Анаксимандра, вышел весь животный мир, не исключая и человека. Море связывало народы, и оно же толкало их на то, чтобы завладеть им. Власть над морем — это власть над его берегами. «Море способствует большой торговле», — изрек Платон (25, IV, 1) *. Но вывод о том, что морские волны испокон веков вспарывались форштевнями купеческих кораблей, был бы неверен. Гомеру, например, слово «купец» вообще неизвестно, хотя из этого вовсе не следует, что в его время не было торговли. Просто, отправляясь в море, никто не мог предугадать, что его там ожидает: случится ли он прихваченный на всякий случай товар, сразится ли с соперником или не упустит случая умножить свое состояние.

В римских юридических сборниках — дигестах — зафиксирован закон, приписываемый Солону, где перечислены три равноправные профессии: моряки, пираты и купцы (48, XLVII, 22, 4). Никто не мог игнорировать пиратский промысел, хотел он того или нет. Тут все зависело от обстоятельств, и никто не знал, в какой из этих ипостасей ему придется выступить, едва берег скроется из виду. Это была единая «трехглавая» профессия. Тысячу раз прав был Гёте, утверждавший устами Мефистофеля, что «война, торговля и пиратство — триедины, и отделять их друг от друга нельзя».

И в более поздние времена, когда море бороздили большие купеческие корабли и внушительные флоты, эта истина не устарела. Хотя «трехглавая» профессия распалась на свои составные части, доля их самостоятельности была весьма относительной, а грани расплывчатыми. «Настойчивость торговли и сильное развитие пиратства заставляли этих крупных торговцев быть вместе с тем моряками-военными, если они хотели так или иначе обезопасить себя от ограбления пиратами, — пишет М. И. Ростовцев и добавляет: — При случае, конечно, и эти торговые корабли превращались в пиратов и грабили суда, плохо вооруженные и богато нагруженные...» (97, с. 13). Ни один дошедший до нас античный роман не обошел молчанием действия пиратов. И с полным правом можно утверж-

* Система ссылок принята следующая: первая цифра означает номер источника по «Библиотеке», вторая (если при ней нет отсылки к странице) — номер тома, третья — номер главы, стиха или параграфа и т. д. Ссылки на Страбона — по международной системе.

дать, что с пиратством связано развитие судостроения, навигационных знаний, торговых связей, военно-политических союзов — всего того, что составляет историю античного общества. Значительна роль «мужей, промысляющих морем», как называл их Гомер, и в сфере географических открытий. Им приходилось прокладывать новые трассы, отыскивать новые якорные стоянки и гавани, изобретать новые типы кораблей и вооружения.

Слово «пират» вызывает у нас ассоциации двоякого рода. Либо перед нашим мысленным взором предстает жутковатый усатый разбойник с черной бархатной повязкой на глазу, деревяшкой вместо ноги и с кружкой рома в изувеченной руке, покрытой татуировкой, горланящий приличествующие случаю песни и обучающий попугая популярной в данной среде терминологии. Либо перед нами смутно вырисовывается байронический лик учтивого идальго в бархатном камзоле, шляпе с плюмажем и томиком Горация в холеной, хотя и загорелой руке, этакого разочарованного жизнью изгоя, лишь волей обстоятельств ставшего джентльменом удачи, странствующим «рыцарем, лишенным наследства».

Два мира — два полюса. На одном — Джон Сильвер («Пиастры! Пиастры!»), Билли Бонс («Йо-хо-хо и бутылка рома!»), капитан Шарки («Не зевай! Налетай! Забирай его казну!»). На другом — Морган, уже сменивший имя Генри на Джон, но еще не знающий, что его ждет вице-губернаторство на Ямайке и пожизненная литературная слава в образе капитана Блада; тонкий поэт, талантливый ученый, государственный деятель, историк и неудачливый придворный Уолтер Рейли; организатор государства Либерталии на Мадагаскаре Миссон¹. Различие между этими полюсами не столь существенно, как кажется на первый взгляд: если первых мы бы назвали «типичными», то вторые — безусловная реальность, хотя и сильно подгримированная Временем. Все они вполне добросовестно и профессионально относились к своим пиратским обязанностям — каждый на своем месте и в меру своих способностей. Тех и других в равной мере «прославляли» Р. Л. Стивенсон и Р. Сабатини, Э. По и А. Конан Дойл, Ф. Купер и В. Р. Паласио. В немалой степени популярности пиратской вольницы способствовали и более серьезные книги, отнюдь не романы — «Пираты Америки» А. О. Эксквемелина (прежде чем стать писателем, он сам несколько лет был пиратом), «История морского пиратства» Я. Маховского, «В Индийском океане» И. В. Можейко, «Пираты» Г. Нойкирхена, мемуары Моргана и некоторых его коллег.

Постепенно, исподволь сложилась устойчивая ассоциативная связь пиратства с определенными временными рамками — XVI—XVIII вв. Времена Елизаветы, облакавшей Уолтера Рейли и пользовавшейся его «услугами» в угоду государственным интересам; времена Якова II, обезглавившего его в угоду тем же интересам,

но трактованным уже с позиций парламента; эпоха Петра I, пытавшегося завязать дипломатические отношения с Миссоном и снарядившего за два года до своей смерти неудачную морскую экспедицию на Мадагаскар. Можно подумать, что пиратство не столько социальное явление, порожденное вполне конкретными условиями, а мода, внезапно возникшая и столь же внезапно почившая в бозе, что это какой-то дьявольский смерч, в течение двух веков носившийся над Океаном в треугольнике, вершины которого отмечены пиратскими государствами: на Ямайке — со столицей в Порт-Ройяле, на северо-западном побережье Африки — со столицей в Сале и на Мадагаскаре — со столицей в Диего-Суаресе.

А между тем этот сомнительный промысел имеет древнейшую родословную и довольно бурную биографию. Ее начало неясно проглядывает сквозь дымку времени.

Первые сведения о пиратах отрывочны и неполны, мы находим их в скупых строках легенд и мифов, изложенных древними авторами, а порой и между строк. Означает ли это, что мы должны отнестись к ним с недоверием? Не отложилось ли в памяти поколений, наоборот, типичное, привычное, обыденное? Античные писатели повествуют о пиратах без излишних эмоций, как о заурядной прозе жизни, но в то же время связывают с морским разбоем деяния выдающихся личностей, полубогов и героев; некоторые из них состоят в родстве с самим Зевсом. Эти личности сильны (Геракл), изобретательны (Одиссей), мудры (Минос), как правило, выступают в роли правителя (Минос, Алтемен), иногда — правителя, оказавшегося волею судеб в экстремальных обстоятельствах (Одиссей, Ясон). Иными словами, сей малопочтенный, с нашей точки зрения, промысел трактуется как проявление ума, силы и инициативы, и это в общем не противоречит и тому, что мы знаем о пиратах XVII в. Правда, с той лишь разницей, что ни Людовику XIV, ни Елизавете, ни Филиппу II никогда не приходило в голову сахолично взять в руку абордажную саблю, вздернуть на рее «Веселого Роджера» и отправиться с неофициальным визитом в территориальные воды своих соседей. В XVII в. это уже не было принято, для этого существовали адмиралы и государственные преступники, которых за определенные услуги разыскивали не слишком усердно.

Не то было в глубокой древности.

Происхождение слова «пират» не вполне ясно, но то, что оно родилось в Греции, несомненно. Словом *πειρατής* пользовались Полибий и Плутарх, и они ничего не говорят о его происхождении, из чего следует, что это слово было хорошо известно и привычно. Его исток — *πειράω* — можно толковать различно: «пытаться овладеть чем-либо, нападать на что-нибудь», «пытаться захватить (или штурмовать)», «совершать покушение или нападение на кораблях». Четкое разграничение в этой области провели лишь римляне: их

слово *pirata* заимствовано из греческого как синоним именно морского грабителя, разбойников же и грабителей вообще они обозначали словом *latrunculus*. В дигестах зафиксировано, что «враги — это те, которым или объявляет официальную войну римский народ, или они сами римскому народу: прочие называются разбойниками (*latrunculi*) или грабителями (*praedones*)» (48, XLIX, 15, 24).

Пиратство, как и война, всегда считалось у древних народов обычным хозяйственным занятием наряду со скотоводством, земледелием или охотой (6в, I, 3, 10). Разве что оно было опаснее и хлопотнее. Одно дело, когда царица Навсикая стирает белье, бывший царевич Эвмей со знанием дела пасет свиней или царица Пенелопа сутками просиживает у прялки (что их ничуть не унижало), и совсем другое — если царь Одиссей, рискуя жизнью, возглавляет набег на Фракию и Египет, а цари Минос и Катрей непосредственно руководят штурмом Сицилии или Родоса (где оба и гибнут). Это как раз те случаи, когда мы можем проверить, насколько мифы отражают реальное положение вещей: известны исторические личности, водившие в бой войска и сражавшиеся бок о бок со своими подданными, превращавшимися в данном случае в товарищей по оружию. История пестрит именами таких царей. Это спартанец Леонид, македонец Александр, карфагенянин Ганнибал, этруск Порсенна, понтиец Митридат, перс Дарий, римлянин Траян, египтянин Рамсес и неисчислимое множество других.

Поскольку пиратство считалось отраслью хозяйственной деятельности и было чрезвычайно широко распространено, оно неизбежно должно было иметь и собственную производственную базу, окончательно уравнивающую его, например, с военным делом.

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

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

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

Пираты должны были иметь лучшую для своей эпохи оснастку кораблей, превращавшуюся в умелых руках в дополнительное

оружие. Для этого нужно взаимодействие, кооперация усилий конструкторов, теоретиков и практиков, а также «испытательные полигоны».

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

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

Борьба за свободу морей — постоянный предмет заботы властителей античных государств — почти всегда вступала в противоречие с экономическими и военными интересами не только пиратов, но и царей соседних держав. И в этой схватке пираты играли роль ударного резерва, предлагая свои услуги тому, кто больше платит, то есть превращаясь по существу в каперов — разбойников на государственной службе. В XVII в. пиратские корабли тоже нередко меняли «Веселого Роджера» на английский, французский или испанский флаг. Но в любую эпоху это были опасные соратники: перед лицом опасности или ослепленные жадой легкой наживы, они не задумываясь предавали своих минутных союзников и становились вдвое опаснее для них, нежели «официальный» противник. Таких оборотней знает немало и античная история. Вчитываясь в летопись пиратства, в полной мере постигаешь смысл пословицы: «Новое — это хорошо забытое старое».

В картинах, которые пройдут перед вами, понятие «античные пираты» несколько отличается от общепринятого. Это не только греческие и римские эвпатриды (рыцари) удачи, но и египетские, финикийские, карфагенские. Эти люди не имели национальности, их объединяло нечто большее: общее дело. Это были братья по крови — не по той крови, что текла в жилах их предков, а по крови их жертв и еще по собственной, проливаемой в беспокойном настоящем ради неясного собственного будущего. Они не могли воскликнуть подобно киплингговскому Шер-Хану: «Мы одной крови — ты и я». Не могли не потому, что это было бы неправдой, а потому, что провозглашенное этими тиграми моря равенство — в опасности, в дележе добычи, в бою, в кутежах — напрочь исключало деление по какому-либо другому признаку. Язык и имена — вот то единственное, что напоминало им об их детстве, что связывало их с утерянной родиной. И когда мы говорим о пиратах Иллирин, Сицилии, Киликии, мы говорим не об их происхождении, а всего лишь о районе Средиземного моря, облюбованном ими для занятия своим ремеслом. Древние писатели и историки переносили их дурную славу

на всю нацию. Читатели древнегреческого историка Диодора Сицилийского, например, твердо знали, что все киликийцы — разбойники. Страбон добавил к ним корикейцев и множество других народов. Их объединяют как общность профессии, так и эпоха, и район деятельности, то есть одинаковые ветры и течения, несущие по одним и тем же путям, к одной и той же цели пиратские корабли. Такой подход позволяет во многих случаях восполнить скудость исторических данных одних источников относительным избытком в других. Кроме того, неоценимую помощь в восстановлении реальных событий оказывают и дошедшие до нас сведения по античной навигации, астрономии, судостроению и т. д., так как без них не могли обойтись древние моряки, так же как не обходятся и современные, и они помогут понять выбор маршрута или места засады, введут нас прямо в рубку античного Моргана.

История пиратства теснейшим образом связана с историей мореплавания. Но типы древнейших кораблей, их технические характеристики и вооружение, их достоинства и недостатки известны немногим больше, чем имена кормчих, выводивших эти челны в морской простор. Некоторые данные можно установить лишь косвенным путем, опираясь на немногочисленные примитивные изображения и мифологический материал, достаточно туманный при всей своей красоте и поэтичности. Греческие мифы известны неплохо, иные можно даже «датировать», то есть привязать к тому или иному историческому событию: например, поход аргонавтов или историю Троянской войны. Но ведь мореплавателями и пиратами в античную эпоху были не одни только греки. Можно ли восстановить «заслуги» других народов в этой области? Мы упомянули слово «кормчий». Что оно означает: рулевой? капитан? штурман? Какое место занимал он в социальной структуре общества и на борту корабля?

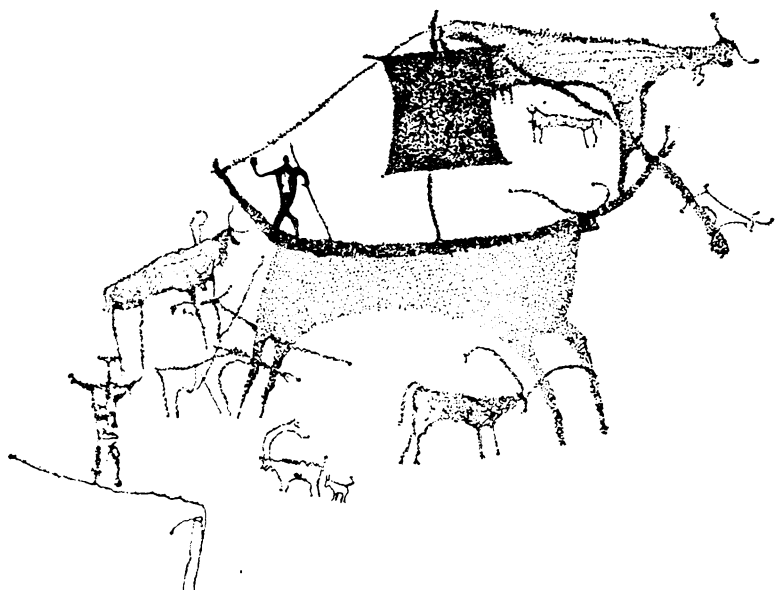
Сведения об этом мы получаем, как это ни печально, из вторых рук — от тех же греков: в Древнем Египте не было историков, потому что не было постоянного летоисчисления. Календарь вели только жрецы и держали его в секрете, а официально время измерялось по разливам Великого Хапи * и по годам царствования фараонов. Царские списки, составленные жрецами, дошли до нас с разночтениями и пробелами.

Не удивительно поэтому, что наши первые достоверные сведения о начале человеческой истории уходят в глубь веков не дальше чем на 6 тыс. лет. Начиная лишь с этого времени можно попытаться выяснить что-то и о древнейших претендентах на звание властителей морей.

* Локализацию древних топонимов, если она не указана в тексте, см. в «Топонимике».

КАРТИНА ПЕРВАЯ

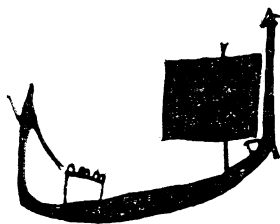
Пока это самое древнее изображение корабля
(наскальный рисунок 6-го тысячелетия до н.э.)



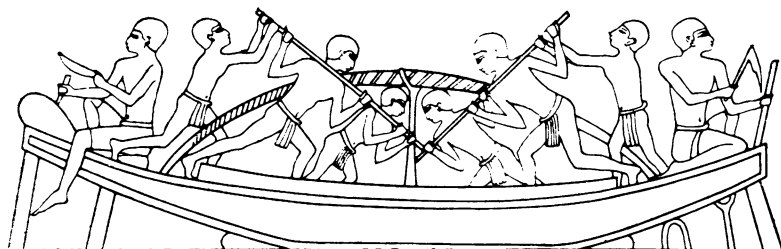
Египетский иероглиф "солнечная ладья"



Этому судну 5000 лет
(глиняный сосуд
из Верхнего Египта)

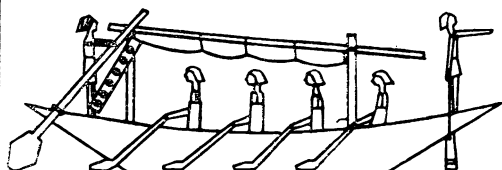


Постройка судна (рельеф гробницы близ Завчет-эль-Метин)



КАРТИНА ПЕРВАЯ

Древнеегипетский лоцман



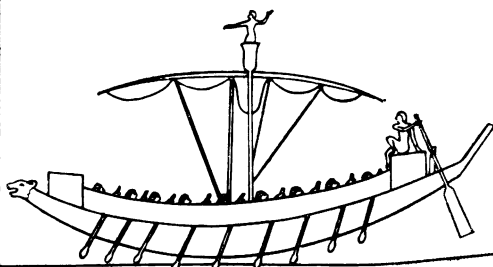
Нильское военное судно
(мозаика из Палестрины)



Рыбачий бот на Ниле
(мозаика из Палестрины)



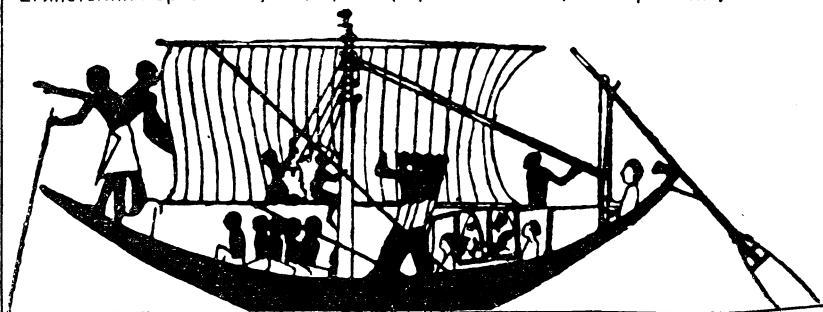
Первое изображение
египетского военного корабля
(барельеф в храме дворца Мединет-Абу)



Нильское судно с каютой
(мозаика из Палестрины)



Египетский корабль в пути (барельеф гробницы номарха Хнумхотпа)



Погребальная ладья (барельеф гробницы номарха Хнумхотпа)

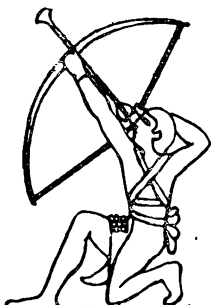


КАРТИНА ПЕРВАЯ

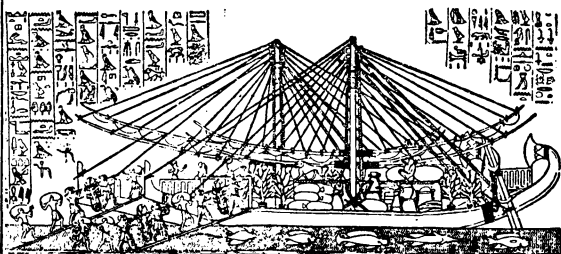
Битва Рамсеса II с "народами моря" (рельеф в храме Мединет-Абу)



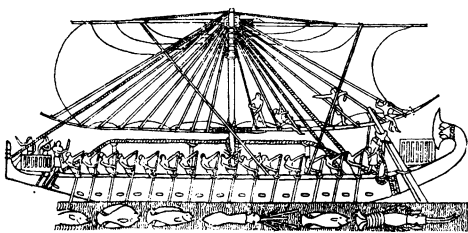
Стрелок из лука



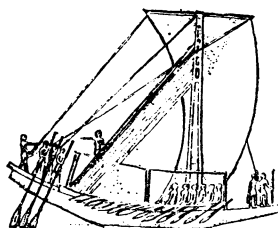
Египетские корабли в Пунте (рельеф из Дейр-эль-Бахари)



Корабль времени Хатшепсут (фреска из Дейр-эль-Бахари)



Судно 2500 г. до н.э. (рельеф гробницы номарха Ти)

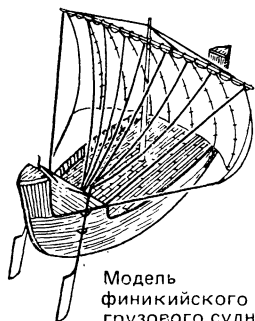
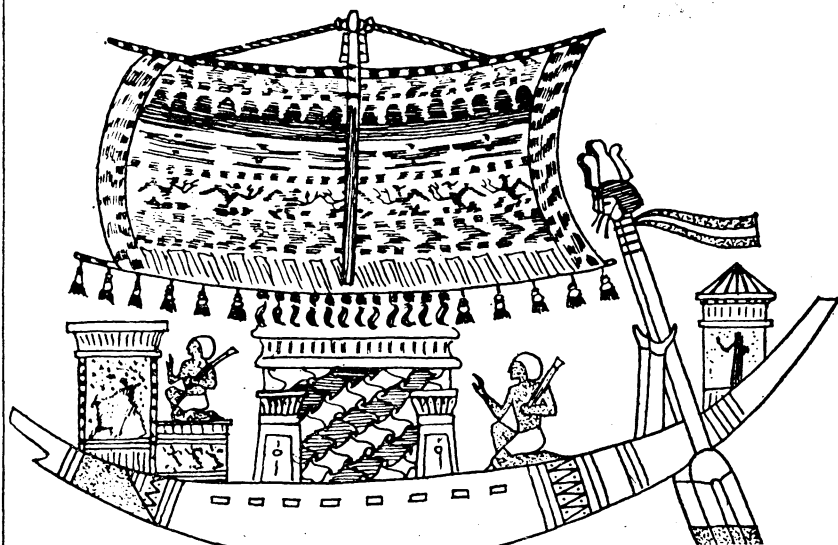


"Солнечная ладья" фараона (рельеф из Эс-Себуа в Нубии)



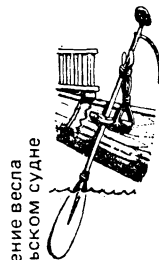
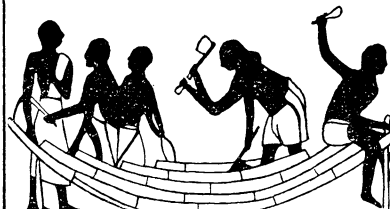
КАРТИНА ПЕРВАЯ

Судно с гробницы Рамсеса IV



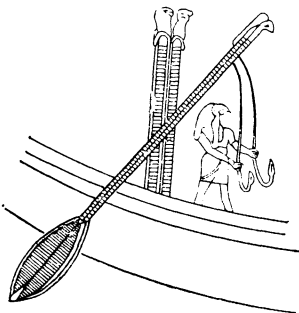
Модель финикийского грузового судна

Постройка судна
(фреска гробницы близ Бени-Хасана)



Крепление весла на нильском судне

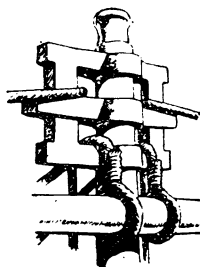
Древнеегипетский "румпель"

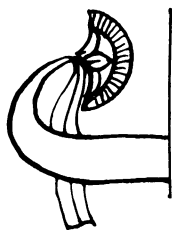


Форштевень египетского судна



Верхняя часть мачты египетского судна





*Время и место действия:
4—2-е тысячелетия до н. э.,
юго-восточная часть
Средиземного моря*

Греческие историки Гекатей Милетский, Геродот и многие другие в полном согласии сообщают, что вначале Египтом управляли боги. На основании приводимых ими косвенных данных можно даже вычислить, что, например, в 16580 г. до н. э. правителем Египта был Осирис, в 3354 г. — Хонсу, а последним из богов царствовал сын Исиды и Осириса Гор Младший. «Это египтяне знают точно», — с очаровательной наивностью уверяет Геродот (10, II, 145). Традиция отождествляет этих богов соответственно с Дионисом, Гераклом и Аполлоном, несомненно более знакомыми человеку, не искушенному в мифологических генеалогиях Востока.

Правление их не было хлопотным. Египтяне жили родовыми сельскими общинами, сооружали каналы, возделывали плодородную нильскую пойму, занимались ремеслами и в свободное от работы время восхваляли своих мудрых правителей.

Постепенно люди стали налаживать друг с другом торговые и обменные отношения. Деревни, оказавшиеся на бойком месте, начинали превращаться в города. Для строительства каналов и городов нужно много камня, и боги (а в Египте все делалось по воле богов) внушили своим подданным счастливую мысль сделать первый шаг к цивилизации — пойти войной на соседей, захватить их в плен и отправить на работы в каменоломни.

Воевали древние египтяне много и умело. Войну многие правители рассматривали как обыкновенное хозяйственное занятие и выполняли его так же охотно и добросовестно, как любое другое. Именно войны ускорили и завершили разделение труда и формирование иерархической структуры общества. В Египте (по воле богов, разумеется) возникли семь каст, сохранившихся почти до конца существования государства: жрецы, воины, коровьи пастухи, свинопасы, мелочные торговцы, толмачи и кормчие.

Наличие каст кормчих и толмачей свидетельствует о наличии развитого флота и оживленных сношений с иноплеменниками. Флот в те времена состоял преимущественно из грузовых кораблей, необходимых для доставки камня из каменоломен к местам строительства и скота на дальние пастбища, для скорой переброски войск, сохранявших благодаря этому свою боеспособность и свежий

вид независимо от пройденного расстояния. Примеры использования таких судов известны достоверно.

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

Вельможа Уна, живший на рубеже XXV и XXIV вв. до н. э., в надписи, найденной в Абидосе, сообщает (36, с. 21, 23): «Его величество послал меня прорыть пять каналов в Верхнем Египте и построить три грузовых и четыре перевозочных судна из акации Уауата... Я выполнил все за один год. Они были спущены на воду и нагружены до отказа гранитом для пирамиды «Является и милостив Меренра» (имя фараона; пирамиды часто имели собственные имена.— А. С.). Уна подробно описывает грузовые операции на Ниле: «Я просил у величества моего господина, чтобы мне был доставлен известняковый гроб из мемфисских каменоломен Ра-Ау. Его величество распорядился, чтобы [сановник] казначей бога переправился через [Нил] с партией рабочих капитана корабля (?), его помощника (?), чтобы доставить мне этот гроб из Ра-Ау. Он [гроб] прибыл с ним в резиденцию на большом грузовом судне вместе со [своей] крышкой, гробничной плитой с нишей, руйт, двумя гемех и одним сатс (принадлежности гробницы.— А. С.).» Обращает на себя внимание, что египтяне различали грузовые и перевозочные суда. В чем их различие — неизвестно. Возможно, последние предназначались для транспортировки живых «грузов» — людей и скота. Во всяком случае те и другие типы использовались совместно, как это можно заключить и из надписи Уны. «Его величество,— пишет Уна,— послал меня в Ибхат доставить саркофаг «Ларь живущего» вместе с его крышкой и драгоценной и роскошной верхушкой для пирамиды «Является и милостив Меренра» госпожи. Его величество посылал меня в Элефантину доставить гранитную плиту с нишей вместе с ее сатс, и гранитные двери, и руйт и доставить гранитные двери и сатс верхнего покоя пирамиды «Является и милостив Меренра» госпожи. Они плыли со мной по Нилу к пирамиде «Является и милостив Меренра» на шести грузовых и трех перевозочных судах восемь (?) месяцев и три... в течение одной экспедиции. Никогда ни в какие времена не посещали Ибхат и Элефантину за одну экспедицию».

Геродот сообщает о водной транспортировке по Нилу в XVI в. до н. э. здания, высеченного из цельного камня. Это здание в течение трех лет перевозили в Саис с Элефантины 2 тыс. человек, «которые все были кормчими» (10, II, 175). А обычно египетские негрузовые суда того времени покрывали это расстояние за 20 дней.

Примерно с 3-го тысячелетия до н. э. по мере накопления опыта и навигационных знаний египетские суда отваживались появляться в Средиземном море. С этого времени их конструкция стала быстро

совершенствоваться. Мореходство было опасным предприятием, поэтому, несмотря на последнее место в иерархическом реестре, кормчие пользовались большим почетом и уважением. Это были отважные люди, почти смертники, по египетским понятиям: покидая пределы страны, они автоматически лишались покровительства отечественных богов. Правда, лишались его и воины, уходя в грабительские походы. Но кормчие имели перед ними огромное преимущество: ведь первым кормчим был верховный бог Ра (Амон). Днем по небесному Нилу проплывала его ладья «Манджет», а ночью солнечный бог путешествовал по Нилу подземному в ладье «Месексет». Эти ладьи почитались священными, множество их моделей археологи нашли в египетских гробницах.

«Солнечные ладьи» были чисто речными весельными судами. Их маршрут был определен раз и навсегда: от Фив вниз по течению Нила. Поэтому и при их строительстве больше внимания уделялось пышности отделки и выбору сюжетов для росписей, нежели таким прозаическим свойствам, как остойчивость, быстроходность, непотопляемость. Их грузоподъемность определялась величиной свиты фараона. Фараон, являвшийся одновременно и верховным жрецом, всходил на ладью только раз в год — когда солнечный бог впервые касался своим лучом острия священного обелиска в Фивах. Жизни владыки Египта ничто не угрожало в спокойных водах Великого Хапи.

Еще со времени «правления богов» египтяне знали парус. Во всяком случае на скальном рельефе 6-го тысячелетия до н. э. в Нубийской пустыне он присутствует, хотя судно по традиции несет на своей спине священный бык Апис, в будущем — земное воплощение Осириса — в древнеегипетской мифологии бога умирающей и воскресающей природы. Возможно, Осирис считался в те времена покровителем плавающих. Для такого вывода имеются основания. Мифы рассказывают, что во время его борьбы со своим братом Сетом за верховную власть в Египте Сет изготовил великолепный саркофаг и предложил восхищенному Осирису примерить его. Когда тот улегся в него, Сет быстро захлопнул крышку, заколотил саркофаг и сбросил вместе с заживо погребенным Осирисом в воды Хапи, доставившего его в Средиземное море и далее в Библ. Так был изобретен первый в мире «корабль с человеком на борту» и проложена первая морская трасса. Правда, плавучий гроб имел существенный недостаток: он был абсолютно неуправляем. Но это ничуть не умаляло роли Осириса как первого морехода.

Самое раннее изображение другого движителя — весел — можно увидеть на вазе из Верхнего Египта, изготовленной в 3-м тысячелетии до н. э. Разумеется, это не означает, что египтяне изобрели весла через три тысячи лет после паруса, мы не можем этого утверждать. Но зато мы знаем другое: именно с этого времени Египет де-

ляет первые, но довольно-таки уверенные шаги на морской арене. Это событие связывается с именем основателя IV династии фараона Снофру — отца Хуфу.

В списке деяний этого фараона, высеченном на Палермском камне, есть любопытная строчка: «Доставка 40 кораблей, наполненных кедровыми бревнами» (62, с. 227). Датировать это деяние нелегко, ибо все даты древнего периода спорны. Согласно одной из версий, Снофру вступил на престол в 2723 г. до н. э. В один из последующих годов его царствования и были посланы суда в Ливан. Тот факт, что фараон отправил сразу большой флот, и отправил его в определенное место и с конкретным поручением, недвусмысленно свидетельствует о хорошем знакомстве египтян с трассой, «проложенной» Осирисом, — первой, о которой мы знаем хоть что-то определенное. Однако то, что этот рейс попал в перечень выдающихся деяний, говорит о трудности и нерегулярности таких плаваний в ту эпоху.

В 1907 г. была найдена самая высокая пирамида (70 м) периода V династии, принадлежавшая Сахуре. Ее обнаружили на берегу Хапи, в Абусире. Гробница сложена не только из маленьких каменных глыб, но и из бута. Такие материалы недостойны живого бога, каковым считался фараон, и Сахура стремился компенсировать недостаток монументальности пышностью отделки заупокойного храма. Особенно хороши колонны, поддерживающие потолок галереи, окружающей центральную часть открытого сверху зала: выполненные в виде пальм, они создают впечатление оазиса; их стволы — красные, как песок пустыни, раскидистые капители — зеленые, как вода Хапи, базы — черные, как земля Египта. Многих материалов, использованных для отделки гробницы, в Египте нет. Чтобы получить их, Сахура должен был наведаться в иные земли, и скорее всего — морским путем.

Рельефы его пирамиды рассказывают, как парусники отплывают в Библ, чтобы приобрести сирийские товары. Египтяне ходили в это время и в Южные моря. Так, диорит мог быть доставлен из Омана, откуда его транспортировали и в Месопотамию, мирра, электр (сплав золота и серебра) и редкие породы деревьев — из Пунта, медь — с Синая. Документы V династии сообщают как об обыденном явлении об экспедициях в Пунт — прежде всего за золотом и благовониями. А на стенах гробницы кормчего Хнумхотпа (VI династия) подробно перечислены доставленные из Пунта сокровища. Споры о том, где находился Пунт, не утихают много веков, но что экспедиции туда можно рассматривать как незаурядные — в этом никто не сомневается, хотя Хнумхотп и его коллега Хиви ходили в Пунт по крайней мере 11 раз.

Примерно в это время в Египте возникает новый вид храма — храм Солнца. Он воздвигался на холме и представлял собой прямо-

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

Нечто похожее мы видим в Греции. На афинском Акрополе в V в. до н. э. была установлена на высоком пьедестале 9-метровая статуя Афины Промехос (Вонтедьницы), отлитая Фидием из трофейного персидского оружия, захваченного при Марафоне. Позолоченный наконечник ее копья, сверкающий в лучах южного солнца, был виден далеко с моря и в ясные дни служил ориентиром для мореходов. В Египте солнечных дней несравненно больше, чем в Греции. Вывод напрашивается сам собой: все эти сооружения, кроме священной и эстетической функций, имели еще одну — утилитарную. Они служили маяками для мореходов и сухопутных караванов, основанными на принципе отражения солнечного света.

Такими маяками мог, например, воспользоваться министр фараона XI династии Ментухотпа III (ок. 2000 г. до н. э.) Хену, посланный в Пунт за миррой. В то время еще не существовало канала, соединяющего Нил с Красным морем, и путешествие в Пунт началось примерно там, где впоследствии вырос очень важный порт Клисма (в районе Суэца). Но его отделял от двора фараона восьмидневный путь через пустыню. Хену благополучно совершил его, быть может, благодаря сопровождавшим его 3 тыс. воинов. То, что в Пунт были отправлены воины, свидетельствует не столько об уровне политических и торговых отношений между этими двумя государствами, сколько о степени безопасности пути.

Вероятно, именно соображения безопасности путешествия через пустыню побудили фараона XII династии Сенусерта III (1888—1850 гг. до н. э.) на шестнадцатом году царствования сделать первую известную нам попытку прорыть канал от Красного моря до Великого Хапи. Однако сооружение канала привело к совершенно неожиданным последствиям. По образному выражению Л. Кэссона, северная часть Красного моря стала «нерестилищем, порождающим особенно злобных разбойников. (Пиратство стало там проблемой в эти самые дни.)» (111, с. 10). В немалой степени этому способствовали оживление судоходства в районе, его удаленность от двора фараона и неспособность обеспечить надлежащую охрану окраин государства.

Канал был вскоре заброшен, и взоры египетских моряков вновь обратились на север, где, очевидно, обстановка была поспокойнее. А спустя несколько десятков лет после смерти Сенусерта III Египет захватили кочевые племена гиксосов. Единое государство рас-

палось на отдельные области — номы, чьи властители (номархи) пекились только о собственных интересах...

Приход к власти XVIII династии дал новый толчок развитию мореплавания. Египетский флот к этому времени совершает походы в страну Кефтиу, или Кафтор, и в Пунт. В 1881 г. археолог Г. Масперо обнаружил в Дейр-эль-Бахари заупокойный храм женщины-фараона Хатшепсут, возведенный на левом берегу Хапи, напротив Карнака. Он мог бы стать одним из чудес света, если бы о нем своевременно узнали греки. Но пожалуй, главное чудо — это раскрашенные рельефы и росписи его стен. Они поведали о морской экспедиции в Пунт, совершенной в 1517—1516 гг. до н. э., на девятом году правления Хатшепсут. Очевидно, Хатшепсут приказала расчистить канал Сенусерта III, занесенный илом и песком: ее флот, прибывший из Пунта, швартуется в Фивах. Рельефы подробно рассказывают о путешествии и его результатах, о доставленных диковинных товарах, об оснастке и внешности всех пяти 30-весельных кораблей, выстроенных архитектором Инени.

Благодаря усилиям предшественников Хатшепсут положение Египта ко времени ее царствования заметно улучшилось, и это позволило ей презреть пиратскую опасность в Южных морях. Но на севере было неспокойно. Хотя восточная граница отодвинулась к Евфрату, захват Сирии не был прочным. Тутмос III скрупулезно перечисляет в одной из своих надписей награбленную в Палестине добычу — рабов, золото, серебро. Можно полагать, что это был один из усмирительных походов. Другая надпись сообщает, что египетская армия переправлялась в Азию по морю, причем неоднократно. При Тутмосе III был усмирен Медный остров — Алашия, или Иси, что, конечно, было бы невысказано сделать без сильного флота, и по-прежнему велась оживленнейшая торговля с Критом.

Египет получил длительную передышку, его корабли бороздили морскую лазурь во всех направлениях. Тот факт, что в течение последующих трех столетий рынки Египта были наводнены товарами из всех известных тогда стран, позволяет предположить, что Тутмос специально занимался вопросами безопасности плавания, учредив нечто вроде морской полиции, как это делали впоследствии Родос и некоторые другие государства. На эту мысль наводит указание одной надписи, что каждый портовый город должен был постоянно иметь определенное количество кораблей, запасы строевого леса и наиболее ходовых товаров для продажи (62, с. 227). Палестинские гавани контролировались Египтом и платили ему дань, в каждой из них сидел наместник Тутмоса, подотчетный только его величеству, и владыка Египта ежегодно объезжал свои владения, проверяя состояние дел.

В свободное от этих хлопот время фараоны XVIII династии вели оживленную переписку с соседями.

Дипломатия отнюдь не мешала фараонам жадно поглядывать на восток и не пренебрегать богатствами юга. При Тутмосе III они освоили еще одно направление. В рельефах, на которых вельможа Рехмира прославляет своего повелителя, присутствует новый для Египта этнический тип пленников. Это ханебу — «народы островов из середины моря», — сообщает надпись. Необычны их одежды, необычна их дань. Лишь после раскопок на Крите мы можем уверенно назвать местоположение этих островов, а заодно определить принадлежность некоторых загадочных предметов из Тель-эль-Амарны. Торговля с Критом закончилась, как и следовало ожидать, пиратскими набегами, санкционированными двором.

При Эхнатоне положение круто изменилось. «Суда плывут на север и на юг, все пути открыты...» — поют новые жрецы в гимне новому богу (27, с. 252). Они выдают желаемое за действительное. На самом деле все обстояло наоборот. «Нерестилище» красноморских пиратов образовало дочернее предприятие в Море Среди Земель. Главным объектом своих устремлений они избрали древний Библ — самый большой и богатый город Благодатного Полумесяца. Дошло до того, что Библ был блокирован этими молодцами, ни в грош не ставившими авторитет сына Амона. Напрасно правитель этого города Риб-Адди шлет депешу за депешей в Ахетатон — новую столицу Эхнатона, требуя воинов, воинов, воинов. Фараон прочитывает таблички и складывает в архив. Из писем явствует, что пираты сделали своими главными базами Берит, Тир и Сидон — три города-крепости, расположенные вдоль побережья примерно на одинаковом расстоянии друг от друга. И на таком же расстоянии к северу от самого северного из них — Берита — красовался несравненный Библ с его Долиной Кедр (около четырех сотен деревьев уцелело здесь до нашего времени). Пираты знают, что Библу покровительствует Египет. Их первые шаги робки. Но со временем, видя, что фараоны бездействуют, они наглеют все больше. Уразумев наконец, что его мольбы к фараону останутся гласом вопиющего в пустыне, Риб-Адди заключает союз с правителем Сумура, или Симиры, своим северным соседом. Симира согласна дать ему хлеб, но у нее много своих хлопот: ее преобладающе щиплют пираты Ликий, тайно сговорившиеся с царем Кипра и использовавшие остров как перевалочную базу и убежище. Когда же Библ и Симира попытались объединить свои силы, финикийские пираты двинули «эскадры» к северу и для начала захватили два библских корабля, а вскоре в одной из стычек погиб правитель Симиры. Авторитет Риб-Адди упал столь низко, что по возвращении его из Берита, где он надеялся получить помощь, библосцы не пустили его

в собственный город. Правителем Библа стал Или-Рабиx, брат Риб-Адди.

Моряки по природе и купцы по призванию, финикийцы разбойничали не только в окрестных водах, но и совершали плавания на запад. Протяженность их маршрутов может показаться неправдоподобной. Важнейшей их целью была добыча спиралевидных раковин моллюсков *Murex brandaris* и *Murex trinculus*, из которых добывали сок для окраски тканей. Эти раковины, согласно легенде, обнаружила собака Мелькарта — бога-покровителя Тира — во время прогулки по морскому берегу после недавнего шторма. Непревзойденный финикийский пурпур носили цари всего Средиземноморья. Он дал название и самому народу: φοῖνιξ означает «пурпурный». Раковины не легко добывать со дна моря, а каждая из них дает ничтожное количество красителя. Перевозить груды раковин в Финикию невыгодно, и финикийцы основывают пункты по добыче сока у мест ловли. Туда доставляются необходимое оборудование и люди, там воздвигаются оборонительные стены, возникают селения, а иногда и города. Кораблям оставалось лишь периодически обходить все эти места, забирать готовый продукт и доставлять его в Финикию. Так возникли поселения на полуострове Магнесия, на островах Саламин, Тира, Тенедос и Кифера, города Краная на одноименном острове в Лаконике (теперь этот остров, называющийся еще Маратониси, соединен с берегом узкой дамбой), Навплия в Арголиде, Феникс в Малой Азии. Некоторые из них были недолговечны (как, например, Тира, где ловля пурпуровых раковин была исконным занятием местного населения, поддерживавшего тесные связи с ловцами раковин из Итана — города на восточном берегу Крита у мыса Плака), другие Финикия сохраняет за собой ценой уступок: так, фракийские берега контролировали критяне, тогда как серебряные рудники в глубине побережья остались за финикийцами. Третьи хранят в своих названиях историю финикийской экспансии: остров Саламин сперва носил финикийское имя Салам — «Мирный».

Но не только с миром приходили финикийцы. И с мечом тоже. По меткому замечанию Э. Курциуса, «и здесь финикияне подали первый пример; от них узнали, что девочки и мальчики, захваченные где-нибудь в поле, доставляют больше дохода, чем все другие товары. Более мирно настроенные обитатели берегов со страхом удалялись от моря; все далее распространялись по берегам ремесло пиратов и дерзкое похищение людей; загорелась война всех против всех» (85, с. 49). Одной из основных перевалочных баз финикийцев был остров Краная, «где похищаемые женщины укрывались вместе с остальной прибылью и добычей» (85, с. 30). Его гавани всегда

были к услугам тех, кто искал прибежища с добычей. Даже если он не был финикийцем.

Финикийцы сбывали живой товар всюду, где находились покупатели. Вот какую историю поведал Геродот: «Финикияне тотчас же пустились в дальние морские путешествия. Перевозя египетские и ассирийские товары во многие страны, они, между прочим, прибыли в Аргос... На пятый или шестой день по их прибытии, когда почти все товары уже были распроданы, на берег моря среди многих других женщин пришла и царская дочь. Ее имя было Ио... Женщины стояли на корме корабля и покупали наиболее приглянувшиеся им товары. Тогда финикияне по данному знаку набросились на женщин. Большая часть женщин, впрочем, спаслась бегством, Ио же с несколькими другими они успели захватить. Финикияне втащили женщин на корабль и затем поспешно отплыли в Египет» (10, I, 1). Похищенных не разыскивали: это было безнадежным делом.

Гомер приводит противоположный случай, когда похищение состоялось в стране фараонов (116, XIV, 288—297):

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

Одиссею на сей раз повезло: корабль кознодея разбила буря у берегов Эпира, а Одиссей попал к феспротам, и их царь Федон, обласкав его (эпироты были соседями и вассалами итакийцев, под Троей соединенным флотом командовал Одиссей), повелел доставить его на Итаку. Ситуация создалась комичная: феспроты не узнали грозного царя Итаки и поступили с ним точно так же, как поступил бы на их месте он сам (116, XIV, 339—342):

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

Арсенал методов и средств пиратов был неисчерпаем. Устами бывшего царевича, а ныне свинопаса Эвмея Гомер рассказывает историю, могущую стать сюжетом авантюрного романа, и эта исто-

рия, как и тысячи других, не обошлась без финикийцев (11б, XV, 414—484). Эвмей вспоминает, как «хитрые гости морей» прибыли на его родину с множеством редкостных товаров. В доме отца Эвмея, царя Ктесия, оказалась рабыня-сидонянка, похищенная другими соседями Одиссея, тафийцами. Финикийские купцы, прибывшие, очевидно, без определенного плана, моментально этим воспользовались: один из них «с ней тайно в любви сочелся» и, играя на ее патриотических чувствах, предложил бежать с ними на родину, несомненно замыслив продать ее где-нибудь по пути. Вышло, однако, иначе. Сидонянка заставила их поклясться, что они не причинят ей вреда и ни под каким видом не будут до поры до времени выказывать свое знакомство с ней. Финикийцы торговали целый год. Когда торг был окончен, один из них пришел по обычаю с дарами во дворец. И вот тут-то настал ее час. Сидонянка поступила как истинная дочь своего народа. С наступлением вечера она взяла за руку порученного ее заботам малолетнего царевича и отправилась с ним на прогулку. По пути она посетила зал, где был накрыт пиршественный стол для вельмож, не успевших еще вернуться из совета. После этого сервировка стола уменьшилась на три огромных двуручных золотых кубка. Прогулка закончилась на палубе финикийского корабля. Однако награбленное не пошло ей впрок: на седьмой день плавания изменницу поразила стрелой Артемида по повелению Зевса (убийства древние нередко сваливали на богов), и ее выбросили за борт. Эвмея же купил царь Итаки Лаэрт, отец Одиссея.

Во времена Эхнатона и его преемников пираты контролировали не только побережье Благодатного Полумесяца, но и южные берега Малой Азии. Во всяком случае сообщение одной из табличек Тель-эль-Амарны о набеге кораблей народа милим на Амурри не оставляет места для иных толкований. Народ милим — это милии, жители Милиады, северные соседи ликийцев. Они обитали в районе современных озер Карагёль и Авлан, к западу от Тавра. Что же касается Амурри (египтяне называли его также Имор), то это не что иное, как город Арад (Арвад) на одноименном острове у берегов Северной Финикии, и, возможно, противолежащий ему на побережье город Антарад. Насколько можно заключить из скудных сведений табличек, арвадяне пали жертвой собственной жадности, за что и поплатились: воюя с Египтом в союзе с хеттами (Риб-Адди даже угрожал Эхнатону присоединиться к этому союзу, если тот не пришлет помощь), они покусились и на соседей хеттов — милиев. Хеттскому царю Суппилулиумасу I не оставалось ничего иного, как отодать на растерзание Арвад, чтобы сохранить мир на южных границах. Флот милиев безбоязненно проследовал вдоль южного побережья Малой Азии, захватил и разграбил город, убил его правителя Абди-Аширта (его сын сам промышлял пиратством) и убрался восвояси.

Трудно сказать, существовали ли уже в то время пиратские государства, какие мы увидим в эпоху Римской империи, и можно ли считать таким государством, например, Кипр, но что враждующие со всем миром и между собой пиратские шайки объединялись для крупных набегов — это бесспорно. Бесспорно и то, что это были сильные многочисленные эскадры, направляемые твердой и опытной рукой. Только при таких условиях пираты могли рискнуть напасть на такое государство, как Египет. Они сделали это при попустительстве Кипра, пропустившего мимо себя пиратский флот, отправившийся из Ликии. Эхнатон ничего не смог поделать: он ведь самолично некогда потребовал у царя Кипра порвать всякие отношения с Ликией, и теперь, когда он пожинал плоды своей политики (первые, но не последние), царь напомнил ему об этом в сердитом письме, уверяя, что сам он страдает от налетов своих северо-западных соседей гораздо чаще (58, 38, 114).

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

Столетие спустя после Эхнатона фараон Мернепта вновь имел дело с «народами моря». Он укоряет своих воинов: «... вы трепещете, словно птицы. Вы не знаете, что нужно делать. Никто не сопротивляется врагу, и наша покинутая земля предоставлена вторжениям всех народов. Враги опустошают наши врата. Они проникают в поля Египта... Они прибывают бесчисленные, как змеи, и нет сил оттолкнуть их назад, этих презренных, которые любят смерть и презирают жизнь и сердце которых радуется нашему разрушению...» (82а, с. 199). В папирусе из некрополя Саккара возле Мемфиса записано Речение Ипуера, одного из семи мудрецов и пророков Египта. В нем такие строки: «Воистину, строители стали пахарями, а царские корабельщики впряжены в плуг, не плавают ныне больше на север, в Библ. Как нам быть без кедра для мумий наших, ведь погребались жрецы в саркофагах из него, бальзамировали сановников смолой кедровой вплоть до самого Кефтиу. Но не привозят больше его. Золота не хватает. Кончился материал для всяких работ» (27, с. 228—229). После многих стенаний и поучений, что надо сделать, чтобы в Египет вернулось благоденствие, мудрец высказывает уверенность, что рано или поздно все вернется на круги своя. Увы, ждать этого пришлось много, очень много лет...

«Я построил большие ладьи и суда перед ними, укомплектованные многочисленной командой и многочисленными сопровождающими [воиннами]; на них их начальники судовые с уполномоченными [царя] и начальниками для того, чтобы наблюдать за ними. Причем суда были нагружены египетскими товарами без числа. Причем они сами [суда] числом в десятки тысяч отправлены в море вели-

кое — Му-Кед². Достигают они страны Пунт. Не подвергаются они опасности, будучи целыми из-за страха [передо мной]. Нагружены суда и ладьи продуктами Страны Бога, всякими чудесными вещами их Страны, многочисленной миррой Пунта, нагруженной десятками тысяч, без числа ее. Их дети вождей Страны Бога выступили вперед, причем приношения их для Египта перед ними. Достигают они, будучи невредимыми, Коптосской пустыни. Причаливают они благополучно вместе с имуществом, доставленным ими. Нагружают они его для транспортировки посуху на ослов и на людей и [снова] грузят [это же имущество] на суда на реке, на берегу Коптоса, и отправляют вверх по реке перед собой. И прибывают они в праздник, принося [эти товары] в качестве даров перед царем как диковину. Дети их вождей совершают приветствия передо мной, целуя землю, сгибаются передо мной» (36, с. 113).

Эти строки из завещания Рамсеса III (1269—1244 гг. до н. э.) дают весьма наглядное представление о положении Египта в начале XX династии. Вероятно, Рамсес еще пользуется Нильско-Красноморским каналом: по крайней мере до времени Сети I он поддерживался в судоходном состоянии, как свидетельствуют дошедшие до нас карты, а Сети и Рамсеса разделяет небольшой промежуток времени. Но хвастливые речи плохо прикрывают истинное состояние дел. Ладьи с товарами бороздят южные воды, но их сопровождает сильный конвой («суда перед ними») с многочисленной армией. Дальние рейсы, видимо, были настолько опасны, что флот собирается в большом количестве, чтобы один рейс не только оправдал себя, но и скомпенсировал множество одиночных рейсов, которые были бы совершены, если бы путь был безопасным. Понятно, почему так сделано: флот «не подвергается опасности» из страха не перед величием фараона, а перед величиной конвоя. Если к количеству воинов добавить количество мускулистых гребцов (судя по рисункам в храме Хатшепсут — по 15 человек с каждого борта), дорожащих своей жизнью ничуть не меньше, стоит ли удивляться успеху этого предприятия, которым так кичится Рамсес? Да и выбор маршрута говорит о многом: с севера в это время участились дерзкие налеты на Египет «народов моря», и хотя Рамсесу удалось одержать над ними ряд побед и отпугнуть от своих берегов, результаты этих побед были призрачны.

Правда, сам Рамсес придерживался на этот счет иного мнения. На рельефе в храме Мединет-Абу, изображающем морскую битву с северянами, его фигура внушительна и грозна. Он попирает головы поверженных врагов. О масштабах этой битвы судить трудно: на рельефе она «происходит между четырьмя египетскими кораблями (их можно узнать по львиным головам на носу, взятым на риф парусам, на них находятся стрелки и копьеносцы, изображенные все целыми и невредимыми) и пятью вражескими кораблями

(их можно узнать по высоким штевням спереди и сзади, они изображены в полном разрушении, мачты падают, воины все изранены, руль потерян)» (13, с. 17—18). В этом бою Рамсесу пришлось иметь дело по крайней мере с двумя народностями. Одна — это пелесет, или пулусати, то есть филистимляне (они легко опознаются по характерным шлемам из перьев), другие — шардана, то есть сарды (жители Сардинии). На этот раз пиратский набег был совершен издалека. Из других надписей известно о нападениях на Египет в восьмой год царствования фараона иных народов — шакалеша (сагаласии из Писидии), чакалов (народность из Финикии), деннен (возможно, то же, что дануна из архива Эхнатона, то есть данайцы), вашаша (предположительно малоазиатский народ критского происхождения). Это было их последнее поползновение: с этого момента «народы моря» навсегда исчезают с египетских памятников.

Но память о них осталась.

Средиземноморье кишело пиратами, как никогда раньше, и зараза эта, подобно степному пожару, охватывала все новые и новые районы. Все фараоны XX династии так или иначе сталкивались с этим бичом Средиземного моря, с ужасающей быстротой превращавшимся в тысячехвостую плетку.

И все-таки плавания на север продолжались: ничто не могло заменить Египту некоторых товаров, например кедров или меди, отсутствующих в Египте. Папирус времен Рамсеса XII (ок. 1118—1090 гг. до н. э.) поведал трагикомическую историю, начавшуюся «на пятый год правления фараона, в шестнадцатый день второго месяца лета» и растянувшуюся на несколько лет. Речь идет о морском путешествии в Библ египетского жреца и вельможи Унуамона. Ему была доверена верховным жрецом Херихором важная миссия — доставить лучший горноливанский кедр для обновления обветшавшей священной барки Амона — «солнечной ладьи».

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

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

Прибыв в палестинский город чакалов Дор, Унуамон предстал перед его правителем Бедером. В знак приязни к египтянам тот вручил ему в дар полсотни хлебов, кувшин вина и ногу быка. Зло-

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

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

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

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

Что же касается серебра, похищенного Унуамом по рекомендации Бедера, то эта история имела свое продолжение. Когда кедр был погружен и корабли уже готовились выйти в море, в библскую гавань вошли 11 судов из Дора. Чакалы потребовали у Закар-Баала выдать им Унуамона: оказывается, он не слишком внимательно обдумал совет, данный ему Бедером, и корабль, где он захватил деньги, принадлежал подданным самого Бедера. Но и в такой критической ситуации отыскалась нужная статья международного права. «Я не могу задерживать посланца Амона в своей стране, — заявил Закар-Баал гонцам Бедера. — Дайте мне отправить его, а потом догоняйте его и задерживайте сами». Одной этой фразой правитель Библа убил двух зайцев: сохранил добрые отношения и с Египтом, и со своим южным соседом.

Путешествие, как и следовало ожидать (рассказ ведется от

первого лица), закончилось благополучно. Сильный ветер пригнал корабль Унуамона к Кипру. Когда же местные жители бросились к нему, чтобы убить (характерная деталь!), Унуамон урегулировал новое осложнение наипростейшим образом. Он обратился к правительнице города со следующими словами: «Неужели же ты позволишь, чтобы меня, посланца Амона, схватили здесь и убили? Подумай еще вот о чем: меня будут разыскивать до скончания дней! Что же до команды правителя Библа, которую тоже хотят убить, то разве не сможет он убить десять команд твоих кораблей, когда они ему попадутся?» Оценив ситуацию и осознав правоту пришельца, правительница мудро отпустила его с миром.

Египетские меры по охране судоходства того времени были просты и всем понятны. Декретом Сети I всякому, кто осмелится задержать судно фараона, грозили 200 палочных ударов, нанесение пяти рваных ран, уплата за каждый день простоя судна и обращение виновного в рабство (36, с. 86). Причем все это одновременно, альтернативы тут не было. Совершенно ясно, что эти меры прежде всего касались номархов, бесчинствовавших в пределах своих номов, начальников гаваней и т. п. Какое-либо хищение с судна грозило состоятельным лицам 100 ударами и конфискацией имущества в соотношении 100 : 1, а увод воина с судна был чреват конфискацией имущества с оплатой за каждый день, проведенный вне судна. Что же касается простолюдинов, то по указу фараона XVIII династии Хoremхеба их даже за более мелкие провинности лишали имущества и отрезали нос (36, с. 100)³.

Все это, однако, мало волновало пиратов: ведь их прежде надо было поймать. Главное же — никто ни при каких обстоятельствах не мог отличить пирата от добропорядочного слуги фараона. Пираты торговали награбленным, как купцы, а купец в любой момент мог обнаружить в себе наклонности пирата, как это произошло, например, с Унуамоном.

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

Истоки этого обычая весьма древни и закреплены в мифах. Выше уже упоминался египетский бог Хонсу — обожествленный греческий герой Геракл. Предание говорит, что, когда Геракл после освобождения Прометея отправился в сад Гесперид, чтобы совершить очередной подвиг, он надумал заодно посетить страну предков —

Хапи (родители его отца Амфитриона и матери Алкмены, как уверяют греческие историки, были родом из Египта). Но выбрал он неудачное время для визита. Египтом правил тогда сын Посейдона — Бусирис. Его царствование было омрачено страшной девятилетней засухой. Молитвы египетских жрецов оказались бессильными, и Бусирис прибег к помощи критского прорицателя Фрасия. Выяснилось, что для ликвидации засухи нужно ежегодно приносить в жертву на алтаре Амона одного иностранца. Первой человеческой кровью, обогрившей алтарь, была кровь самого Фрасия. Поэтому когда Геракл вступил на египетскую землю, его встретил лично Бусирис в сопровождении пышной свиты. Наслышанные о подвигах своего земляка, египтяне увенчали героя венками и сразу же торжественно повели на заклятие в жертву Амону. Сначала Геракл, тронутый столь божественным приемом, шел смирно, потом, заподозрив неладное, забеспокоился, а когда его разложили на алтаре и занесли над ним нож, возмутился и перебил всех своих почитателей, в том числе и Бусириса с сыном. «У египтян, — жалуетсЯ Геродот, — нет обычая почитать героев» (10, II, 50). После этого египтянам не оставалось ничего иного, как обожествить Геракла и придумать ему приличную родословную: он стал считаться сыном Амона и Мут, братом бога воздуха Шу и богини Тефнут. Сам же он под именем Хонсу исполнял отныне очень важные обязанности бога Луны, покровителя медицины и избавителя от всяческих бед и напастей.

Есть основания полагать, что за сказочной основой скрывается реальный обычай убивать иностранцев. Это была единственная и очень действенная мера защиты от коварства разбойников, нашедшая в наше время воплощение в афоризме о том, что лучшее средство избавиться от головной боли — отсечь голову. Древние так и поступали без тени юмора и сомнения.

«С древних времен дельта Нила была «раем пиратов», краем невиданного греками плодородия, краем изобильных хлебных и фруктовых урожаев, краем, где первоначально, по утверждению Аппиана, помещались «острова блаженных», — пишет К. М. Колобова (82а, с. 198). С незапамятных времен в районе нынешней Александрии были мелкие пастушечьи селения, и их обитателям фараоны поручили охрану своих морских границ от вторжения иноземцев. Пастухи так широко истолковали данные им полномочия, что вскоре перекалвалифицировались в прибрежных пиратов-профессионалов — соперников своих морских коллег. «Прежние цари египтян, — вспоминает Страбон, — довольствуясь тем, что они имели, и совершенно не нуждаясь во ввозных товарах, были враждебно настроены против всех мореплавателей; они установили охрану на этом месте, приказав ей задер-

живать всех, кто приближался к острову» (33, С792). Страбон не без остроумия называет этих стражей «пастухами-разбойниками, которые нападали на корабли, бросавшие здесь якорь» (33, С802).

Недостаток гаваней в Египте, о котором упоминают многие авторы, способствовал устройству постоянных мест для засад. Негостеприимный берег порождал негостеприимных жителей, зато заботу об их пропитании фараоны великодушно возложили на их собственные плечи. Всех прибывающих к устью Хапи, свидетельствует Диодор (49, I, 67), египтяне убивали или обращали в рабство. Из обычая берегового пиратства родился и миф о Бусирисе. Ссылаясь на мнение Эратосфена, Страбон пишет, что «обычай изгнания чужеземцев является общим для всех варваров, и все же египтян обвиняют в этом из-за мифов о Бусирисе, сочиненных в Бусиритском номе, так как позднейшие писатели хотели возвести на [жителей] этой местности ложное обвинение в негостеприимстве, хотя, клянусь Зевсом, никогда не существовало никакого царя или тирана по имени Бусирис...» (33, С802).

«Позднейшие писатели» — это Геродот и Исократ, приписывавший Бусирису даже поедание жертв. Полемизируя с софистом Горгием, он говорил ему: «Эол попадавших в его страну иноземцев отсылал на родину (как он сделал это с Одиссеем. — А. С.), а Бусирис, по твоим же словам, приносил в жертву и пожирал» (55, 7). Это, впрочем, не мешало Исократу называть время правления Бусириса египетским «золотым веком», что, быть может, послужило Страбону поводом усомниться в негостеприимстве египтян. Увы, это обвинение отнюдь не было «ложным», как пытается уверить географ, знавший Александрию и ее жителей по временам Августа. Еще несколькими веками раньше это была жестокая явь.

Теперь часть Дельты к югу и юго-востоку от Александрии заболочена и пустынна, а раньше здесь ответвлялось и впадало в море Канобское устье Нила. На его восточном берегу в первой половине VII в. до н. э. выросла греческая колония Навкратис, а спартанцы основали город Каноб, названный так по имени их погибшего и похороненного в этом месте кормчего. «Первоначально, — сообщает Геродот, — Навкратис был единственным торговым портом [для чужеземцев] в Египте; другого не было. Если корабль заходил в какое-нибудь другое устье Нила, то нужно было принести клятву, что это случилось неумышленно. А после этого корабль должен был плыть назад в Канобское устье Нила. И если нельзя было подняться вверх против ветра, то приходилось везти товары на нильских барках вокруг Дельты до Навкратиса» (10, II, 179). Те, кому удавалось избежать «гостеприимства» пастухов-разбойников, могли добраться до селения Схедии, расположенного в 22 км от Александрии. Здесь находился первый «пункт сбора пошлин на товары, идущие снизу и сверху по реке» (33, С800). Следующее

укрепление, «нечто вроде пункта по сбору пошлин с товаров, привозимых вниз по реке из Фиванды» (33, С813), располагалось южнее Оксирикса, в Шмуне, или, по-гречески, Гермополе — столице Зачьего нома. Но это уже более поздние времена...

Было и еще одно удобное место для разбойничьего промысла — Больбитинское устье Нила. Здесь вырос город Санс, давший впоследствии название XXVI династии (663—525 гг. до н. э.), основанной Псамметихом I (Псамметих сделал Санс своей столицей). «После Больбитинского устья идет низкий и песчаный мыс, который выдается дальше в море; он называется Агну-Керас. Затем следует сторожевая башня Персея и стена милетцев, ибо милетцы во время Псамметиха... на 30 кораблях прибыли к Больбитинскому устью и, высадившись там, укрепили стеной упомянутое выше поселение...» (33, С801). Все, что находилось к западу от башни Персея, было настолько прочно захвачено пиратами, что Геродот даже приводит мнение ионийских греков о том, что собственно египетским побережьем считалось лишь пространство от этой башни до Пелусия. Во времена Геродота длина морского побережья Египта составляла, по его словам (10, II, 6, 10), 3600 стадиев, то есть 639,36 км. А еще раньше только полосу между башней Персея и Пелусием (примерно 450 км) могли уверенно контролировать фараоны, не передоверяя это дело пастухам-разбойникам.

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

Это же течение увлекало живых на восток — по пути Осириса. За Родосом этот поток, проходящий от Гибралтара вдоль Северной Африки, Финикии и Малой Азии, разветвляется надвое. Одна его ветвь достигает Сицилии, другая, слившись с течением Эгейского моря, следует мимо Крита и Греции в Адриатику, обегает ее по всему периметру и около Сицилии встречается с первой. Как раз на пути этих морских рек — торговых артерий Средиземноморья — и возникали в древности самые многочисленные, долговечные и жестокие корпорации «мужей, промысляющих морем» — иллирийских, карфагенских, киликийских, критских, сицилийских, финикийских. На путях другого потока, проходящего от Гибралтара мимо Сардинии, Корсики, южного побережья Франции и Восточной Испании, «работали» иные флотилии. Точками соприкосновения этих двух спиралей были Корсика с противолежащей ей Этрурией и Карфаген. Этрурские и карфагенские пираты объединяли в себе жестокость Запада и коварство Востока.

Берег от Пелусия до хребта Кармель, спускающегося к морю у бухты Акко (эти топонимы сохранили свои имена с глубокой древности), представляет собой почти прямую линию, слабо изогнутую к востоку. На всем его протяжении между Пелусием и Иоппой нет ни одной надежной якорной стоянки, и западные ветры грозят здесь кораблям большими бедами. «Говорят, что город Иоппе, — скептически сообщает Мела, — был основан до потопа...

Здесь показывают еще кости огромного морского зверя, которые должны служить доказательством того, что именно здесь Андромеда была спасена Персеем, то есть что именно здесь произошло событие, прославленное в стихах и сказаниях» (21, I, II). Иоппа, подтверждает Страбон, является крайним пунктом, «где береговая линия, вытянутая перед тем от Египта на восток, заметно поворачивает на север. Здесь, по рассказам некоторых сочинителей мифов, Андромеда была брошена на съедение морскому чудовищу. Местность эта расположена на значительной высоте, так что, говорят, отсюда виден Иерусалим — столица иудеев. Действительно, это место служит иудеям гаванью, когда они спускаются к морю; однако разбойничьи гавани являются вместе с тем и разбойничьими притонами» (33, С759). Иоппа была важнейшей пиратской базой в этих местах вплоть до 68 г., когда ее разрушил римский император Веспасиан. С севера ее гавань защищена группой подводных и надводных скал, самая северная из них сегодня хранит память о событиях упомянутого Страбоном и Мелой мифа: она носит название Андромеда. Ее высота невелика — 1,2 м, но в древности она была выше и гораздо обширнее, еще в начале нашей эры это был остров Пария, и на нем располагался одноименный город. «Морские чудовища», судя по всему, орудовали здесь не только во времена Персея и пожирали не только эфиопских царевен, но и их царства — в данном случае Парию. Пиратство возникло в этих водах задолго до того, как на Балканах начала складываться греческая народность.

Немного безопаснее остальной участок этой дуги — от Иоппы до бухты Акко с одноименным городом в ее северной части. Здесь корабли могли следовать почти безбоязненно. Но дальше картина резко меняется. Город Акко, носивший также в разное время имена Аке и Птолемида, мог быть основным гнездовьем пиратов, контролировавших южные подступы к Финикии. Страбон свидетельствует, что «город этот служил персам опорным пунктом для военных действий против Египта» (33, С758), имея, вероятно, в виду войну Артаксеркса III Оха с фараоном Нектанебом II (он мог бы начиная с 341 г. до н. э. добавлять к своему пышному титулу еще одну фразу: «последний царь Египта»).

Можно с уверенностью утверждать, что Артаксеркс не придумал ничего нового в своей морской стратегии, а лишь исполь-

зовал богатый опыт древних пиратов. Отлогие берега, тянущиеся отсюда к северу, были удобны для вытаскивания кораблей на берег, илистое дно прекрасно удерживало якоря, скалистые банки и рифы в северной части бухты не могли не ввести в искушение зажигать на них по ночам ложные сигнальные огни, направляя купеческие корабли прямо в объятия тех, кто жаждал познакомиться с их товаром.

Дальше к северу, примерно в 200 км один от другого, лежали богатейшие города Леванта — Тир, Сидон, Берит, Библ, Симира. Словно нарочно для удобства пиратов, эти города разделял один морской переход. Вопреки картинкам в популярных изданиях моряки древности всячески избегали плавать по морям ночью, хотя астрономии знали неплохо — на всякий случай. У античных авторов можно отыскать массу указаний на то, что корабли при любой погоде на ночь вытаскивались на берег, а их команды коротали время кто как умел. Поэтому при благоприятных условиях даже наиболее быстроходные корабли редко проходили за день расстояние больше 200 км. Это был предел. Финикия создала купцам все условия для плавания, но тем самым она создала условия и пиратам — для грабежа. Отправившись с восходом солнца из Акко, они в тот же день под покровом темноты могли совершить налет на Тир, а отплыв утром из Тира, вечером угрожали Сидону.

В римскую эпоху существовало мнение, что именно сидоняне первыми отважились выйти в ночное море. Мела как хорошо известный факт сообщает, что «до сих пор еще богатый Сидон... до захвата его персами был самым большим приморским городом» (21, I, 12). Несомненно, этой славой город был обязан своим мореходам. «Предание изображает сидонян мастерами во многих изящных искусствах, как об этом ясно говорит и Гомер,— пишет Страбон.— Кроме этого они занимались научными исследованиями в области астрономии и арифметики, начав со счетного искусства и ночных плаваний. Ведь каждая из этих отраслей знания необходима купцу и кораблевладельцу» (33, С757). И тем, кто за ними охотится, добавим мы.

К северу от Библа природа благоприятствует для занятия как морским, так и прибрежным пиратством. Здесь много веков царил «закон джунглей»: горцы нападали на селения прибрежных земледельцев, те не упускали случая пограбить корабли, приставшие на ночь или оказавшиеся в бедственном положении, и попутно отбивались от пиратов, действовавших как в прибрежных водах, так и на берегу. «Так, например,— сообщает Страбон,— обитатели Ливана занимают на вершине горы Синну и Боррамы и другие подобные укрепления, внизу же у них Ботрис и Гигарт, приморские пещеры и укрепление, воздвигнутое на Феупросопоне... Отсюда разбойники совершали набеги на Библ и на следующий за ним город

Берит. Эти города расположены между Сидоном и Феупросопоном» (33, С755). Такое положение продержалось до войн Помпея.

Крепости Синну и Боррамы располагались, скорее всего, в районе мыса Рас-Селата, но возможно, что их имена сохранились в названиях гор Саннин (2548 м) и Аруба (2214 м), ограничивающих с юга и севера самую высокую часть Ливанского хребта.

А между ними, примерно в центре этого хребта, напротив мыса Шекъа, высится гора Джебель-Макмель, или Джебель-Крассия (3046 м), и в 4 км к северу от нее — Курнет-эс-Сауда (3088 м), густо поросшие ливанским кедром (несколько рощ его уцелело до нашего времени, а одна из них, расположенная на высоте 2042 м на западном склоне Джебель-Макмель, видна даже от побережья — на расстоянии 15 км). Таким образом, добытчикам кедра грозила опасность с трех сторон, они могли отступить только к востоку — дальше в горы.

От укрепления Ботрис теперь осталось только небольшое селение Батрун, чуть южнее устья реки Эль-Джауз, на одной широте с Джебель-Макмель. Здесь и сегодня можно увидеть остатки порта, возведенного инженерами древнего Моргана, чье подлинное имя было прекрасно известно его жертвам.

От Гигарта не сохранилось даже воспоминаний.

Укрепление на Феупросопоне, напротив, со временем разрослось и превратилось в город. Теперь он называется Эль-Мина и расположен на одноименном мысу с цепью островков и скал перед ним. Как и в древние времена, этот мыс далеко выступает в море, заставляя моряков изменять курс и скрывая все, что находится за ним. (Рядом с Эль-Миной, основанной во 2-м тысячелетии до н. э., немного позже вырос город Триполи. У его внешнего рейда лежит островок Санани, чье название также созвучно страбоновской Синне.)

Активно орудуя в горах Ливана, разбойники не оставляли без внимания и глубинные районы: Антиливан и области к востоку от него, где проходили оживленные караванные тропы для доставки товаров к побережью. «В сторону области, населенной арабами вперемежку с итуреями, — делится своими познаниями Страбон, — возвышаются труднопроходимые горы с пещерами, имеющими глубокие входы; одна из этих пещер может вместить 4000 человек во время нападений, которым дамаскены (жители Дамаска. — А. С.) подвергаются с разных сторон. Действительно, варвары обычно грабят купцов из Счастливой Аравии...» (33, С756).

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



ОСИРИС

Выход Египта на морскую арену вовсе не означал, что он моментально превратился в морскую державу. Л. Кэссон прав в своих рассуждениях, что «на бесплодном побережье, лишенном тени и поджариваемом палящим солнцем, фараоны должны были поставить верфи, построить флот, основать гавани со всеми необходимыми приспособлениями, и, когда все было закончено, содержать и защищать то, что они создали» (111, с. 10). Все это так (первая известная нам египетская верфь датируется от 3000 до 2778 гг. до н. э.). Но чтобы назвать Египет морской державой, этого мало. Необходимо еще одно условие: корабли должны быть мореходными, то есть выдерживать длительные переходы в бурном море и при этом быть достаточно вместительными для того, чтобы обеспечить пропитание экипажу в течение всего перехода. А это пришло не сразу.

В силу древнейших религиозных установлений египтяне были глубоко консервативным народом. На протяжении веков они пользовались одними и теми же строительными, живописными и бесчисленным множеством иных канонов, соблюдали раз и навсегда установленные ритуалы. Не избежали они этого консерватизма и в судостроении, хотя обусловлено это причинами не столько религиозными, сколько географическими.

Корабли появились в Египте тогда, когда жители долины Нила не помышляли о морских трассах. Все их внимание сосредоточивалось на Великом Хапи. «Судоходство по Нилу точно регулировалось, движение контролировалось, известны были бортовые журналы» (112, с. 377). По спокойным водам этой реки величаво шествовали «солнечные ладьи». Порог за порогом преодолевали египетские суда в верхнем течении Нила, неся на своих палубах купцов для торговли или воннов для грабежа. Нил и прорытые от него каналы способствовали строительству пирамид, городов, храмов, появлению новых орудий труда и видов деятельности. Река диктовала свои условия и судостроению.

По изображениям на фресках и рельефах мы знаем, что речные египетские суда были вначале плоскодонными, бескилевыми, их ширина и длина соотносились как 1 : 3. Корпус представлял собой набор коротких и толстых (до 10 см) сосновых досок, скрепленных между собой в определенном порядке деревянными гвоздями. Изнутри эта обшивка (если можно назвать обшивкой то, что ничего не обшивало), прошпаклеванная папирусом или смолой, поддерживалась поперечными гнутыми брусьями — предвестниками шпангоутов*, располагавшимися бессистемно, по мере надобности. Снаружи все это сооружение туго стягивалось двумя-тремя канатами. Таким образом, здесь все было «наоборот»: не каркас обшивался досками, а доски поддерживались отдаленным подобием каркаса. Верхние ряды досок обоих бортов скреплялись вместо поперечных брусьев — бисмов — скамьями для гребцов. В носу и в корме настилалась палуба (очевидно, здесь борта соединялись бисмами) и ставились каюты из камыша или другого легкого материала. Высоко поднятые нос и корма придавали судну сходство с лебедем.

На «солнечных ладьях», где не было гребцов (суда скользили по течению, направляемые лишь рукой опытного кормчего), палуба была сплошной, и в центре

* Объяснения некоторых морских терминов, если они не даны в тексте, см. на рисунках.

ее стояла открытая беседка. В ней восседал на троне Амон, укрываемый от нескромных глаз плетеной занавеской. Ладьи эти несколько различались силуэтом. Так, ладья, изображенная в храме Элефантины, имеет штевни в виде бараньих голов — символов Амона. Корма же ладьи с рельефа в Эс-Себуа (Нубия) изогнута в виде крутого полумесяца.

Родственный тип судов — погребальные ладьи — в значительной степени копировали барки Амона. В Берлине хранится деревянная модель длиной 87 см и шириной 17 см, найденная в гробнице управляющего имениями Ментухотпа. Вместо беседки Амона в центре палубы стоит ложе под балдахином, куда укладывалась мумия. Погребальную ладью вел к полям Иалу кормчий (гребцов здесь также нет, ибо ее как и «солнечную ладью», направляло течение Нила), прислушивавшийся к крикам лощмана (он изображен стоящим на носу корабля). Остальной «экипаж» составляли богини и жрецы. Модель ярко раскрашена; вероятно, так раскрашивались и настоящие барки. Возможно, что и дерево для подобных моделей использовалось то же, что и для самих барок. «Солнечные» и погребальные ладьи удивительно напоминают венецианские гондолы.

Кроме сосны кораблестроители охотно использовали акацию, папирус, сикомор и, разумеется, кедр. Папирус вообще применялся чрезвычайно широко. Из него делали бумагу и полотно, канаты и кисточки для письма, корабли и самые лакомые блюда. По морю плавали исключительно на деревянных кораблях, причем «только ливанский кедр позволял изготавливать длинные балки и киль из одного ствола» (112, с. 375).

Наряду с папирусом египтяне ценили бобовое растение амбеч. Ботаник М. С. Яковлев пишет, что стебель амбеча «очень гибкий и устойчивый, по своей структуре напоминает строение папируса, но обладает лучшими механическими свойствами. По-видимому, древние египтяне знали об этом, и, возможно, оснастку своих судов делали из амбеча. Негритянские племена, живущие в бассейне Белого и Голубого Нила, с незапамятных времен пользовались сухими стеблями амбеча для переправы. Связав полсотни стеблей и бросив их в воду, они переправлялись на них на противоположный берег. Нам часто приходилось видеть, как стройные шелуки с шестом в руке на связке из амбеча передвигались по Нилу... По-видимому, этот способ передвижения существовал еще в древности и дошел до наших дней. Из амбеча делают не только плоты, но и мастерят лодки» (109, с. 29).

Материал и конструкция представляли собой полную гармонию. На таких судах удобно было плавать вверх по Нилу под парусом, так как в Египте преобладают ветры северных направлений (у египтян был иероглиф в виде одномачтового судна с развернутым парусом, означающий «плыть вверх по течению»), и конструкции снабжают их невысокой мачтой, похожей на перевернутую рогатку. Современная мачта проходит сквозь палубу и крепится в стесне — специальном гнезде в киле. Египетская, созданная для бескилевого судна, крепилась к бортам, придавая дополнительную прочность всей конструкции. Носовой и кормовой штаги — канатные растяжки — сообщали ей устойчивость и служили продольными креплениями судна, жестко фиксируя его оконечности: переднюю — форштевень и заднюю — ахтерштевень, с которыми они соединялись.

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

устанавливают и регулируют рогатую подставку, поддерживающую этот канат, тогда как мачта еще не установлена.

На передней стороне «рукоятки» мачты-рогатки имели два рея, причем верхний был поворотным. Между ними натягивался квадратный парус. С помощью реев увеличивали или уменьшали площадь парусности, передвигая их по мачте в вертикальной плоскости, и приводили судно к ветру, поворачивая в горизонтальной.

Когда такое судно плыло вниз по течению, против ветра, парус убирался, реи снижались, разворачивались и закреплялись в продольной плоскости судна на специальных подставках, освобождая борта и уменьшая сопротивление воздуха. Теперь за дело принимались гребцы. Кэссон упоминает «очень сложную оплетку, которая бежала горизонтально над верхней частью корпуса» (111, с. 15) и предлагает два варианта ее назначения: укрепление корабля и защита бортов от трения при волнении. Не отвергая ни того ни другого, можно предположить еще и третью ее функцию: оплетка должна была предохранять гребцов и пассажиров от падения за борт, то есть выполняла роль ограды — релингов. При этом она совсем не мешала гребле, так как весла проходили под ней или сквозь нее: они опирались на планширь, где были укреплены колышки или ременные петли — прашуры современных уключин. Корабли описываемого типа и процесс гребли изображены на стенах пирамиды Сахуры. В зависимости от ветра и волны гребцы могли работать стоя или сидя. Кэссон замечает, что «гребцы всегда изображены в особом типа плавках, сделанных из плетеного материала, с квадратным куском кожи на задней части. Это, несомненно, была защита от трения: гребец должен был держать свое весло так, как в средние века, поднимаясь на ноги при каждом ударе и бросая себя на сиденье при толчке...» (111, с. 15). Момент такого наибольшего напряжения, когда гребцы делают гребок, высоко приподнявшись над скамьями, изображен в храме Хатшепсут. По мнению Х. Ханке, «наиболее быстрый темп гребли отборных гребцов царской барки составлял 26 тактов в минуту, что обеспечивало судну скорость около 12 километров в час (6,48 узла. — А. С.)» (105, с. 18). Это сильное преувеличение. Г. Нойкирхен напоминает, что «плыть по Нилу было непросто из-за многочисленных отмелей. Поэтому на носу судна, на баке, находился лощман, который футштоком или лотом все время измерял глубину» (91, с. 39). Едва ли египтяне решились бы устраивать гонки по такой реке, особенно с фараоном на борту.

Вероятно, эта конструкция сохранялась почти без изменений несколько веков. Мы не располагаем достаточным материалом для однозначных выводов, но если взять отрезок времени в тысячу лет (достаточно длительный для сравнительного анализа), то можно увидеть, что все египетские корабли словно вышли из одного конструкторского бюро.

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

Действительно, формы, обводы кораблей поразительно схожи с финикийскими, хотя и не утратили сходства с традиционными египетскими. Финикийские корабли более позднего времени известны по рисункам на стене фиванской гробницы Кенамона — вельможи времен Аменхотпа III, отца Эхнатона. Они имеют несомненное сходство с творениями Инени, но отличаются от них самым принципом постройки. Посадка их глубже, штевни круче, борта соединены полной палубой и вместо гипотезы обшиты поверху толстыми досками. Именно полная палуба и явилась причиной глубокой посадки: под ней скрываются обширные грузовые трюмы. Упомянутая выше египетская оплетка, дающая морским историкам возможность широкого толкования, здесь несет единственную и совершенно оче-

видную функцию — это высокие релинги, обеспечивающие безопасность экипажа и дающие возможность взять палубный груз. Суда «неслись на широких парусах, которые по очертанию и оснастке очень напоминают египетский тип и могли быть скопированы с него», — пишет Кэссон (111, с. 25).

Внешне эти корабли мало изменились по сравнению со своими предками. Но внешность, как известно, обманчива. Египетские суда еще больше вытянулись в длину, а главное, стали килевыми и, должно быть, с жестким шпангоутным каркасом. Х. Ханке полагает, что первыми построили судно с килем и шпангоутами сирийцы (105, с. 24), но ничем не подкрепляет это мнение, более чем спорное. Возможно, ближе к истине другое соображение — что «киль и шпангоуты могут считаться изобретением Месопотамии» (112, с. 377), но и оно нуждается в серьезной проверке. Закар-Баал, рассказывает Унуамон, «приказал погрузить на корабль килевую балку, носовой брус и кормовой брус для барки Амона, а также еще четыре обтесанные балки» (31, с. 93). К этому лаконичному отчету можно добавить еще, что киль изгибался таким образом, что обводы корабля почти точно повторяли те, какими любовались египтяне тысячу лет назад. Это была дань традиции. «Большие корабли, которые строили египтяне для своего Нила, — рассуждает С. Дзевятовский, — оказали существенное влияние на будущность мореплавания, когда к ним снизу прибавили киль, необходимый для морских поездок. Египтяне к лодкам, судя по стенной живописи, прикрепляли кольца, через которые пропускали весла, ставили мачту, укрепляя ее канатами, а к мачте между реями привязывали парус. Был руль, а концы лодок делались высокими. Таков был прототип позднейших финикийских судов» (77, с. 71).

Сам киль, однако, не виден на рисунках, судно внешне бескилевое. Но он есть. Даже если бы Унуамон не оставил своего свидетельства, мы смогли бы догадаться о его присутствии по одной немаловажной детали: на судах Хатшепсут и на финикийских нет рогатой мачты. Мачтой теперь служил короткий, гладко обструганный ствол дерева, вероятно кедра, пропущенный через палубу... куда? Ответ может быть единственным: к килю. Х. Ханке датирует появление одинарной мачты примерно 2600 г. до н. э. (105, с. 17), но, чтобы утверждать это, нужно прежде доказать, что в то время уже были килевые суда. Таких доказательств нет. А между тем наличие одинарной мачты неизбежно предполагает наличие кия. Неизвестно, крепилась ли она в нем с помощью стелса или как-то иначе, но, только закрепленная у своего основания, а также в том месте, где проходила сквозь палубу, мачта могла выполнить свое назначение. Альтернативы здесь нет, так как ертикально стоящий шест обладает огромной подъемной силой по отношению к своему основанию. Применительно к мачте эта сила увеличивается во много раз при беге судна под парусом. Поэтому неизмеримо возросла и роль кормового штага: он стал толще. Этими же причинами вызваны новшества в остальном такелаже и в рангоуте. На короткой мачте по-прежнему крепились два длинных, сильно изогнутых рея. Но теперь это не такие брусья, какие Унуамон выбирал в Долине Кедров близ Библи. Рей стали составными, из двух конически обструганных брусев, накрепко связанных друг с другом. Это новшество было вызвано чисто техническими причинами: величина и водоизмещение судов нового типа требовали более широкого паруса (как на финикийских судах), а тот в свою очередь — более длинного рея. Но так как чем дерево длиннее, тем оно, как правило, и толще, цельный рей увеличил бы осадку судна и потребовал бы более массивных блоков, канатов, а в конечном счете — увеличения экипажа для управления им. Египетские конструкторы нашли остроумный выход, придумав составной рей и тем самым сняв разом все проблемы. Такой рей более упруг и позволяет практически неограниченно наращивать площадь парусности. Если верно высказываемое иногда предположение, что египетские суда могли быть многомачтовыми (112, с. 375), то их скорость должна была быть намного больше, чем принято считать. Прямоугольный парус, пришедший на смену квадратному, стал таким широким, что нередко выступает далеко за линии бортов. Для управления им теперь требовалось большее количество фалов. Внешняя обвязка корпуса ушла в прошлое,

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

Повыше рея, на верхушке мачты, прилаживалась корзина: в ней сидел наблюдатель или снайпер, а может быть, и сигнальщик, если корабль шел в составе эскадры. Такую корзину имели, например, корабли Рамсеса III, изображенные в храме Мединет-Абу.

Управление судами осуществлялось либо посредством одного огромного широколопастного весла, продетого в прорезь по центру кормы и опирающегося на палубе об укрепленную вертикально рогатину, либо при помощи двух весел поменьше, закрепленных с обоих бортов в кормовой части. Если не требовалось маневрировать при ровной продолжительной трассе и спокойной погоде, оба весла скреплялись поперечным брусом и поворачивались одновременно. Это устройство было отдаленным предком румпеля.

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

О типах древнеегипетских судов мы знаем мало. «Доставили они ему всевозможные речные суда, паромы, суда-сехери и транспортные суда... и закрепили их носовые канаты среди его [Мемфиса] домов», — читаем на стеле фараона VII в. до н. э. Пианхи (36, с. 123). Суда-сехери, так же как суда-бау из стелы фараона XVI в. до н. э. Камоса (36, с. 61) и суда-иму из декрета Сети I (36, с. 84), нам неизвестны. Относительно последних можно, правда, предположить, что это прогулочные суда вельмож. В пользу этого предположения могут свидетельствовать два обстоятельства: титул вельможи «ими-из», упоминаемый в жизнеописании номарха XXIV в. до н. э. Хуфхора (36, с. 24), и фраза из декрета Сети I о том, «чтобы воспретить задержание их [людей дома] судов-иму на воде каким-либо стражником». «Люди дома» — это, несомненно, придворные, может быть, те же ими-из, а их суда могли носить название «иму», то есть «принадлежащие ими-из» («ими» и «иму» — это один и тот же термин соответственно в единственном и множественном числе и означающий «находящийся в [чем-то]». Наименование судов по

принадлежности вообще очень характерно для Востока. Так, суда, торговавшие с Библом, назывались библскими, с Критом — критскими.

Немного больше известно о грузовых судах. Мы знаем, что их строили из акации Уауата, как пишет Уна, и из аканфа, похожего на киренский лотос, как сообщает Геродот. Из источников известно и их название «бар-ит» («бар» по-египетски «судно», а «ит» — его тип), переделанное греками в «барис» (отсюда — «барка», «баркас», «баржа»). «Из этого аканфа, — пишет Геродот, — изготавливают брусья локтя * в два и складывают их вместе наподобие кирпичей. Эти двухлоктевые брусья скрепляют затем длинными и крепкими деревянными гвоздями. Когда таким образом построят [остов] корабля, то поверх кладут поперечные балки. Ребер вовсе не делают, а пазы законопачивают папирусом. На судне делается только один руль, который проходит насквозь через киль; мачту делают также из аканфа, а паруса из упомянутого выше папируса. Такие суда могут ходить вверх по реке лишь при сильном попутном ветре; их буксируют вдоль берега. Вниз же по течению суда двигаются вот как: сколачивают из тамарисковых досок плот в виде двери, обтянутый плетенкой из камыша, и затем берут просверленный камень весом в 2 таланта **. Этот плот, привязанный к судну канатом, спускают на воду вперед по течению, а камень на другом канате привязывают сзади. Под напором течения плот быстро движется, увлекая за собой «Барис» (таково название этих судов); камень же, который тащится сзади по дну реки, направляет курс судна. Таких судов у египтян очень много, и некоторые из них грузоподъемностью во много тысяч талантов» (10, 11, 96).

Морские военные корабли египтян отличались от описанных Геродотом незначительно. Главные их отличия — это высокий фальшборт, защищающий гребцов от неприятельских стрел, и отсутствие нижнего рея, мешающего воинам делать свое дело (его заменяли гордени, подбирающие парус к верхнему рею как занавеску). Г. Нойкирхен (91, с. 37) упоминает как отличие корзину для наблюдателя на топе мачты, но эта деталь едва ли присуща только военным кораблям. Ее должно было иметь любое морское судно, чтобы вовремя заметить берег, рифы, чужой парус.

Согласно одной надписи, от устья Хапи до Библа, то есть расстояние в 850 км, египетские суда при попутном ветре и под веслами преодолевали за 4 дня, делая примерно до 210 км в день. Если принять день равным 12 часам, то из этого следует, что скорость морских египетских судов в благоприятных условиях составляла около 9,5 узла. И. Ш. Шифман (108, с. 19) пишет даже, что финикийские парусники были способны преодолевать расстояние от устья Нила до мыса Кармель за сутки, используя попутное течение, а в обратную сторону — за 8—10 суток. На этих примерах можно лишний раз убедиться, с какой осторожностью следует подходить к сообщениям, казалось бы, бесспорных источников — бесспорных в части продолжительности плаваний и сомнительных в указаниях расстояний. От Александрии до Хайфы по прямой 500 км, а если следовать по течению, повторяющему очертания берега, — еще больше. Скорость течения здесь — 0,8—1 узел (при юго-западных ветрах она немного увеличивается). Несложные расчеты показывают, что, по И. Ш. Шифману, древние парусники передвигались со скоростью по крайней мере 27 узлов — быстрее, чем сторожевые корабли (24 узла) или тральщики (21 узел) времен второй мировой войны! Современные суда класса «река — море» имеют среднюю скорость 13,5 узла в балласте и 11,5 — с полным грузом.

Древнеегипетские корабли не могли быть такими быстроходными уже потому, что более совершенные суда, построенные Фемистоклом во время греко-персид-

* Средняя длина локтя — 440 мм. Были локти короче и длиннее.

** Аттический талант — 26,196 кг, серебряный весовой — 33,655 кг. Грузоподъемность судов греки измеряли в эвбейских весовых талантах, равных 25,9 кг. Как денежная единица талант был эквивалентен 8,5—8,7 г золота (86, с. 40).

ских войн, развивали скорость в среднем 5 узлов, а торговые и транспортные корабли были еще тихоходнее. Геродот, например, сообщает, что расстояние в 36 км от Гелиополя до Фив (против течения) египетские корабли преодолевали за 9 дней (10, II, 9), то есть шли со скоростью около 0,18 узла. Но расстояние от Эль-Матари до Луксора по карте не 36, а примерно 600 км. Следовательно, суда шли со скоростью около 3 узлов. В другом месте (10, II, 29) Геродот пишет, что между островами Элефантина и Тахомпсо лежит 4-дневный путь, а определяет его в 5,35 км. В этом случае скорость должна быть 0,06 узла. Но между первым и вторым порогами Нила, соответствующими этим островам, примерно 270 км. И тогда мы получаем ту же цифру — 3 узла, что куда ближе к истине. 65—70 км за 12 часов против течения — это не так уж мало для столь несовершенных судов.

Подсчитано, что египетские суда эпохи Снофру XXVII в. до н. э. имели длину до 30 м, ширину до 8 м, осадку чуть более метра и водоизмещение до 90 т (91, с. 34). Уна сообщает, что он построил «грузовое судно из акации в шестьдесят локтей * длиной и тридцать локтей шириной, причем постройка заняла всего лишь семнадцать дней» (36, с. 24). «Отправился я в рудники царя, — читаем в «Сказке потерпевшего кораблекрушение», датируемой XX—XVII вв. до н. э. — Спустился я к морю, и вот — судно: сто двадцать локтей в длину и сорок в ширину и сто двадцать отборных моряков из Египта» (27, с. 39). Если смоделировать такое судно, легко убедиться, что путь на нем от Александрии до Джеблы будет куда продолжительнее, чем пытается убедить тщеславный фараон. Но сам по себе этот рейс, конечно, заслуживает внимания.

Примерно такими же были характеристики финикийских судов. В 1960 г. музей Пенсильванского университета и Институт археологии Лондонского университета снарядили совместную экспедицию к мысу Гелидонья на юго-западном берегу Турции, чтобы обследовать останки затонувшего судна, обнаруженные местными ловцами губок два года назад. Здесь не нашли ни золота, ни драгоценных произведений искусства. Медные и оловянные слитки и металлолом, предназначенный для переплавки, — вот и все, что подняли археологи с морского дна. Исключительную ценность представляли сами корабельные обломки: как выяснилось, этот десятиметровый парусник покинул свой последний порт примерно в 1250—1200 гг. до н. э. (пока это самое древнее судно, которого коснулись руки подводных археологов). Предполагают, что его построили сирийцы по финикийским чертежам и что оно захватило на Кипре транзитный груз для доставки его куда-то на запад. Ему предстоял долгий путь: «В ту далекую эпоху суда проходили за день не более сорока — пятидесяти километров (24—30 миль). От Финикии до Гибралтара финикийцы доплывали за лето. Потом начиналась зимовка, суда вытаскивали на берег, ремонтировали и лишь с наступлением весны вновь отправлялись в дорогу» (91, с. 44). Если допустить, что этот корабль шел из Тира на Родос, то он затонул примерно на 16-й день плавания, в 4 днях пути от намеченной цели, а его скорость была 2,25 узла, и из них один узел «приходился» на попутное течение.

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

* Египетский локоть — 52,3 см,

КАРТИНА ВТОРАЯ

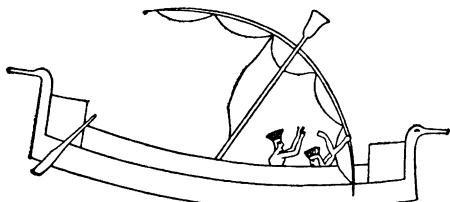
Нападение на корабль (изображение на чаше)



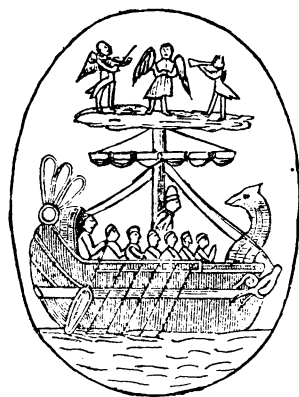
Корабли Крита (изображения на печатях)



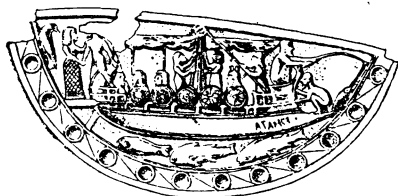
Корабль "морских народов" (барельеф)



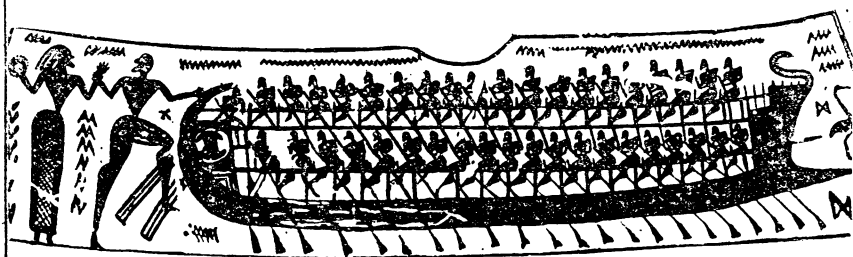
Корабль Одиссея (камень)



Спартанское судно VI в. до н.э.
(резьба по слоновой кости)

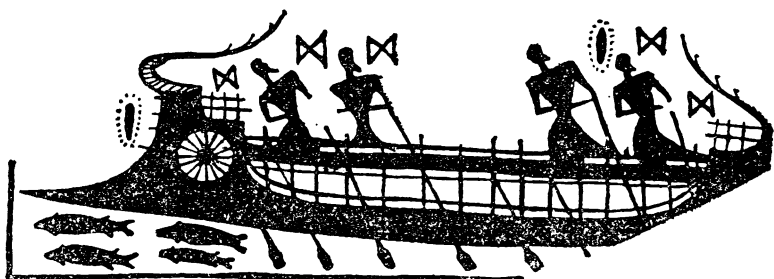


Кто кого похищает — Парис Елену или Тесей Ариадну? (рисунки на вазе)

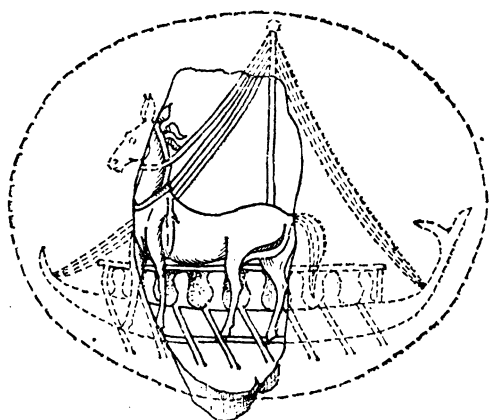


КАРТИНА ВТОРАЯ

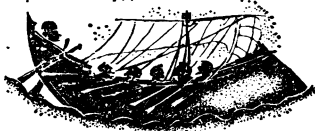
Афинское военное судно (изображение на вазе)



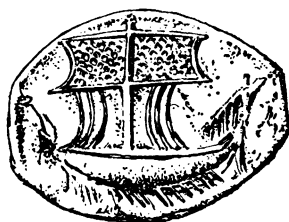
Критская гиппагога (реконструированное изображение на печати)



Быстроходное греческое торговое судно



Критское судно (изображение на печати)



Корабли Киклад



Греческая монера (рисунок на вазе)

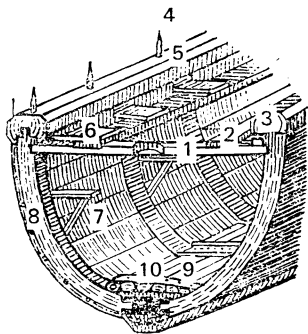


КАРТИНА ВТОРАЯ

Морское сражение греков с карийцами (из раскопок в Черветери)



Анатомия греческого судна:

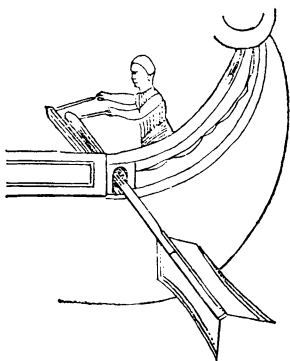


- 1 — бимс с вырезанным в нем мачтовым гнездом;
- 2 — стрингер;
- 3 — планширь с врезанными в него досками наружной обшивки;
- 4 — колок уключины;
- 5 — уключина;
- 6 — скамья гребцов;
- 7 — трена;
- 8 — шпангоут;
- 9 — киль;
- 10 — скрепы.

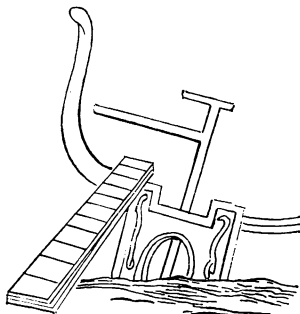
«Поединок кораблей»
(рисунок на вазе)



Рулевое весло греческого корабля

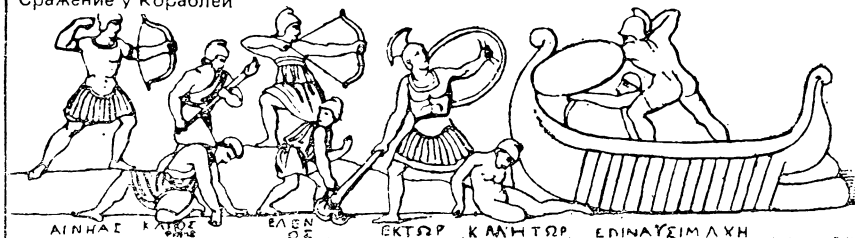


Древнегреческий "румпель"



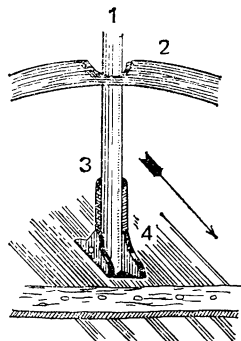
КАРТИНА ВТОРАЯ

Сражение у кораблей



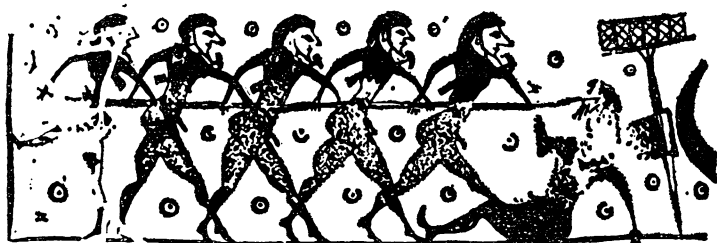
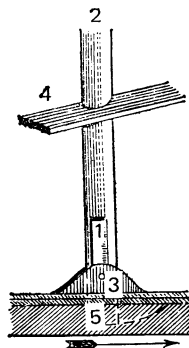
Крепление мачты на греческом судне:

- 1 — мачта;
- 2 — бимс;
- 3 — гнездо мачты;
- 4 — крепление мачтового гнезда;



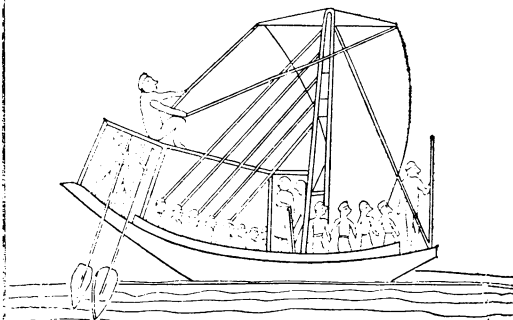
Крепление мачты на греческом судне:

- 1 — гнездо мачты;
- 2 — мачта;
- 3 — крепление мачтового гнезда;
- 4 — бимс;
- 5 — траектория подъема и спуска мачты.



Одиссей и его спутники
(рисунок на вазе)

Нелегко было управлять греческим судном



Корма греческого корабля



КАРТИНА ВТОРАЯ

Ахейская Греция и Малая Азия накануне Троянской войны





*Время и место действия:
3-е тысячелетие — XIII в. до н.э.,
Эгейское море*

«Все критяне — лгуны». До второй половины XIX в. этой фразой философа и жреца, причисляемого иногда к семерке греческих мудрецов, Эпименида ограничивались в основном наши знания о Критском царстве¹. Мифы на первый взгляд подтверждали это высказывание: Минотавр, Тал, Лабиринт — все это явные сказки, верить им нельзя.

Первые сомнения в истинности афоризма зародились после раскопок немецкого археолога Генриха Шлимана. Да ведь Эпименид — сам критянин. Можно ли ему верить?

Перечитали внимательнее «Одиссею» (11б, XIX, 172—175):

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

В другом месте (11а, II, 649) Гомер называет Крит «стоградным». Римский поэт Вергилий, современник Августа, также пишет в «Энеиде» (9, III, 104—106):

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

Эту же цифру неоднократно называют Овидий, Помпоний Мела. Судя по всему, здесь и впрямь было великое царство. Время и средства, потраченные на раскопки, могли внести существенные коррективы в историю древнего Средиземноморья.

Первым, кто не поверил Эпимениду, был английский археолог Артур Эванс, который вел раскопки на Крите. Именно благодаря ему в марте 1900 г. состоялось первое знакомство с культурой и историей Критского царства. В 4—5 км к югу от Кании Эванс раскопал древнюю столицу Крита — Кносс и обнаружил дворец Миноса — Лабиринт, упоминавшийся в мифах и легендах и встречавшийся в описаниях греческих историков.

Открытия, сделанные Эвансом, были ошеломляющими. Прежде

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

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

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

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

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

Раскопанный Эвансом Лабиринт напомнил о критских мифах и легендах: о рождении Зевса на Крите, о том, как он в образе быка (быть может, это был корабль, украшенный бычьей головой) по-

хитил финикийскую красавицу царевну Европу, как у них родились дети — Минос, Радамант и Сарпедон. Когда Зевс победил Крона и принял на себя бремя власти, беззащитная Европа осталась на Крите одна со своими маленькими сыновьями. Чтобы обезпечить их безопасность, Зевс дал им могучего телохранителя — медного великана Тала, выкованного по его поручению Гефестом. Утром, днем и вечером обходил он Крит дозором и огромными каменными глыбами топил все приближающиеся корабли. Если же их было несколько, Тал гостеприимно давал чужеземцам возможность высадиться на берег, становился в костер, раскалялся в нем докрасна и заключал их в свои жаркие объятия ².

Эта легенда, напоминающая легенду о быке Фаларида и повесть об Унуамоне, может немало поведать историкам. Потопление Талом кораблей — отзвук того, что, по словам Фукидида, «Минос старался, насколько мог, уничтожить на море разбой, чтобы тем вернее получать доходы» (35, I, 4). Однако из этого вовсе не следует, что Минос был филантропом. Он просто устранил конкурентов. «Минос, — пишет Диодор Сицилийский, — был первым из греков, которые господствовали на море; он построил для этой цели довольно большой по своим размерам флот» (49, IV, 60). Э. Ч. Семпл полагает, что это произошло, «когда многие Кикладские острова были захвачены карийцами и, возможно, финикийцами и когда национальные антагонизмы обострили торговое соперничество на море» (121, с. 134). Пиратство критяне довели до такого совершенства, что еще в III в. до н. э., когда Крит был уже частью Греции, Леонид Тарентский писал (2, с. 243):

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

Примерно о том же пишет Полибий (28, IV, 8), считая критян непобедимыми на суше и на море, но в то же время приписывая им любовь к засадам, разбою, коварству и даже тривиальным кражам и отказывая в мужестве и стойкости.

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

При раскопках в Кноссе Эванс обратил внимание на совершенно уникальное обстоятельство: город не имел стен. Позднее этот факт

был установлен и в некоторых других городах Крита. По-видимому, Тал неплохо справлялся со своими обязанностями.

Когда Минос вырос (а царем он стал в 9-летнем возрасте), он сделался могуществен и богоподобен. Во время его правления принадлежностью к Криту гордились как особым отличием (39, с. 55). Карийцы и ликийцы считают себя выходцами с Крита. Плутарх упоминает о суровых, но справедливых законах Миноса и пишет, что некоторые из них послужили Ликургу основой для создания законов Спарты. На этом основании лакедемоняне считают себя духовными братьями критян³. Критянином (даже внуком Миноса) называет себя труженик моря Одиссей. А вот сам Минос был не то греком (как полагал Фукидид), не то «совсем наоборот» (как утверждал Гомер). Геродот считает Миноса царем критских ахейцев, известных еще Гомеру, и упоминает о его походах в Сирию и Египет. «Когда-то Минос,— вспоминает Платон,— заставил жителей Аттики платить тяжелую дань, так как он имел большую власть на море, а у афинян тогда еще не было, как теперь, военных кораблей, да и в стране было немного корабельного леса» (25, IV, 706-в). Если верить Геродоту, Минос поддерживал особенно тесные связи с карийцами. Древняя критская легенда говорит, что когда-то карийцы были подвластны Миносу и поставляли ему гребцов и воинов, но зато не платили никакой другой дани. «Так как Минос покорил много земель и вел победоносные войны, то и народ карийцев вместе с Миносом в те времена был самым могущественным народом на свете»,— почтительно замечает историк (10, I, 171). В какие времена? Вопрос о личности Миноса настолько запутан, что трудно сказать, имел ли он вообще какой-нибудь реальный прототип. Но мы за неимением других данных будем следовать греческой традиции и говорить о Миносе как о едином правителе Крита. Вполне логично при этом связать время его правления с I Среднеминойским периодом (3000—2200 гг. до н. э.). Как раз в это время начинается широкое строительство дворцовых и жилых комплексов. Особенный размах оно приобрело в Кноссе, который «в прежние времена... назывался Кератом — одним именем с протекающей мимо него рекой» (33, С476): именно в это время сюда прибыл бежавший из Греции Дедал.

Миф о Дедале хорошо известен, и здесь нет нужды излагать его. Но есть некоторые детали, заслуживающие внимания. В этом мифе просматривается влияние на культуру Крита культуры материковой Греции. С прибытием Дедала связывается строительство многоэтажных каменных домов, изобретение отвеса, рубанка, ватерпаса, движущихся статуй и других полезных вещей, воздвигшие в Кноссе храма Зевса. В рассказах трудно отделить правду от вымысла, но сам факт строительства храма и изобретения скульптуры говорит о многом. Прежде всего о реформе религии и морских

связях Крита с Грецией. Видимо, в это время Минос переносит свою столицу в Кносс с острова Дия у северного побережья Крита.

Самое популярное деяние Дедала — сооружение Лабиринта, дворца Миноса. И именно оно дает ключ к определению сущности нового культа. Одна из легенд говорит о том, что еще до прибытия Дедала на Крит жена Миноса Пасифая сошлась с самим Посейдоном в облике морского быка, и родилось у нее существо с человеческим туловищем и головой быка. Его называли Астерий (Звездный), но в историю он вошел под именем Минотавра, что означает «бык Миноса». Так критяне стали родственниками Посейдона, безраздельными властителями морей.

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

У Миноса был любимый сын Андрогей — умный, ловкий, красивый, неизменный чемпион Крита во всех спортивных состязаниях. Однажды Минос послал его в Афины на только что учрежденные Эгеем Панафинейские игры. (Сочинителей мифа мало смущало то обстоятельство, что первые Панафинеи состоялись в 566 г. до н. э., более 1500 лет спустя после предполагаемой смерти гипотетического Миноса, но зато мы можем теперь датировать миф, а заодно оценить популярность Миноса.) Андрогей стал чемпионом и в Афинах, но Эгей, не в силах быть свидетелем поражения своего сына Тесея, убил чужеземца в припадке зависти. В отместку Минос покорил и разрушил 7 главных городов Эллады и наложил на них страшную контрибуцию: каждые девять лет они должны были отправлять из Афин на Крит 7 своих лучших девушек и столько же юношей (по паре от каждого покоренного города) на съедение Минотавру.

В память об Андрогее Минос учредил на Крите ежегодный спортивный праздник на манер Панафинеи⁴. Главное состязание заключалось в том, что безоружные юноши и девушки должны были вскочить на спину выпущенного из загон разъяренного быка и сделать круг вдоль арены на его спине, стоя в полный рост. Специально для этих целей на Крите была выведена особая порода пятнистых быков — крупных, сильных и легко впадающих в неистовство. Естественно, что при этом гибло много молодежи, особенно иноземной. А поскольку на эти игры присылали самых ловких, смелых и находчивых, то Минос мог не опасаться, что в соседней стране вырастет военачальник, способный сокрушить его могущество. Он хотел царствовать — и он царствовал. А греки слагали миф о Минотавре и каждые девять лет оплакивали свою молодость, свое будущее, свои надежды на избавление от гнета Миноса.

Лишь тот, кто способен был постичь великую тайну Лабирин-

та, мог найти выход из него, возвратиться к родному очагу здоровым и невредимым. Хранителем тайны был Астерий, «звездный» симбиоз быка и человека. И еще эту тайну знали критские кормчие. Созвездие Быка вело их лабды, украшенные бычьими головами, в запутанном лабиринте островов, скал и рифов Эгейского моря. Страбон пишет, что «в прежние времена критяне господствовали на море; и даже пошла поговорка о тех, кто прикидывается не знающим того, что им известно: «Критянин не знает моря» (33, С481). Симбиоз Быка с Человеком. «Когда человек узнает, что движет звездами, Сфинкс засмеется и жизнь на Земле иссякнет», — высек неведомый скептик на скале в пустыне Египта. Сфинкс не смеялся. Люди узнали пути светил, но жизнь не только не иссякла на земле, она появилась и в морских просторах. Море не было больше пустыней, его бороздили критские и финикийские корабли. В лабиринтах Эгейского моря бесследно исчезали только те, кто отваживался пуститься в опасный путь, не владея тайной Быка.

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

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

Легенды Крита и Греции, связанные с укрощением быка, имеют глубокие исторические корни. По словам римского теоретика сельского хозяйства Л. Колумеллы, «бык так высоко почитался у древних, что за убийство быка карали так же, как за убийство гражданина» — изгнанием. Именно поэтому Геракл отпустил его с миром, но, когда похождения быка стали угрожать безопасности государства, Тесей убил его, как убил бы и гражданина.

Около 1700 г. до н. э. на Крите разразилась какая-то катастрофа, совпадающая по времени с всеобщим восстанием египетских низов, описанным жрецом Ипуером: «Воистину, ожесточились серд-

ца, а бедствие разлилось по стране, кровь повсюду и (. . .) смерть... Река стала могилой, местом бальзамирования стали воды реки... Воистину, перевернулась земля, подобно гончарному кругу... Воистину, река полна крови, и все же пьют из нее, хотя и отворачиваются люди... Воистину, не находит пути своего корабль Юга, разрушены города, опустел Верхний Египет» (27, с. 227—228). Можно предположить, что толчком к восстанию послужило мощное извержение вулкана, сопровождающееся землетрясением и разорившее все Восточное Средиземноморье. Не об этом ли извержении сохранилось воспоминание в легенде о бешеном быке, изрыгающем пламя, который разорил Крит и Аттику, вытоптал посевы и погубил много людей? Вероятно, воспользовавшись катастрофой, Криту изменили многие союзники — прежде всего острова, чье положение создавало благоприятные условия для обороны.

Все эти события немедленно находят отражение в мифах.

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

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

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

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

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

Катрей решил либо увидеть сына, либо убедиться в его смерти и передать престол Идомею. Он снарядил флот и взял курс на Родос. Однако родосцы подумали, что это очередная вылазка пи-

ратов (флот прибыл ночью), и затеяли битву с пришельцами, бросая в них камни, как это делал Тал на Крите. В этой битве их предводитель Алтемен убил дротиком не узнанного им отца. Вскоре страшная истина открылась ему. Алтемен проклял сам себя и стал умолять небо покарать его. Боги охотно вняли мольбам, земля разверзлась, и Алтемен провалился в Анд, где он встретился со своим отцом и где судьей был его дед ⁵.

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

Смерть Катрея привела к неожиданным последствиям для всей Эгейиды, ставшим важнейшей вехой в мировой истории.

Название Критского моря нередко в то время распространялось на весь Эгейский бассейн. «Громада Иды и причудливый Пик Кофина,— пишет Дж. Пендлбери, влюбленный в Крит,— указывает путешественнику путь из Египта к якорной стоянке Доброй Гавани и к берегам Мессарской бухты. Цепь островов Родос, Карпатос, Касос дает пристанище кораблю, идущему от Анатолии, Кипра или Сирии, а треугольный холм Моды указывает путь к восточным гаваням. Белые горы, отмечающие расположение бухты Суда, видны от мыса Малей. Вершина Дикты показывается на горизонте вскоре после того, как корабль покидает Южные Киклады, направляясь к гаваням Херсонеса или Милета или к закрытой бухте Спина-Лонга» (93, с. 29—30). Критяне очистили архипелаги от пиратов (35, I, 8) и утвердили себя хозяевами Запада, закрыв судоходство в Миртойском море. На Кифере и Эгилии они держали в постоянной готовности пиратские эскадры: эти острова расположены на одинаковом расстоянии между Критом и Малеей, а их высоты (соответственно 490 и 378 м) служат прекрасными наблюдательными пунктами и позволяют установить практически мгновенную сигнальную связь. Их «союзниками» были здесь бурные водовороты, образованные столкновением Средиземноморского течения, идущего от берегов Малой Азии и обходящего Крит с двух сторон, и Эгейского, приходящего сюда от Киклад. Бури и кораблекрушения у мыса Малей вошли в поговорку, а из Фукидида известно (35, IV, 53), что на Кифере еще во время Пелопоннесской войны спартанцы устроили заставу, чтобы оградить себя от пиратских нападений с юга и обеспечить безопасность судоходства между Грецией и Египтом. Геродот свидетельствует, что один из семи греческих мудрецов — спартанец Хилон — «всегда ожидал с этого острова какого-нибудь нападения... С этого-то острова... корабли и войско держат в страхе лакедемонян» (10, VII, 235).

На Кикладах также повсюду были выстроены критские укрепления и оборудованы надежные гавани; главнейшей базой, преграж-

давшей путь финикийским пиратам, стал остров Наксос с прекрасным рейдом. «С широкой вершины наксосских гор можно обозреть более двадцати островов, а на востоке взор проникает до горной массы Азии», — пишет Э. Курциус (85, с. 502). Он лежал на основной морской трассе, соединявшей Крит с севером. Когда Минос отправился в Грецию, чтобы отомстить за сына, его корабли вели дельфины. В память об этом событии он учредил культ и святилище Аполлона Дельфийского (Дельфинского) в Крисейской долине Плистского ущелья близ источника Кассота, назвав это место Дельфами. Жрицами Дельфийского храма всегда должны были быть критянки. Их называли пифиями — в память о том, что именно здесь Аполлон сразил страшного дракона Пифона, чье смрадное дыхание помогало жрицам приводить себя в полубессознательное состояние, необходимое для общения с богами. Критяне учредили культ и святилище Аполлона на острове Делос (в те времена он носил имя Ортигия — Перепелиный), куда греки ежегодно с тех пор отправляли архифеории — священные посольства. Аполлон Эпибатерий (Мореходный) почитался на Крите как бог мореходов, и места, где ему поклонялись, могут многое сказать историку. Если соединить на карте древнейшие святилища этого бога с Критом, эти линии совпадут с наиболее оживленными морскими трассами — «тропами Аполлона». Эти тропы проложили для него дельфины. Ведут они и в западные моря. На западе Минос уверенно владеет Сицилией (критяне основали там город Миною), а на северо-востоке его брат Радамант посещает Беотию, где еще много веков спустя показывали его могилу. Судя по некоторым находкам в Сардинии, критские корабли навещали и этот остров.

«Власть над Грецией — власть над морем», — говорили греки, называвшие Эгейское море «Царь-морем». Морское могущество минойцев неумолимо подтачивалось временем. Обзаводятся флотами державы, чьи имена вчера пребывали в неизвестности. Караваны с диковинными товарами Востока находят новые пути. Финикийцы не справляются с возросшим потоком восточных редкостей, и верблюды протаптывают тропы дальше к северу — в Малую Азию. На ее западном побережье процветают цивилизации карийцев, ликийцев, мисийцев. «Здесь впервые развилось греческое мореходство; здесь впоследствии сошлись мореходные племена со всех берегов, и каждое из них сообщало другому все, что ему было известно по мореплаванию и этнографии, все, что оно извело на море, все сведения о судостроении» (85, с. 325).

В северо-западной части полуострова, там, где к морю спускается крутой хребет Ида — тезка Иды Критской, горные племена вытеснили критских поселенцев и основали собственное царство. Их называли дарданцами, это имя сохранилось до нашего времени в названии пролива. Своей колыбелью они называли Крит. Свой род

они вели от Дардана, сына Зевса и Электры. Свою новую столицу они называли Илионом в честь Ила — сына Дардана, или Троей — в честь Троса, потомка Ила. Их царство простиралось от Геллеспонта до реки Каик, их власть признали все близлежащие острова, в том числе важнейшие из них — Тенедос и Лесбос, «где была главная пристань для грузовых судов, шедших с Хиоса, от Гереста и Малей» (7, II, 1, 2). Эти острова стали их форпостами, а их жители — пиратами. «То, что поэтические мифы рассказывают о похищении женщин дарданскими князьями,— рассуждает Э. Курциус,— подтверждается, как достоверный исторический факт, египетскими памятниками, которые указывают на дарданцев, как на греческое племя, ранее других овладевшее морем; оно подтверждается и ранними сношениями дарданцев с финикийцами, употреблявшими их для заселения своих колоний, а также и названиями многочисленных береговых местностей, где мы встречаемся с именами Илиона и Трои...» (85, с. 57).

В юго-западной части Малой Азии жил другой «народ моря». Курциус пишет о нем: «...Вполне достоверно, что уже в четырнадцатом веке ликийцы были могущественным морским народом; они появляются в египетских памятниках наряду с дарданцами, и греки всегда считали их, как и дарданцев, народом родственным и равным себе по происхождению...» (85, с. 59). Ликийцы и дарданцы также считали себя родственниками, основываясь на общем критском происхождении. В переписке Эхнатона с царем Кипра ликийцы (лукки) упоминаются как народ пиратов, делавший набеги на Египет. Их могущество пошатнулось, когда Финикия подчинила Кипр и противоположащее побережье Малой Азии до горы Солимы. Со своих неприступных высот солимы, родственники финикийцев, могли обозревать все Ликийское море до самого Кипра.

Северо-западными соседями ликийцев были карийцы. «То был целый народ пиратов, закованных в медную броню; смело хозяйничали они в Архипелаге и опустошали, подобно средневековым норманнам, береговые земли. Но родина их была в Малой Азии, где они жили между фригийцами и писидами, покорили часть лелегов и были связаны будто бы общим вероисповеданием с ликийцами и мисийцами. Главное, что заимствовали у них европейцы, были изобретения по военному ремеслу, употребление щита (точнее, ручек для щитов вместо кожаных перевязей.— А. С.), гербов на щитах, медных шлемов с развевающимися перьями» (85, с. 37). Курциус берет на себя большую смелость, ограничивая родину карийцев Малой Азией. Этого не знали твердо сами карийцы. По словам Геродота, они отождествляли себя с лелегами, назывались термиллами и были исконными жителями Крита и Архипелага, переселившимися в Малую Азию под натиском ионян и дорийцев и подготовившими почву для переселения остальных критян после падения Миносова

царства. По другой версии, они «считают себя исконными жителями материка, утверждая, что всегда носили то же имя, что и теперь» (10, I, 171). Предполагают, что первоначально карийцы участвовали в морских походах на паях с финикийцами. Но если даже они, будучи обитателями Архипелага, и не совершали самостоятельных набегов на Египет, то в качестве экипажей кораблей Миноса — наверняка. Возможно, им же обязаны отчасти и ликийцы своим внезапно проявившимся добронравием: пиратские флоты финикийцев и карийцев принудили их обратиться к менее хлопотным занятиям, нежели морской разбой.

Между Карией и Троадой лежала Лидия, впоследствии названная грёками Ионией в честь Иона, сына Эллина. Первое упоминание о ее жителях мы находим в надписях Рамсеса II, перечисляющих союзников хеттов. Среди них легко узнаются дарденни (дарданцы), калакиша (кикийцы), лукки (ликийцы), масса (мисийцы), пидаса (писидийцы). Но один этноним поставил ученых в тупик. Его читали и так и этак: маунна, ариунна, илиуна, иаунна, иаванна — и наконец пришли к выводу, что «различные чтения его имени позволяют отождествить его или с меонийцами, или с илионцами, или, наконец, с ионийцами» (80, с. 124). Э. Курпиус усматривает родственную связь ионийцев с финикийцами, отмечая, что «это было то самое имя, которым наиболее замечательный из всех греческих морских народов называл самого себя, т. е. имя иаоны, или ионяне, занесенное финикийцами в разных диалектических формах: яван у евреев, иуна или иауна у персов, уним у египтян; это коллективное имя обнимало весь однородный морской народ, с которым приходилось сталкиваться на западной окраине Малой Азии...» (85, с. 34). Лидия с ее великолепными портами ненадолго становится соперницей Финикии в посреднической торговле.

Каковы были их эскадры? Этого мы не знаем, как не знаем почти ничего о флотах других народов островов и материковой Греции. Единственным, пожалуй, источником здесь может служить II песнь «Илиады», где перечисляются корабли, прибывшие к Трое. По их количеству можно в какой-то мере судить о морской мощи их владельцев. Самым «мореходным» народом в то время были, очевидно, микенцы: их вождь Агамемнон привел с собой сотню кораблей. Второе место занимали пилосцы — 90 кораблей. Аргивяне, по-видимому, к этому времени сравнялись в морском могуществе с критянами: их флоты насчитывали по 80 кораблей (Аргос лежал на перекрестке восточных и западных торговых трасс). Спартанский и аркадский флоты насчитывали по 60 кораблей, афинский и мирмидонский — по 50. Наиболее часто Гомер называет цифру 40; такой флот имели гиртонияне, дулихийцы, локрийцы, магнеты, орменийцы,

филакцы, фокидяне, эвбеяне, элейцы и этолийцы. По 30 кораблей привели низирцы, орхоменцы и триккцы. Такие круглые цифры могли бы насторожить, но Гомер указывает и иные, вполне правдоподобные: 22 корабля эниан, 12 — итакцев, 11 — ферейцев, 9 — родосцев, 7 — олизонян и 3 — семейцев. Всего, если верить поэту, к Трое прибыли 1186 кораблей ⁶. При этом некоторые цифры отражают численность флотов, собранных конфедерациями греческих городов, объединившихся по случаю войны под властью одного или нескольких вождей.

Агамемнон не случайно владел самым большим флотом. Гомер даже преуменьшает цифру, так как корабли аргивян тоже принадлежали Агамемнону как царю Аргоса, хотя ими командовали Диомед, Сфенел и Эвриал — герои, чье отсутствие у Трои было бы для греков весьма чувствительным. Власть Агамемнона распространялась от Фессалии до южной оконечности Пелопоннеса.

Буковые, дубовые, каштановые, сосновые леса Эллады позволяли строить корабли, не уступавшие финикийским. Пагасейский залив, превращенный серповидным гористым мысом Сепием в почти закрытый водоем, давал возможность безбоязненно содержать большой флот. И флот этот был создан очень рано, ибо именно в Пагасейском заливе лежал город Иолк, откуда аргонавты начали свое путешествие. Их корабль «Арго» («Быстрая») до конца античности считался «первым плавающим кораблем» (32, с. 249). Эти быстроходные корабли принадлежали Агамемнону.

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

В балканской Греции, пишет Курциус, «возник союз из семи приморских городов: Орхомена, Афин, Эгины, Эпидавра, Гермियो-

на, Празии и Навплии. Центром этой морской амфикистии нельзя было избрать более удобного места, чем высокий остров Калаврию, лежащий перед восточной оконечностью Арголиды, на границе Саронического залива, и образующий с помощью ближайшего материка обширное и хорошо защищенное внутреннее море и рейд, как бы созданный для стоянки кораблей и для господства над морем» (85, с. 72). Того, кому удалось бы миновать Калаврию, поджидала Эгина, окруженная подводными камнями и торчащими из воды скалами: греки говорили, что их разбросал здесь Эак, чтобы обезопасить свой остров от пиратов. Прорвавшись мимо Калаврии, пират сам вкладывал свою голову в петлю. Действительно, если соединить линией перечисленные города, эта линия, как удавка, опояшет северо-западную часть залива Сароникос и всю Арголиду.

Возникновение и бурный рост флотов отражают кардинальное изменение содержания пиратского промысла: главной целью становится захват рабов, предпочтительно женщин и детей. «Во времена Гомера, как и в наши времена, — размышляет А. Валлон, — в тех странах, где вербуются рабы, делали набеги на поля, нападали на города, чтобы добыть пленников. Эти грабежи, которые занимали свободное время у греков под Троей, служили также во время путешествий вознаграждением за медлительность мореплавания в те времена; вот подлинная жизнь Древней Греции на суше и на море. Таким образом, морской разбой шел рядом с войной или, лучше сказать, сливался с ней, разделяя с нею одинаковый почет, так как он предполагал одни с нею труды и давал тот же результат. Женщины составляли лучшую часть добычи; их забирали массами, чтобы потом разделить на досуге. Иногда боги получали свою часть, а остаток распределялся, по заслугам и рангу, между людьми. Никакому возрасту не давалось пощады, когда проявлялся этот жадный инстинкт... Цари извлекали из этого такую же выгоду, как и морские разбойники, создавшие себе из торговли рабами ремесло... Эту торговлю, которую с давних пор финикийцы вели на побережьях Греции, сами греки продолжали у берегов Сицилии, если не во время Троянской войны, то во всяком случае в то время, когда создавалась «Одиссея» (75, с. 5).

Цари, предводительствующие эскадрами пиратов, похваляются своими подвигами, их воспевают поэты и прославляют дружины. Ахилл делает набег из Арголиды в Мисию и умыкает из Лирнесса «по жестоким трудах» Брисеиду, а этот союзный Трое город сравнивает с землей.

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

предается сладким воспоминаниям сын Пелея (11а, IX, 328—331). У него уже был в этом деле немалый опыт (11а, I, 366—368):

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

Тлиподем похвастается тем, что его отец Геракл уже однажды разрушил Трою, когда вздумал пожить в прославленными малоазийскими конями. Агамемнон раздаривает направо и налево прекрасных пленниц, в том числе «лесбосских, коих тогда, как разрушил он (Ахилл.— А. С.) Лесбос цветущий, сам я избрал» (11а, IX, 128—130, 270—271). Рабыня феакийской царевны Навсикаи Эвримедуса была похищена из Эпира. Одиссей забывает о своем бедственном положении и, как только буря прибывает его корабль к фракийскому побережью, немедленно приступает к грабежу ближайшего города, закончившемуся, впрочем, плачевно для царя Итаки.

Пират по призванию, Одиссей ничуть не стесняется своего ремесла. Напротив, при всяком удобном случае он не упускает возможности прихвастнуть им как величайшей из своих заслуг (11б, XIV, 229—234):

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

Итака и ее окрестности были идеальным местом для разбоя. Архипелаги, не уступающие эгейским, сильно изрезанное побережье, паутина проливов казались созданными специально для этой цели. К северу от Итаки лежал большой остров Коркира, отделенный от Эпира узким проливом с бахромой гористых гаваней и бухточек. Этот пролив имеет особенность, известную местным жителям: здесь в зависимости от скорости и направления ветров внезапно возникают и так же внезапно исчезают поверхностные течения, скорость которых (до 2 узлов) превышает скорость постоянного течения. Пираты не замедлили превратить этот феномен в союзника, и, по словам Страбона, «в древности Коркира благоденствовала, обладая большой силой на море» (33, VII, фрагм. 8), контролируя судоходство в горле Адриатики. Именно здесь хозяйничали феспроты, едва не продавшие в рабство Одиссея. Их северными соседями были иллирийцы, долгое время остававшиеся хозяевами Адриатики. «Все иллирийское побережье,— пишет Страбон,— оказывается исключительно богатым гаванями как на самом материке, так и на

близлежащих островах, хотя на противоположном италийском побережье наблюдается обратное явление: оно лишено гаваней... Прежде оно находилось в пренебрежении... в силу дикости обитателей и их склонности к пиратству» (33, С317).

Море и его берега были поделены между разбойничьими шайками. Возможно, сферы влияния даже закрепились в каком-то подобии договоров, как делали черноморские народы. Поэтому дальние рейды не могли быть частыми, и их объектами служили страны, не затрагивающие интересы участников и их соседей. Пираты предпочитали поджидать добычу у своих берегов.

Одним из важнейших мест для засад был островок, запирающий узкий пролив Итаки между Итакой и Кефаллинией, называвшейся прежде Замом (116, IV, 844—847):

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

Ахейцы — женихи Пенелопы — использовали в данном случае пиратскую заставу самого Одиссея, чтобы захватить плывущего мимо острова его сына Телемаха. Но кто может сказать, сколько мореплавателей закончило здесь свой рейс по вине царя Итаки? В том, что Астер использовался в подобных целях еще много веков спустя после Троянской войны, нет никаких сомнений. Сегодня этот остров называется Даскальо, это единственный клочок суши (точнее, красноватых скал) в проливе. При подходе к нему издали видны развалины сторожевой башни, возведенной в средние века (высота всего острова не превышает 3 м). Отсюда ахейские корабли возвращались с награбленной добычей домой, где их поджидали верные пенелопы и смысленные отпрыски, с молодых ногтей постигавшие науку умерщвлять, чтобы жить.

Но эпатридам удачи не сидится дома. Едва подсчитав прибыль, они подумывают о новых рейдах. И чем они отдаленнее, тем славнее. Вот что рассказывает Одиссей об одном из них (116, XIV, 244—272), выдавая себя за критянина (вспомним, что принадлежностью к Криту гордились как особым отличием):

Целый месяц провел я с детьми и с женою в семейном
Доме, великим богатством своим веселясь; напоследок
Сильно в Египет меня устремило желание; выбрав
Смелых товарищей, я корабли изготовил; их девять
Там мы оснастили новых; когда ж в корабли собрались
Бодрые спутники, целых шесть дней до отплытия все мы
Там пиrowали; я много зарезал быков и баранов
В жертву богам, на роскошное людям моим угощенье;

Но на седьмой день, покинувши Крит, мы в открытое море
 Вышли и с быстропопутным, пронзительнохладным Бореем
 Плыли, как будто по стремю, легко; и ничем ни один наш
 Не был корабль поврежден; нас, здоровых, веселых и бодрых,
 По морю мчали они, повинувшись кормилу и ветру.
 Дней через пять мы к водам светлоструйным потока Египта
 Прибыли: в лоне потока легкоповоротные наши
 Все корабли утвердив, я велел, чтоб отборные люди
 Там на морском берегу сторожить их остались; другим же
 Дал приказание с ближних высот обозреть всю окрестность,
 Вдруг загорелось в них дикое буйство; они, обезумев,
 Грабить поля плодоносные жителей мирных Египта
 Бросились, начали жен похищать и детей малолетних,
 Зверски мужей убивая, — тревога до жителей града
 Скоро достигла, и сильная ранней зарей собралася
 Рать; колесницами, пешими, яркою медью оружий
 Поле кругом закипело; Зевес, веселящийся громом,
 В жалкое бегство моих обратил, отразить ни единый
 Силы врага не поспел, и отсюду нас смерть окружила;
 Многих тогда из товарищей медь умертвила, и многих
 Пленных насильственно в град увлекли на печальное рабство.

Трудно сказать, чем чаще кончались подобные набеги. На египетских памятниках у поверженных врагов характерные набедренники выдают ахейцев (ахайваша). Памятники ахейцев и критян, дойди они до нас, рисовали бы противоположную картину. Но в данных обстоятельствах неудача одного — удача другого.

Охота за рабами породила особую профессию — андраподистов — «делателей рабов». Лукиан называл первым андраподистом самого Зевса, похитившего приглянувшегося ему Ганимеда (20, IV, 1) ¹. А. Валлон совершенно справедливо утверждает, что «наиболее богатым источником рабства: война и морской разбой. Троянская война и наиболее древние войны греков по азиатскому и фракийскому побережьям дали им многочисленных пленников. < . . > Война пополняла ряды рабов, но с известными перерывами; морской разбой содействовал этому более постоянно и непрерывно. Этот обычай, который в Греции предшествовал торговле и сопутствовал первым попыткам мореплавания, не прекратился даже тогда, когда сношения между народами стали более регулярными и цивилизация более широко распространенной; нужда в рабах, ставшая более распространенной, стимулировала активность пиратов приманкой более высокой прибыли. Какую легкость для этого представляли и край, окруженный морем, и берега, почти всюду доступные, и острова, рассеянные по всему морю! Тот ужас, который североафриканские варварийцы (берберы. — А. С.) не так давно распространяли по берегам Средиземного моря благодаря своим быстрым и непредвиденным высадкам, царил повседневно и повсеместно в Греции» (75, с. 57, 60—61).

От этого ужаса не был застрахован никто, в том числе и сами пираты (116, XIV, 85—88).

Даже разбойники, злые губители, разные земли
Грابتь обыкшие,— многой добычей, им данной Зевесом,
Свой нагруживши корабль и на нем возвращаясь в отчизну,—
Страх наказанья великий в душе сохраняют...

Именно этим ужасом порожден повсеместный обычай убивать незнакомцев, прибывших с моря, обычай, закрепленный в мифах о Бусирисе и упомянутый в повести об Унуамоне. Геракл испытал его на себе не только в Египте: когда он возвращался после разрушения Трои и похищения коней, его корабль прибило бурей к Косу, и «жители Коса приняли его флот за пиратский и стали метать в него камни, не давая пристать к берегу. Но Геракл ночью высадился и захватил остров, убив при этом царя Эврипила, сына Посейдона и Астипалеи» (3, II, VII, 1). Похожая история произошла с Катреем и Телегоном. Убивали чужеземцев и критяне — руками великана Тала. Царь фракийского племени бистонов, обитавшего на побережье напротив Фасоса, Диомед скармливал всех чужеземцев своим коням, пока Геракл не накормил этих рысаков мясом их хозяина. Ахиллу пришлось убить Тенеса — царя Тенедоса — лишь потому, что он, «увидев эллинов, подплывающих к Тенедосу, стал препятствовать их высадке, бросая в них камни» (3, Эпитама, III, 26). Подобная же встреча была оказана аргонавтам. Страх был первой реакцией феакианок, увидевших полуживого Одиссея, выброшенного на их берег бурей; царевна успокаивает их и себя словами (116, VI, 199—200):

Стойте! Куда разбежались вы, устращась иноземца?
Он человек незломысленный; нет вам причины страшиться...

Но встреченная Одиссеем переодетая феакийкой Афина дает своему любимцу истинно божеский совет (116, VII, 28—33, 37—42):

«Странник, с великой охотой палаты, которых ты ищешь,
Я укажу; там в соседстве живет мой отец беспорочный;
Следуй за мною в глубоком молчанье; пойду впереди я;
Ты же на встречах людей не гляди и не делай вопросов
Им: иноземцев не любит народ наш; он с ними неласков;
Люди радушного здесь гостелюбия вовсе не знают...»...
Кончив, богиня Афина пошла впереди Одиссея.
Быстрым шагом, поспешно пошел Одиссей за богиней,
Улицы с ней проходя, ни одним из людей феакийских,
На море славных, он не был замечен; того не хотела
Светлокудрявая дева Паллада: храня Одиссея,
Тьмой несказанной она отовсюду его окружила.

И хотя в то время уже бытовало у греков мнение, что следует «читать, во-первых, богов, во-вторых, родителей, в-третьих, чужестранцев и странников» (24, с. 428) и что

Боги нередко, облекшись в образ людей чужестранных,
Входят в земные жилища, чтоб видеть своими очами,
Кто из людей беззаконствует, кто наблюдает их правду

(Пб, XVII, 485—487), не оно определяло образ действий грека, египтянина или финикийца. Убивать надо всех: бессмертным богам это вреда не причинит. В лучшем случае они поступали так, как об этом сообщает Фукидид: «В древности эллины и те из варваров, которые жили на материке близ моря, а равно все обитатели островов, обратились к пиратству с того времени, как стали чаще сноситься друг с другом по морю... Тогда это занятие не считалось постыдным, скорее, приносило даже некоторую славу. Доказательство этого представляют... древние поэты, везде предлагающие пристающим к берегу людям один и тот же вопрос: не разбойники ли они? так как ни те, которых спрашивают, не считают это занятие недостойным, ни те, которым желательно это узнать, не вменяют его в порок» (35, I, 5). Такой вопрос предлагал Нестор сыну Одиссея. Почти дословно он повторен и в гимне Аполлону Пифийскому, приписывавшемуся Гомеру.

Но чаще вопросов не задавали. Действовало правило Варфоломеевской ночи: убивай всех, бог узнает своих. У некоторых племен этот обычай стал культовым. Так, у горного карийского племени кавниев (между прочим, считавших себя выходцами с Крита) были однажды воздвигнуты храмы чужеземным богам. Но затем, пишет Геродот, «они раскаялись в этом и решили почитать только отечественных богов. Тогда все кавнии, способные носить оружие, вооружились: ударяя копьями по воздуху, они шли до калиндийских пределов и восклицали при этом, что изгоняют чужеземных богов» (10, I, 172).

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

Троя была кровно заинтересована в контроле Проливов. Корабли черноморских народов привозили к берегам Малой Азии отборную пшеницу, шкуры редкостных зверей, оружие из нержавеющей

стали, затейливую утварь и ювелирные изделия, а главное — высоко ценимых колхидских и скифских рабов. Насытив финикийский рынок, черноморские торговцы неизбежно должны были завязать контакты с союзниками финикийцев — дарданцами. Троя стала золотообильной, она соперничала с Микенами. Посредническая торговля во все времена была выгодным предприятием.

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

Повод к войне был на первый взгляд пустяковым. После того как на горе Иде Фригийской сын Приама Парис преподнес Афродите золотое яблоко с надписью «Отдать прекраснейшей», он отплыл в Спарту погостить у Менелая⁸. Как раз в это время на Родосе от руки сына погиб Катрей. Тело Катрея было с подобающими почестями доставлено на Крит для захоронения. Поскольку же Менелай приходился Катрею внуком по материнской линии, царь Спарты, естественно, не мог уклониться от участия в тризне. Его отъездом воспользовался Парис. На быстроходном корабле, изготовленном потомственным корабелом Фереком, сыном Гармона, царевич увез приглянувшуюся ему жену Менелая Елену. Первое убежище они нашли на острове Кранае, принадлежавшем финикийцам. Оттуда Парис отправился в Сидон, потом провел некоторое время на Кипре и наконец прибыл в Трою.

С большой долей вероятности можно предположить, что свой корабль Парис оставил на Кранае в уплату за убежище и весь остальной путь проделал на финикийских судах. Когда брат Менелая Агамемнон сумел наконец собрать флот для погони за его ветреной супругой, то, «не зная морского пути в Трою, воины пристали к берегам Мисии и опустошили ее, приняв эту страну за Трою... Покинув Мисию, эллины выплыли в открытое море, но началась сильная буря, и они, оторвавшись друг от друга, причалили каждый к своим родным берегам... После того как они вновь собрались в Аргосе... они оказались перед великой трудностью, мешавшей им отплыть: у них не было вождя, который был бы в состоянии указать им морской путь в Трою» (3, Эпитома, III, 17—19). Едва ли такой «вождь» (лоцман) был и у Париса.

Этот пассаж не только свидетельствует о состоянии морского дела у эгейских народов, но и добавляет небольшую деталь к рассказу Гомера: критяне прибыли к Трое отдельно, ибо уж кто-кто, а они-то прекрасно знали голубые дороги Эгеиды. Что могло их задержать? Мы этого не знаем. Возможно, какая-нибудь неотложная пиратская вылазка. Быть может, природный катаклизм — не настолько разрушительный, чтобы нанести серьезный урон острову,

но достаточный для того, чтобы повредить или задержать флот. И все-таки критяне прибыли к Трое. Присутствие у Геллеспонта их кораблей и отсутствие финикийских может кое-что поведать о международном положении Приамова царства и о сфере интересов гегемонов моря: критяне были кровно заинтересованы в проникновении в черноморские воды; финикийцы предпочитали оставаться наблюдателями, не желая ввязываться в борьбу гигантов. Не потому ли их так честит Гомер устами своих героев?

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

Но скрытая «война всех против всех» не утихала, и в ней изобретались методы, на много веков пережившие своих создателей. Одним из них было устройство ложных сигнальных огней. Вероятно, к тому времени все постоянные морские трассы и важнейшие стоянки были уже оборудованы маяками (11а, XIX, 375—377):

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

Таковыми огнями была оборудована, например, Итака (11б, X, 29—30):

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

Эти огни — отнюдь не огни жилищ или случайных костров. Стоящее здесь в подлиннике слово *πυρροῦς* можно перевести как «поддерживать огонь». Но в другом месте (11а, XVIII, 211) фигурирует уже более конкретное понятие *πυρός* — «сигнальный огонь» или «сторожевой огонь» («маячный» перевода), синоним Еврипидова *πυρρόληψα*. Вот эти-то огни и использовались для того, чтобы сбить с толку мореплавателей и завладеть их добром. Изобретение этого промысла греки приписывали царю Эвбеи Навплию, сыну Посейдона и Амимоны.

Эвбея была в то время крупнейшим международным рынком рабов в Эгейском море. Катрей продает Навплию своих дочерей для дальнейшей перепродажи (по некоторым версиям мифа, Навплий женился на одной из них, Климене, и у них родился Паламед — изобретатель письма и счета, мер и весов, мореходства и маяков, игры в кости и иных искусств, погибший под Троей по навету Одиссея). Геракл продает Навплию — тоже для перепродажи — соблазненную им жрицу Афины Авгу, дочь аркадского царя Алея и будущую супругу царя Мисии Тевтранта. Этот Навплий, сообщает Аполлодор, «прожил очень долго и, плавая по морю, зажигал ложные сигнальные огни всем встречным морякам с целью их погубить» (3, II, 1, 5). Этим излюбленным способом он отомстил и грекам, возвращавшимся из-под Трои, за гибель Паламеда. Когда их флот приблизился ночью к Эвбее, Навплий, точно рассчитав время, зажег огонь на горе Кафарее, или Ксилофаге. Сигнал был дан в тот момент, когда между греческими кораблями и побережьем была цепь рифов. На них и погибли многие победители. Это произошло в юго-восточной части Эвбеи, у мыса Кафирефс, или Доро, — северо-западного входного мыса в одноименный пролив, образованного северным склоном трехглавой горы Охи высотой 1397 м. Отголосок легенды о Навплии можно усмотреть в конфигурации горы, напоминающей трезубец Посейдона — отца Навплия. Это был символ власти над морем.

Среди погибших у Эвбеи не было критян. Идоменей, ликуя, спешил домой кратчайшим путем — через Киклады. У Трои он совершил немало славных подвигов, причинив дарданцам массу хлопот. Казалось бы, это и должно было предопределить его участь. И тем не менее Посейдон, чьи симпатии в этой войне принадлежали грекам, задумал потопить критский корабль. Тогда Идоменей поклялся принести ему в жертву первое живое существо, которое встретит его на берегу. Он был абсолютно уверен, что это будет его любимый пес. Но боги знают, что делают. Первым встретил Идоменея его сын, родившийся и выросший за время его десятилетнего отсутствия.

Перед царем встала дилемма. Стать клятвoprеступником — значит навлечь на себя кару богов. Сдержать слово, данное Посейдону, — последствия те же, но в лице бога морей он приобретает заступника перед богами, к тому же это не столь позорно, чем нарушение клятвы. Идоменей выбрал второе. Но Посейдон и не думал его защищать. Разгневанные боги наслали на остров чуму, и царь был изгнан с Крита своими подданными. Он уехал в Италию, поселился у Салентинского мыса и основал там город Салент, где и умер. Изгнанник был погребен с царскими почестями и обрел бессмертие

за верность слову, данному Посейдону⁹. Ни в чем не повинный Крит боги наказали за преступление его владыки.

Так говорят легенды. А история?

Конец Критского царства реконструировали достаточно полно. В 1500 г. до н. э. началось первое извержение вулкана на острове Санторин (Тира), в 130 км от Крита. Мощная волна извержений прошла по всему Средиземноморью. В 1470 г. до н. э. Критское царство было разрушено сильнейшим землетрясением. Погибли дворцы, города, изменился рельеф. (Следы внезапной и насильственной гибели сразу заметил Эванс.) А еще 70 лет спустя на обессиленный остров ворвались воинственные племена ахейцев, вскоре вытесненные оттуда ионянами, а затем дорийцами. Видимо, в это время окончательно оформился миф о Тесее и Минотавре, повествующий о том, что Афины сбросили с себя почти тридцатилетнее иго Миноса. Греческий герой победил критское чудовище, Эллада обрела свободу. Тридцать лет — это для мифа. На самом же деле «в те времена год равнялся восьми нынешним годам», — свидетельствует Аполлодор (3, III, IV, 2)¹⁰.

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

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

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

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

Если верить мифам, последние две кары связаны с гибелью наследников престола — перед царствованием Идомея и в его конце, то есть при жизни одного поколения. Если верить науке, то между последней катастрофой и завоеванием ахейцами прошло около 70 лет — тоже время жизни одного поколения.

«Через три поколения после смерти Миноса (через сто лет. — А. С.), — пишет Геродот, — разразилась Троянская война, когда критяне оказались верными союзниками и мстителями Менелая. А после возвращения из-под Трои на острове начались голод и мор людей и скота, пока Крит вторично не опустел; теперь же на острове живет уже третье критское население вместе с остатками прежних жителей» (10, VII, 171). Похоже на миф? Похоже, только меняются местами во времени легенды об Алтемене и Идомее. Но на то они и легенды, а не история. Не совпадают и другие даты: Троянская война произошла примерно в 1190—1180 гг. до н. э. (Тацит, например, считает, что его эпоху отделяют от нее 1300 лет), а гибель Критского царства — около 1380 г. до н. э., через 20 лет после втор-

жения ахейцев. Что ж, это лишь указывает на время создания мифа и на его ахейский источник.

«Кефтиу», как называли критян египтяне, навсегда исчезают со сцены. Это слово вновь появляется через несколько веков, но теперь оно уже означает «финикийцы» (80, с. 121).



АПОЛЛОН

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

Б. Г. Петерс, специально занимавшийся этой проблемой, разработал интересную классификационную хронологическую таблицу эгейских типов кораблей, положив в основу тип движителя и наличие или отсутствие тарана (94, с. 162—165). Но в эту таблицу наряду с критскими включены также изображения судов Ахейской Греции, и о кораблях, особенно Крита, приходится говорить лишь предположительно, исходя из того, где найдено то или иное изображение. Лишь примерно с 1600 г. до н. э., как полагает С. Я. Лурье, «микенская культура представляет собой только ответвление критской без сколько-нибудь существенных отличий», и начиная с этого времени правомерно переносить черты ахейских кораблей на критские или наоборот (87, с. 59).

В раннеминойский период (до 3000 г. до н. э.) критяне, по-видимому, еще не знали парусных судов. Во всяком случае ни одного их изображения до нас не дошло. Все корабли этого времени снабжены таранами, их ахтерштевни воздымаются высоко над палубой (по определению Б. Г. Петерса, они от 4,5 до 7,5 раза превышают высоту борта) и украшены резными изображениями рыбок или дельфинов. Б. Г. Петерс считает, что это «изображения судов дальнего плавания с запасами сохнувшей рыбы и приспособлениями для добычи пресной воды» (94, с. 161). Эти «приспособления» — обыкновенные бараньи шкуры, конденсирующие ночью влагу из воздуха. По числу черточек, обозначающих весла, можно выделить некоторые типы судов: 26-, 32- и 38-весельные, изображенные на сосудах с острова Сироса. «Суда подобного типа», — заключает Б. Г. Петерс, — в дальнейшем, вероятно, сменяются пентеконтерой. Это были длинные, до 30 м, низкобортные ладьи с поднятой кормой и задранным носом, что давало возможность судну идти при крутой волне и защищало от наката при его вытаскивании на берег и спуске в море. Возможно, поднятые на разную высоту нос и корма судна являлись своего рода стабилизаторами, которые в случае остановки его в море автоматически приводили одну из его оконечностей к ветру, уменьшая тем самым возможность захлестывания его водой через борт» (94, с. 161—166). Бортовая волна была очень опасной. Пиндар приводит древнюю поговорку (24, с. 137):

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

В конце раннеминойского периода появляется одинарная мачта (следовательно, конструкция килевая), присутствующая отныне на всех изображениях,

и двулапый, вероятно металлический, якорь. К раннеминойскому периоду относятся только два изображения мачтовых кораблей. Возможно, другие еще не найдены, но нельзя исключать и того, что эти два рисунка следует датировать чуть позже — среднеминойским периодом (3000—2200 гг. до н. э.), когда на Крите царствовал Минос и когда туда прилетел Дедал. Именно Дедалу критяне наряду со многими другими его благодеяниями приписывали изобретение паруса, а ведь единственное назначение мачты — нести парус. Эти суда «были более приспособлены для дальних плаваний и имели высоко поднятую корму и нос, который в средней части заканчивался тараном, а также мачту и, вероятно, парусное вооружение» (94, с. 166). «Крутоносими» называл критские корабли и Гомер, а «суда с высокой кормой» упоминает Пиндар. Можно согласиться и с предложением Б. Г. Петерса о том, что по крайней мере некоторые критские корабли имели гипотезму, обычную для египетских судов, но почему-то приписываемую И. Ш. Шифманом (108, с. 43) финикийцам, якобы изобретшим ее в VII в. до н. э. Изогнутые реи критских кораблей тоже напоминают египетские. Такие совпадения едва ли случайны, они могут навести на мысль о том, что контакты Крита и Египта происходили куда чаще, чем это принято считать. С. Я. Лурье предполагает, что дальние морские путешествия должны были заставить критян освоить основы мореходной астрономии (87, с. 45). А обоюдное заимствование некоторых технических приемов может свидетельствовать о том, что, пока цари мерились силами, кто-то, кого, может быть, намеренно брали с собой в подобные походы, делал зарисовки или запоминал чужеземные конструкции, чтобы потом сопоставить их с отечественными и сделать выводы. Безопасность плавания критских кораблей обеспечивали их тараны, но не тараном единым силен корабль, предназначенный для боя.

Корабли позднеминойского периода (2200—1400 гг. до н. э.) дают гораздо большее разнообразие типов. Во время Тутмоса III критяне строили их из ливанского кедра, и это не могло не сказаться на их мореходных качествах. Еще в среднеминойском периоде на кораблях появились каюты для кормчих (печать из Кносса), что может свидетельствовать о возросшей дальности плаваний. Теперь появляются просторные каюты, предназначенные для пассажиров (золотой перстень из Тиринфа). Строятся бестаранные суда — специально для транспортных целей (на одной печати из Кносса воспроизведено судно для перевозки лошадей). Главным двигателем становится парус, и в погоне за скоростью критяне иногда снабжают свои суда двумя и даже тремя мачтами. Такое новшество требует особой прочности конструкции, и одно изображение раскрывает секрет: каркас судна упорядочивался шпангоутами и, по-видимому, бимсами, так как эти суда палубные. На таком быстроходном судне была захвачена на Крите Деметра — богиня плодородия — и доставлена в Атику, в город Форик, для продажи в рабство (39, с. 92).

Эти древние бригантины, участвовавшие в Троянской войне, могли бы стать флагманами в эскадрах Моргана и Дрейка. Даже то малое, что мы о них знаем, позволяет признать их судами более высокого класса, чем современные им египетские. Они имели иногда тараны на обоих штевнях, а гипотезма и рулевые весла в носу и корме позволяли им с одинаковой легкостью нападать и отступать в любом направлении.

Достоинными их соперниками были корабли ахейцев, при каждом удобном случае любовно упоминаемые Гомером. Чаще всего их сопровождает эпитей «черные». «Должно быть, их содержали щедро просмолненными», — предполагает Л. Кэссон (111, с. 36), и он не одинок в этом мнении. Но вот что странно: к Трое прибыло 29 флотилий, а «черными» Гомер упорно именует корабли только 13 из них, всегда одни и те же. Почему? Понятие «непросмолненный корабль» было для всех древних народов таким же абсурдным, как, например, «сухая вода». Естественно, греки тоже не жалели смолы или воска для своих кораблей. И почему родина этих «черных» кораблей ограничивается довольно четким регионом: восточная часть Бал-

канского полуострова от Фессалии до Аргоса с островами Эвбея, Эгина и Саламин? Исключения здесь — Эхинадские острова у западного побережья полуострова, рядом лежащая Итака и еще Крит — далеко на юге...

Есть и еще одно обстоятельство, обычно упускаемое из виду: скульптура, храмы, утварь — все, что делалось из твердого материала, греками всегда раскрашивалось. Не были исключением и корабли (тем более что густо просмоленные дерево — малопривлекательная штука для тех, кто на нем сидит). Геродот, например, уверяет, что «в древние времена все корабли окрашивали в красный цвет (суриком)...» (10, III, 58), а Вакхилид добавляет еще одну традиционную деталь раскраски, связанную с религиозными представлениями: на носах кораблей рисовали синие глаза. Другой греческий поэт — Тимофей — упоминает «черные ладейные ноги» (24, с. 287), то есть весла. Но ведь весла вообще никогда не смолились, они могли лишь раскрашиваться. Следы красок сохранились на Парфеноне. Сохранились они и в поэмах Гомера: ахейские корабли у него «темноносые», «красногрудые», «пурпурногрудые». Как-то мало вяжутся эти солнечные цвета со смолой, разжиженной солнцем... Можно было бы допустить, что эпитет «черные» указывает на материал, использованный в строительстве этих кораблей: «черным дубом» Гомер называет дубовую кору (116, XIV, 12). Возможно, таким «дубом» была отделана корма корабля Тесея, о чем упоминает Вакхилид (24, с. 265), да и то, скорее всего, в знак траура — по той же причине, по какой его корабль нес черные паруса. Но дуб распространен по всему Средиземноморью...

Остается лишь предположить иной смысл слова *μέλας*, приводимого Н. И. Гнедичем в основном значении. И тогда смола оказывается ни при чем: «черные» корабли — это «зловещие» корабли, «наводящие ужас» корабли. Эпитет «черный» в таком значении употреблялся и греками, и римлянами: о «черных днях года» упоминает, например, Плутарх (26д, 27) в связи с гибелью римского войска в битве с кимврами (ср. русск. «черный день», древнеиранское «Черное», т. е. суровое, море). Может быть, основанием для такого эпитета послужила устрашающая боевая раскраска этих ладей или фигура какого-нибудь чудовища на акротерии, но скорее — наивысшее во всем греческом флоте совершенство их конструкции.

Гомеру иногда приписывали финикийское происхождение. Нельзя не вспомнить финикийцев и при взгляде на карту, если выделить на ней области, приславшие к Трою «черные» корабли. Это именно те места, где финикийцы создавали свои поселения. И тогда эпитет «черный» приобретает еще один смысл. Непревзойденные финикийские корабли, наводящие ужас и вызывающие зависть, тсмноносые и красногрудые, синеглазые и черноногие, — эти корабли несли черные паруса! Только финикийцы красили паруса в этот цвет, и когда Тесей отправился с жертвой на Крит, где правил сын финикийки, он плыл на «черном» корабле. «Черные» корабли привели к Трою Ахилл и Одиссей, Аякс и Идомей. Их привели те, кто громче всех спорил о власти над морем. И быть может, первенство среди них перешло к тому времени от критян к мирмидонянам, чьи корабли имеют у Гомера еще один постоянный эпитет: «быстролетные», тогда как суда аргивян всего лишь «широкие», а ахейские — «многоместные» и «крутобокие». Вероятно, эти эпитеты отражают господствовавшие в ту эпоху основные типы кораблей: быстроходные «длинные» с большим количеством гребцов и с несколькими мачтами и купеческие «круглые» с круглой кормой и широким днищем для увеличения емкости трюма (их называли в подражание финикийцам «морскими конями»).

К первому типу следует отнести 50-весельные пентеконтеры, ко второму — 20-весельные эйкосоры. 20-весельный корабль изображен на одной афинской вазе; возможно, это сцена похищения Парисом Елены: на борт корабля собираются взойти мужчины и — уникальное обстоятельство! — женщина. «Многовесельные» корабли Гомера были самыми настоящими пиратскими кораблями, и их конструкторы позаботились не только об их скорости, но и об их вместимости: кроме полусотни воинов (они же были и гребцами) эти «черные» корабли способны были перевозить пассажиров, съестные припасы, оружие и по крайней мере сотню жертвенных быков. Их приспособленность к дальним плаваниям блестяще дока-

зали аргонавты, а после войны подтвердили Менелай и Одиссей. Их силуэты запомнили египетские художники и воспроизвели в гробницах своих владык.

«Круглые» корабли получили широкое распространение чуть позже и не скоро сошли со сцены. Из мифов можно узнать, что Персей со своей матерью Данаей плавал в ящике (как Осирис — в саркофаге), а Геракл уже переплывал море в кубке Гелiosa — прямом предшественнике «круглых» судов. «Пиратство, служившее для гомеровского общества, с его неразвитыми производительными силами, соответствующей им формой сношений, должно было пасть и пало побежденным противопоставленной ему более планомерной и менее стихийной организацией товарного обмена, — пишет К. М. Колобова. — В этом противоречии двух форм сношений — пиратской и торговой — победила торговля, и пиратские (длинные) корабли Греции заменились торговыми (круглыми) кораблями» (82б, с. 10—11).

Гомер подробно описывает и технику судостроения, и приемы судовождения. Когда Одиссею пришел срок отбывать с острова нимфы Калипсо, он принялся за постройку плота. Для этого он выбрал два десятка сухих стволов черного тополя, ольхи и сосны. Срубив их двулезвийным лабрисом, он очистил дерево от коры, гладко выскоблil, пользуясь вместо рубанка тем же топором, и обтесал по шнур. Далее Одиссей пробуровил получившиеся брусья и скрепил их длинными болтами (надо думать, оказавшимися у нимфы совершенно случайно) и шипами из твердого дерева, заменявшими обычно гвозди. Подводную часть плота он сделал такой же широкой, как у «круглых» кораблей, а надводную скрепил поперечными брусьями и настелил на них палубу из толстых дубовых досок. Сквозь палубу пропустил мачту, укрепил ее в нижних бревнах и снабдил реем. Наконец, он обнес палубу плетеными релингами из раkitных сучьев, оставив место лишь для кормила, и не забыл захватить балласт для остойчивости. «Корабль» был готов, и едва ли его постройка сильно отличалась от постройки настоящих кораблей. Заготовив парус и «все, чтоб его развить и свитье, прекрепивши веревки», Одиссей спустил свое дитище на воду (11б, V, 234—261).

Многое из этого описания мы встречаем в других местах поэм, где речь идет уже не о плотах, а о самых настоящих кораблях. Двулезвийный топор был, называется, у моряков еще и «оружием страшным» (11а, X, 254; XXIII, 854). Правильный шнур хорошо известен кораблям (11а, XV, 409). Действия, созвучные Одиссеевым, совершает его сын Телемах (11б, II, 423—428):

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

Упомянутые здесь ремни сплетались из воловьей кожи, ими нижняя кромка паруса привязывалась к мачте, так как нижнего рея на греческих кораблях не было. Эти ремни были упруги, крепки и надежны — более надежны, чем остальные снасти, изготовливавшиеся из пеньки и, если верить Гомеру, истлевавшие за восемь-девять лет. Точно так же как это делал Одиссей, на кораблях настился «помост» — полупалуба в носу и корме (среднюю часть занимали гребцы), огражденная релингами. «Крепко сколоченная палуба, которой Вакхилид снабжает корабль Тесея, — вероятно, просто поэтический образ. На кормовой полупалубе мог расстелиться «мягко-широкий ковер с простыней полотняной» (11б, XIII, 73) для отдыха командира корабля или почетного гостя. Находившийся здесь же алтарь гарантировал им личную неприкосновенность и приятные сношения.

Бескилевые греческие суда неизвестны, и это естественно: их строительство было бы бессмысленным, ибо в Греции нет рек, подобных Нилу, да и те, что есть,

почти все лето пересыхают. Поэтому даже рыбацкие лодки в большинстве случаев снабжались килем: люди рано подметили, что такая конструкция надежнее. Килевым, по свидетельству Вакхилида, был и «дивно строенный корабль» Тесея (24, с. 267). Плавание практиковались в пределах видимости берега, но они были достаточно далекими, так как можно обойти почти все Эгейское море, не теряя из виду сушу. От острова к острову, от архипелага к архипелагу, от Европы к Азии. Страх перед пучиной уступал место уверенности в себе, порой, быть может, даже излишней. Освоили греки и ночные плаванья. Уже во времена Одиссея мореходов вели в открытом море звезды, созданные Атласом и разбитые на созвездия мудрым кентавром Хироном, составителем первой карты звездного неба (ею пользовались аргонавты), изобретателем армиллярной сферы, учителем и наставником многих выдающихся личностей, полубогов и героев. Гомеру известны Сириус и Орион, неоднократно он называет Плеяды, Волопас и Медведицу. «Финикияне открыли без полюса ту невзрачную звезду, которую они признали надежнейшей руководительницей в своих ночных плаваньях, — пишет Э. Курциус, — в то время как греки предпочитали иметь путеводной звездой для мореплавания более блестящее созвездие Большой Медведицы; если они поэтому уступали финикиянам в точности астрономических определений, то во всем остальном они сделались их счастливыми соперниками и соперниками. На этом основании они постепенно отодвигали назад финикиян; вот почему именно на берегу Ионического моря сохранилось так мало преданий о господстве финикиян на море» (85, с. 31—32).

Если представлялась возможность, на ночь корабли приставали к берегу, чтобы команды могли отдохнуть (на судах не было даже намека на комфорт, если не считать вышеупомянутого ковра на палубе). В виду берега паруса убирались, мачта спускалась на канатах внутрь корпуса и закреплялась в специальном гнезде (отсюда, гребцы брались за весла и подгоняли корабль к берегу кормой вперед (чтобы не сломать или не завязать таран). Поэтому украшению кормы уделялось основное внимание. «Тонко резанная корма» Тесея корабля (24, с. 268) была его «визитной карточкой». Если корабль попадал в порт, с носа отдавался каменный якорь, корму швартовали к причальному камню и спускали с нее трап или сходню. Обычно корабли имели два якоря — на носу и на корме, и у греков была поговорка: «Кораблю на одном якоре, а жизни на одной надежде не выстоять» (24, с. 405). А вот как выглядел порт того времени (116, VI, 262—269):

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

Такие порты были редкостью. Чаще ночь заставляла морехода в пустынной местности, и здесь он совершал тот же ритуал, только вместо швартовки корабль вытаскивался на берег, ставился на катки, предохранявшие корпус от повреждения и облегчавшие его подъем и спуск, и команда укладывалась спать. Если местность была небезопасна, корабли ограждали стеной. Иногда стена бывала настоящей, наподобие вала, в другом случае, судя по Гомерову эпитету «медная», просто выставлялась достаточно сильная стража в медных доспехах. Видимо, здесь все зависело от длительности стоянки.

С восходом солнца корабли стаскивались в воду и специальным шестом «двадцать два локтя длиною» (около 10 м), использовавшимся по мере необходимости и как отпорный крюк и как лот, выводились на глубину. Далее действия повторялись в обратном порядке: на тех же канатах поднималась и укреплялась в степе

мачта, разбирались и просовывались в ременные петли на планшире весла, ставились паруса. «Сперва мачта вытаскивалась наверх двумя форштагами, устанавливалась в степс со стороны кормы бакштагом. Один парус со своим реем поднимался и устанавливался с помощью брасов, чтобы поймать ветер. Наветренный шкот устанавливался быстро, и рулевой занимал свое место с подветренным шкотом в одной руке и румпелем — прикрепленным к рулевому веслу брусом — в другой. Чтобы укоротить парус, Гомеровы моряки использовали гитовы вместо рифов; линии бежали от рея, обматывались вокруг основания паруса и уходили под палубу. Они сворачивали парус к рею таким же образом, каким поднимаются венецианские жалюзи» (111, с. 38). Как и критские корабли, ахейские имели шпангоутный каркас и одну или несколько мачт. Гомер не указывает их количество, но можно по аналогии с Критом предположить, что ахейцы знали трехмачтовые суда. Несколько мачт и парусов имели «волшебные» корабли феаков, на корабле Одиссея была одна мачта, но не менее трех парусов.

Вообще детальное знакомство с гомеровским эпосом убеждает, что и техника судостроения, и приемы морского боя были тогда не так просты, как иногда считают. Вот еще пример. Агамемнон в молитве Зевсу упоминает (IIa, II, 415), что он намерен сжечь ворота Трои «губительным огнем» (πύρσσι δὲ πόρῃς θηίοιο ὑβρέτρα). Казалось бы, ничем не примечательная угроза. Еще один эпитет, их много у Гомера. Однако напомним мнение Эратосфена о том, что Гомер «никогда напрасно не бросает эпитетов» (33, C16). В XVI песне «Илиады» (122—124) подобным огнем пользуются и противники Агамемнона:

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

(Ведь корабли были вытасканы на берег кормой вперед.) Тремя строчками ниже Ахилл в панике призывает на помощь Патрокла, крича, что «на судах истребительный пламень бушует», но огонь почему-то никто не гасит, хотя ничего не могло быть для греков чувствительнее, чем лишение кораблей. Почему?

Здесь есть неточность перевода. Дословно Гомер говорит о том, что по кораблю «внезапно разлилось негасимое пламя» (τῷ δ' αἶψα κατ' ἄσβεστον μέχρητο φλόξ) — такое же, каким Агамемнон намеревался поджечь троянские ворота. Кстати, как он собирался это сделать: подойти на глазах защитников города и разжечь костер? И каким образом «бросили» огонь сами дарданцы?

Все убеждает в том, что мы имеем здесь дело с самым ранним упоминанием страшнейшего оружия, получившего впоследствии название «греческий огонь». Это был «истребительный пламень» в самом прямом смысле этого слова. Предлагалось много рецептов для реконструкции его состава. Автор IV в. до н. э. Эней Тактик в «Руководстве по осаде городов» упоминает состав смеси, использовавшейся в его время для зажигания неприятельских кораблей: ладан, пакля, опилки хвойных деревьев, сера и смола. Эти компоненты всегда были под рукой на суше и на море (сера и ладан использовались для культовых целей). Вероятно, были и другие составы. Византийцы применяли по крайней мере три вида «греческого огня»: «жидкий», «морской» и «самопроизвольный». Но тактика его применения была одинаковой: смесью начинали хрупкий глиняный шарик и метали его из стационарного или ручного устройства на неприятеля. При падении шарик раскалывался, и смесь самовоспламенялась, растекаясь во все стороны. Все это происходило одновременно, создавая невообразимый шум («шумный огонь») и вызывая сумятицу. Просмоленные корабли были вообще прекрасным горючим материалом, а такое пламя можно гасить только пеной, но греки, конечно, этого не знали и называли его ἄσβεστος — «негасимым», «неудержимым», «неумираемым», «вечным». Как видно, это оружие было известно на обеих сторонах Эгейского моря как минимум с VIII в. до н. э., когда Гомер слагал свои гекзаметры,

Аналогичная проблема времени возникает, если затронуть еще один вопрос — вопрос, который стараются обойти по мере сил исследователи героической эпохи. «Троя не имела флота, и греки были безраздельными хозяевами моря» (111, с. 35). Эта фраза Л. Кэссона афористично выражает самую суть проблемы.

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

Но если внимательнее вчитаться в Гомера, можно убедиться, что флот у троянцев был. Достойный флот. Настолько достойный, что введение его в действие могло бы пагубно отразиться на возвышенной героике гомеровских образов ахейских вождей. Гомеровские моряки во время бури «на помощь зовут сыновей многомогущного Зевса, режут им белых ягнят, на носу корабельном собравшись» (39, с. 136). О состоянии же морского дела в Трое можно судить, например, по тому, что у Менелая служил кормчим троянец Фронтис,

...наиболее из всех земнородных

Тайну проникший владеть кораблем в наступившую бурю

(116, III, 282—283). Вполне естественно, что этот Фронтис был сыном Онетора — жреца Зевса Идейского. Онетор и сам почитался народом как бог. Медея, чувствующая себя в Понте как в собственном дворце, тоже была жрицей Гекаты и слыла в Колхиде волшебницей. У греков же не было еще жрецов, обремененных самой разнообразной информацией и секретами: функции жрецов совмещали цари — басилевсы. Лишь когда возвысится Дельфийский храм, когда он станет общегреческим святилищем, только тогда у других «земнородных» появятся флотоводцы и кормчие, не уступающие Фронтису, кормчие, способные, по словам Пиндара, за три дня предвидеть бурю (24, с. 139). Из приведенных слов Гомера следует, что троянский флот был несравненным в Эгейском море.

Поэтому наиболее вероятно, что Троянская война началась именно с внезапного нападения на корабли Приама и их уничтожения. Только этим можно объяснить и такой загадочный факт, как превращение Сигея и Тенедоса — дарданских корабельных стоянок — в корабельные стоянки ахейцев. Этому поражался много лет спустя Страбон: «...Корабельная Стоянка... находится так близко от современного города (Илиона.— А. С.), что естественно удивляться безрассудству греков и малодушию троянцев; безрассудству греков, потому что они держали Корабельную Стоянку столь долго неукрепленной... Корабельная Стоянка находится у Сигея, а поблизости от нее — устье Сканандра, в 20 стадиях от Илиона. Но если кто-нибудь возразит, что так называемая теперь Гавань Ахейцев и есть Корабельная Стоянка, то он будет говорить о месте, еще более близком к Илиону, приблизительно только в 20 стадиях от города...» (33, С598). Греки не заботились о безопасности своих кораблей, потому что знали о гибели троянского флота. Почему об этом не упомянул Гомер? Быть может, потому, что об этом рассказывалось в «Киприях» — первой из восьми книг «киклического эпоса» (до нас дошли только вторая и седьмая — «Илиада» и «Одиссея»), приписывавшихся Гесмеру.

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

Многое говорит за то, что Вергилий описывал корабли, чьи кормила держали

в руках троянцы. Но очень уж подозрительно их сходство с описанными Гомером — ахейскими. Причем Вергилий охотно отмечает черты, общие для всех кораблей героической эпохи, и по возможности избегает детализации, неизбежно носящей национальные черты. Эти корабли, построенные Энеем из клена и сосны в лесах возле Антандра, многопарусные и килевые, способны выдерживать длительные переходы вне видимости берега; они точно так же швартовались кормой к берегу, и троянцы перебирались на сушу по сходням, поданным в кормовой части, или по трапам, спущенным с высокой кормы. В случае спешной высадки они спрыгивали прямо с бортов в воду, если она была не очень глубока (значит, корабли имели низкие борты), или скользили по веслам как заправские пираты. Упоминает Вергилий и некоторые другие детали, знакомые из Гомера: витые канаты, «шесть и багры с наконечником острым», расписную обшивку.

Но есть у него и такие подробности, каких у Гомера нет. Троянцы умели ходить галсами, ставя парус наискось к ветру, причем реи их кораблей поворачивались при помощи канатов, привязанных к их оконечностям — нокам; они прекрасно ориентировались по звездам; их корабли имели острые носы — ростры; носили собственные имена, даваемые по фигуре, украшающей акротерий, а их опознавательным знаком («флагом»), как и у финикийцев, служили прикрепленные на корме медные щиты; в отличие от ахейских эти корабли были «синегрудыми» (9, V, 122).

У Гомера упомянут стоскамейный (*ἐκατόζυγος*) корабль (11а, XX, 247). Греки таких кораблей не знали, количество их гребцов не превышало 50 (каждому гребцу полагалась отдельная скамья). Трудно поверить и в то, что такими длинными и малоповоротливыми судами владели троянцы. Может, Гектор попросту хвастался? Но ведь Гомер «напрасно не бросает эпитетов»... Неожиданное решение находим у Вергилия (9, V, 118—120):

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

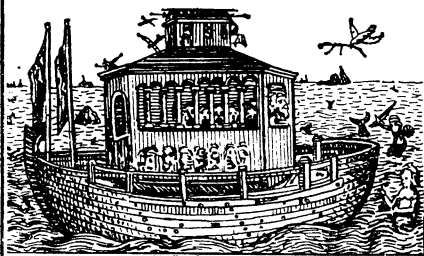
Первая в мире триера?! Трудно было бы переоценить это свидетельство, если бы оно, как и описание «греческого огня», принадлежало Гомеру, а не поэту века Августа. В другом месте (9, X, 207) Вергилий снова упоминает стовесельный корабль, умалчивая на этот раз о его конструкции. Но это уже более позднее время, когда триеры могли появиться.

А нельзя ли узнать, с какой скоростью водили дарданские кормчие свои корабли? Об этом можно судить по двум намекам Вергилия — и опять же с оглядкой на фактор времени. В начале своих скитаний Эней делает два перехода: Делос — Крит и Крит — Строфады. Их величина составляет соответственно примерно 210 и 320 км. Вергилий указывает, что первый отрезок троянцы одолели к рассвету третьего дня, а второй — к рассвету четвертого (9, III, 117, 205). Руководствуясь его недвусмысленным указанием на круглосуточное плавание, можно заключить, что средняя скорость троянских кораблей была очень высока для того времени — 2,37—2,38 узла в штормовых условиях (для сравнения: корабль Одиссея плыл со средней скоростью 1,35 узла; во времена Геродота этот показатель увеличился до 2,5 узла, а во времена Плиния — до 4 узлов). Здесь, возможно, как раз тот случай, когда Вергилию можно не верить: он явно перенес на корабли героической эпохи скорости судов более позднего времени.

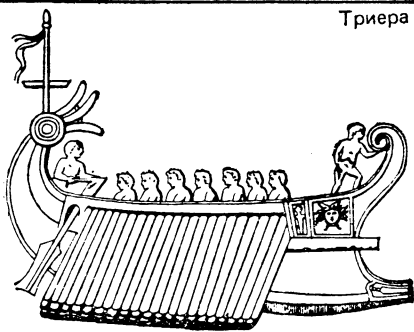
Троянская война подорвала могущество всех этих великолепных флотов — предмета гордости, славы, соперничества и зависти. «Народы моря» больше не тревожили покой фараонов. Хотя талассократами Эгейского моря, по словам Диодора, стали после Троянской войны фракийцы, они не решались удалиться от своих берегов.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

КАРТИНА ТРЕТЬЯ

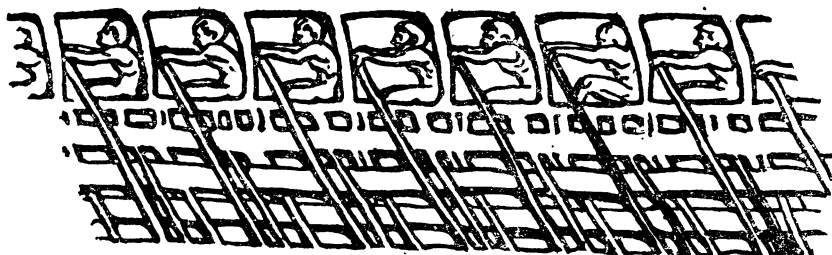
Ноев ковчег (средневековая гравюра)



Триера



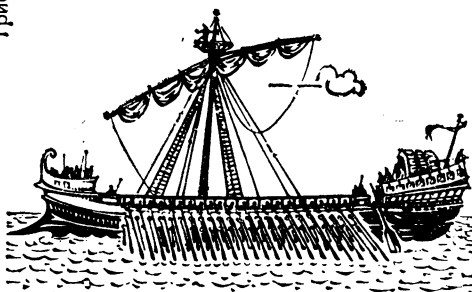
Триера (рельеф с афинского Акрополя)



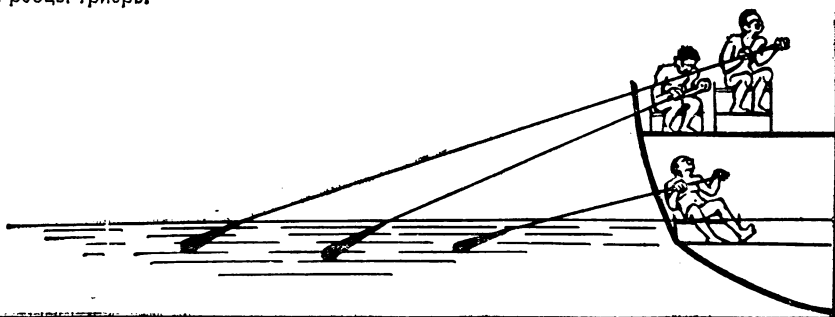
Аполлон (дельфийская монета)



Триера



Гребцы триеры



КАРТИНА ТРЕТЬЯ

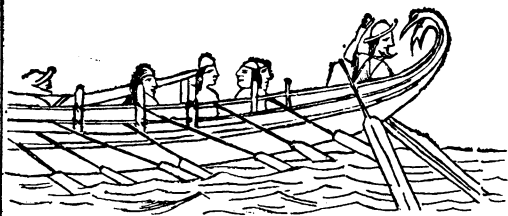
Области Малой Азии



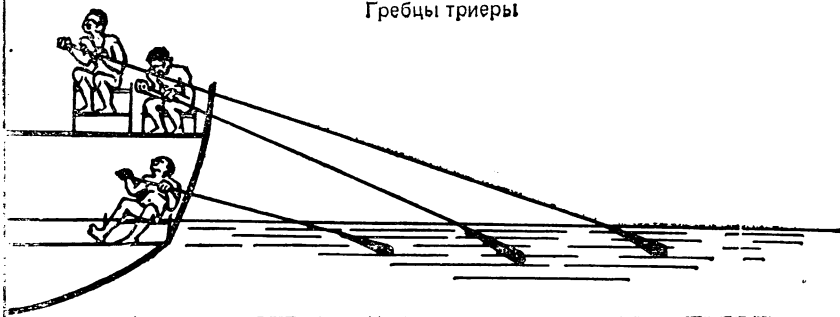
Монета Дельфийской амфикистии



Гребное судно времен Одиссея

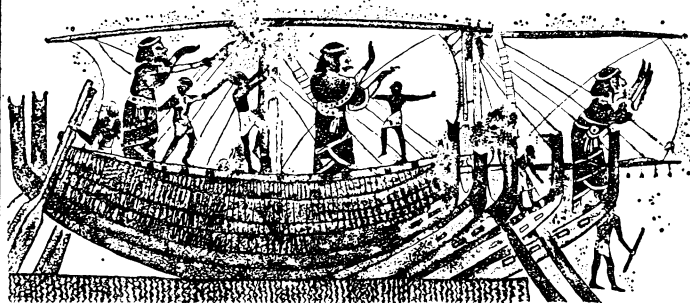


Гребцы триеры

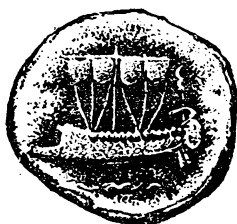


КАРТИНА ТРЕТЬЯ

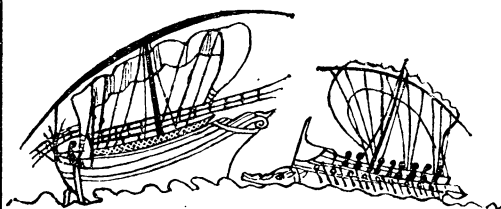
Финикийское судно (египетская фреска)



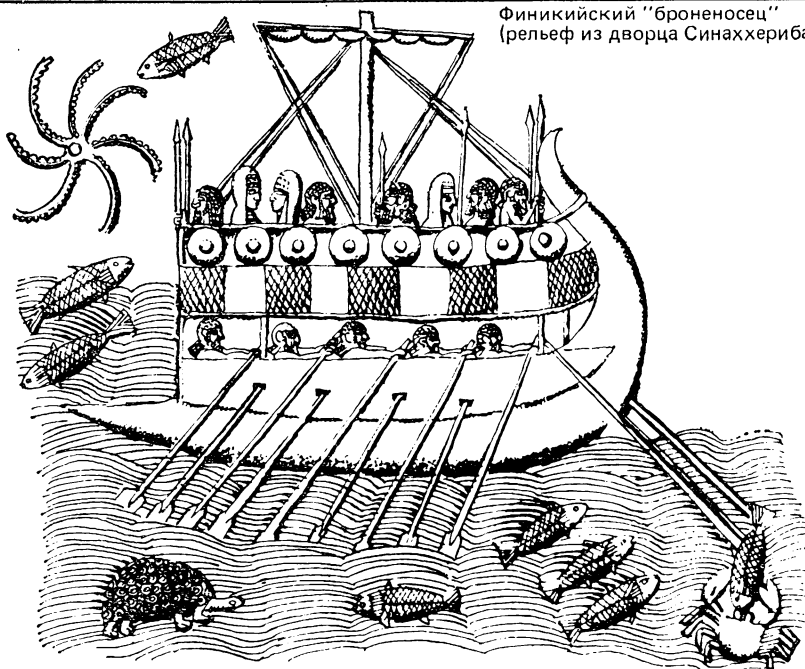
Финикийский военный корабль
(монета из Сидона)



Нападение военной диеры
на фрахтовое торговое судно

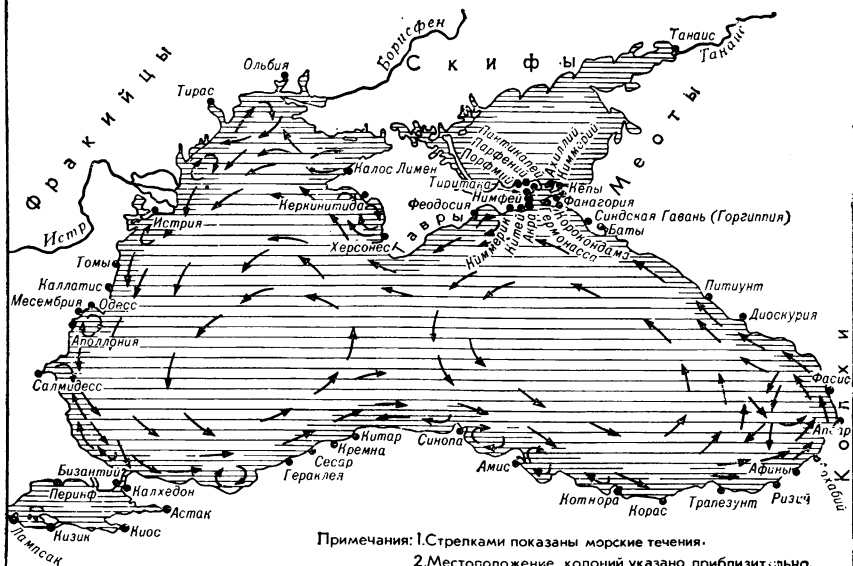


Финикийский "броненосец"
(рельеф из дворца Синаххериба)



КАРТИНА ТРЕТЬЯ

Важнейшие греческие колонии VIII—VI вв. до н. э. в Черном, Азовском и Мраморном морях



Примечания: 1. Стрелками показаны морские течения.

2. Местоположение колоний указано приблизительно.

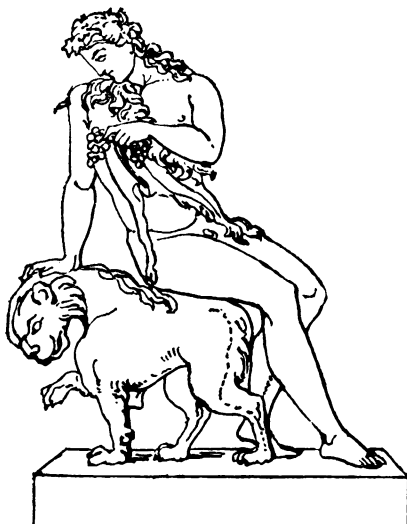
Триера
(изображение на монете)



Ладья Диониса
(ропись на сосуде)

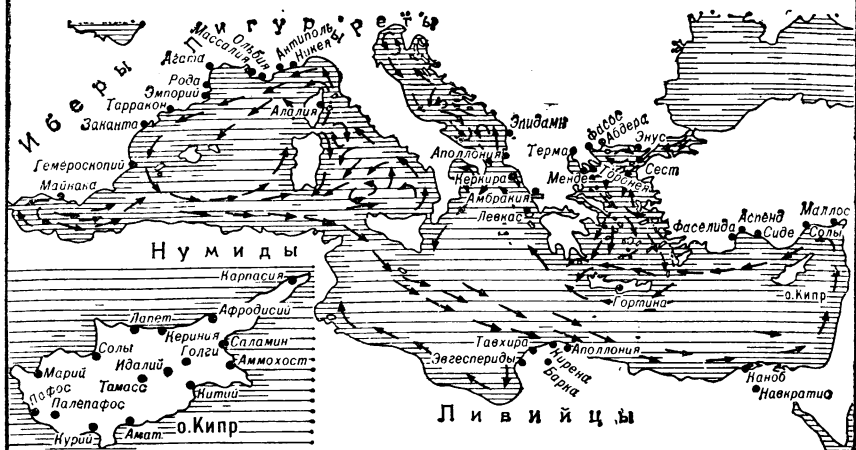


ДИОНИС



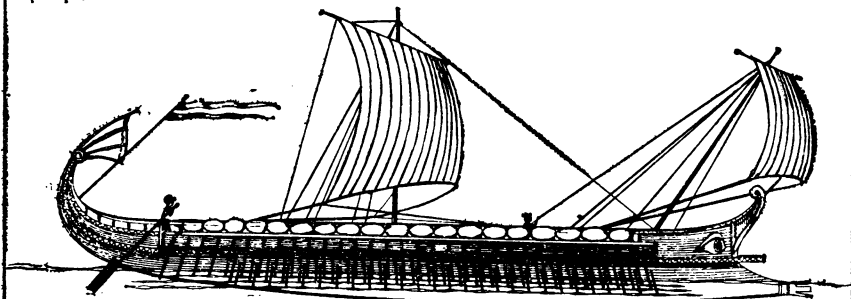
КАРТИНА ТРЕТЬЯ

Важнейшие греческие колонии VIII — VI вв. до н. э. в Средиземном море

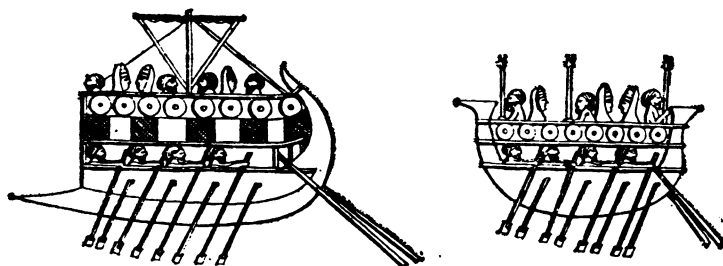


Примечания: 1. Стрелками показаны морские течения.
2. Местоположение колоний указано приблизительно.

Триера



Финикийские диеры, военная и торговая



КАРТИНА ТРЕТЬЯ

Важнейшие греческие колонии VIII — VI вв. до н. э. в Западном Средиземноморье



Примечание. Местоположение колоний указано приблизительно.



*Время и место действия:
XI—VI вв. до н. э.,
западная часть
Средиземноморья*

Троянская война сломала последний барьер между человеком и морем. Средиземноморье было испахано вдоль и поперек. Открылся путь на север — в Понт. Критяне не препятствовали больше плаваниям на запад. Этот период можно уподобить XV—XVII вв. н. э. — эпохе Великих географических открытий. Границы Ойкумены стремительно расширялись, раздвигаемые роострами кораблей на море и мечами воинов-купцов на суше.

Начали финикийцы.

Как и Греция, Финикия не была целостным политическим образованием. Крупные города-государства оспаривали друг у друга первенство в торговле и власть над морем. Сильнейшими среди сильных были Тир и Сидон. Их возвышению в немалой степени способствовало исчезновение со сцены южных соперников-пиратов.

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

Отпадение юга нанесло финикийцам чувствительный удар: именно здесь был самый оживленный перекресток караванных путей, связывавших Египет с Сирией, Аравией и Междуречьем. Эти пути сходились в Газе. Здесь товары перегружались на корабли и развозились по всему Восточному Средиземноморью. Не сразу финикийцы смирились с новым положением вещей. Лишь убедившись, что Израильско-Иудейское царство не случайное эфемерное образование, каких возникало и исчезало много в то беспокойное время, они заключили с ним серию торговых договоров. Третий царь иуде-

ев — младший сын Давида Соломон (965 — 928 гг. до н. э.), женатый на египетской царевне, стал торговым партнером финикийцев. В Египте и Гиве он закупал коней и колесницы и перепродавал их хеттам и арамеям; через гавани Красного моря Эцион-Гебер и Элаф си установил торговые отношения с загадочной Страной золота — Офиром, богатой также красным деревом и драгоценными камнями. Но особенно тесные связи установились у него с Тиром.

X—IX вв. до н. э. историки называют «темным периодом»: о событиях той эпохи известно мало достоверного. В Тире трон занимал Хирам. Соломон заключил с Хирамом долгосрочный договор на следующих условиях: он предоставляет тирийцам собственных рабов и нанимает дополнительно царских рабов Хирама, чтобы они рубили для него кедровые и кипарисовые деревья в горах Ливана. Дерево закупалось в несметных количествах, что видно из способа его транспортировки. Плоты пригонялись из Библа в Яффу, и оттуда караванами дерево доставлялось в Иерусалим. В обмен на них Хирам ежегодно получал 2000 коров * пшеницы и 20 коров сливочного масла. Так продолжалось много веков.

Самостоятельно иудеи, видимо, не плавали. Их морские связи, сохраненные историей, пролегали в южных морях, и, подобно египтянам, корабли они укомплектовывали финикийцами, «знающими море». Одна их трасса вела в Офир, другая — в Фарсис. Где только не искали копи царя Соломона! От Испании до Аравии и от Индии до Перу — все золотоносные рудники попеременно объявлялись страной Офир. Р. Хенниг объединяет Офир и Фарсис (106, с. 49), основываясь на указаниях древних источников. Известно, например, что иудейский царь Иосафат (873 — 849 гг. до н. э.) пытался снарядить экспедицию за золотом Офира, но корабли были разбиты штормом в гавани Эцион-Гебера. На последовавшее предложение израильского царя Охозии (850 — 849 гг. до н. э.) о совместном плавании Иосафат ответил отказом. Позднее он вступил все-таки в соглашение с Охозией, чтобы послать совместную экспедицию в другую легендарно богатую страну — Фарсис, но и ее постигла участь первой!

«Только экспедиция при царе Соломоне принесла неисчислимые богатства; о других плаваниях ничего похожего не сообщается, — пишет Хенниг. — Экспедиция эта, видимо, была чем-то необычайным» (106, с. 56). Но была ли эта экспедиция вообще? Из свидетельств древних источников видно, что иудеи были не только беспомощными моряками, но и никудышными судостроителями. Другое дело — Финикия. Хирам не случайно заигрывал с Иудеей: ему нужен был выход в Южные моря, а самый удобный путь туда вел через владения Соломона. Хирам добился своего: Эцион-Гебер и Элаф стали по существу финикийскими гаванями. Раз в три года в эти гавани кораб-

* Кор — 350 л.

ли доставляли из Фарсиса золото, серебро, слоновую кость, обезьян и павлинов. Корабли эти так и назывались — «фарсисские». Возможно, что с этой таинственной страной Соломон и Хирам заключили договор, аналогичный тирско-иудейскому.

После смерти Соломона Израильско-Иудейское царство раскололось на Израиль и Иудею. Примерно в это же время умер Хирам. Вероятно, при его сыне плавание в Офир и Фарсис еще продолжалось. Но внук Хирама Абдашарт был свергнут с трона своими молочными братьями, и тиранам стало не до морских прогулок. В Тире не утихала теперь борьба за власть. Междоусобицы привели к ослаблению Тирской державы. Тир лишился флота, от него отвернулись многие из тех, кто еще вчера искал благосклонного взгляда его владыки, кто кормился с его стола и обогащался оброненными им крохами.

Воспользовавшись междоусобицами, в Финикию ворвались ассирийцы. Ашшурнасерпал II (883 — 859 гг. до н. э.) хвастался в наскальной надписи, что Тир, Сидон и Арвад приносили ему дань — золото, серебро, свинец, бронзу, ткани, чаши. «Я принял их дань, — говорится в надписи, — и они целовали мои ноги». Коммерческие плаванья пришли в упадок, а попытка Иосафата и Охозии выйти в море самостоятельно кончилась плачевно.

...Элисса металась по дворцовым покоям и не знала, что предпринять. После того как ее младший брат и соправитель, царь Тира Пигмалион, сын Мутгона, залил алтарь кровью ее мужа и дяди Акербы, Элисса не могла чувствовать себя в безопасности. Богатства Акербы, верховного жреца Мелькарта, стали теперь ее богатствами, они лишали Пигмалиона сна и покоя.

Но бежать некуда, у Пигмалиона цепкие руки и длинные стрелы. Обсудив ситуацию, Элисса и верные ей люди пробрались к снаряженному втайне кораблю. Преодолевая западное течение, они плывут к Ливии. Там — египетские поля Иалу, туда не заглядывает ни один смертный. Но не успел корабль приблизиться к земле, как его подхватило... восточное течение! Финикийцы плыли на запад. Наконец — земля.

Местность, куда привел их Мелькарт, понравилась, и они решили здесь остаться. С корабля была принесена огромная воловья шкура, и Элисса договорилась с туземцами, что они ей уступят навечно столько земли, сколько можно охватить этой шкурой. Тирийцы разрезали шкуру на тончайшие нити, связали их и отхватили этим шнуром достаточно земли, чтобы можно было начать строить город. Так возник Карт-Хадашт, называемый римлянами Картаго и известный нам как Карфаген. В переводе Карт-Хадашт означает «Новый город», теперь это район Туниса — Картажана. Частично

развалины Карфагена сохранились примерно в 2,5 км к юго-западу от мыса Картаж.

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

деловито информирует Вергилий (9, 1, 12—14).

Но, избежав огня в Тире, Элисса угодила в полымя. Не успело закончиться строительство Карфагена, как над ним нависла опасность. Царь берберов влюбился в нее и потребовал ее руки. В противном случае — война. У колонистов не было ни армии, ни флота, и Элисса добровольно отдала свою жизнь ради спасения города: она принесла себя в жертву на алтаре богов.

Так говорят легенды, переданные историком II в. Юстином (56, XVIII, 3—5). На самом деле все было иначе.

На рубеже 2-го и 1-го тысячелетий до н. э. финикийцы уже совершали плавания в те края. И судя по тому что вслед за ними последовало основание серии городов, рейсы эти не были убыточными. Когда Элисса основывала свой Новгород, по соседству, в 30 км западнее, уже существовал город финикийцев Утика. Хираму приходилось высылать против него карательные экспедиции, чтобы получить дань. Финикийцы трижды отваживались пройти Столпы Мелькарта и с третьей попытки основали на островке к северу от них Гадес, а к югу — цепочку факторий для коммерческих операций с аборигенами. В Гадесе, писал Страбон, «живут люди, снаряжающие множество огромных торговых судов для плавания как по Нашему, так и по Внешнему морям...» (33, 168).

К северу от Столпов лежало легендарно богатое царство Тартесс. Его столицей был одноименный город, расположенный в одном морском переходе от Гадеса на острове, образованном раздвоенным устьем реки, тоже носившей это имя. Тартесская держава, по словам Авиена (42, 205—459), занимала пространство между реками Анас и Теодор, или Тадер. Их истоки в Андалусских горах отстоят друг от друга лишь на несколько километров, а русла отсекают всю юго-восточную часть Пиренейского полуострова, превращая ее в гигантский «остров». Карфагеняне получали в Тартессе серебро и олово. Если тартесситы не могли удовлетворить спрос на олово, они покупали его на Касситеридах — «Оловянных островах» и с выгодой перепродавали тем, кто испытывал потребность в этом исключительно ценном для бронзового века металле.

Первостепенную роль в возвышении Карфагена сыграло его идеальное географическое положение. Город занимал восточную часть небольшого Гермейского мыса, с юга ограниченного цепью холмов. Поэтому карфагенянам не имело смысла строить сложные форти-

фикационные сооружения. Достаточно было укрепить узкую полосу земли в непосредственной близости от города, используя природный рельеф. Так они и поступили, после чего перенесли свое внимание на море. Карфагеняне соорудили дамбу, отделившую часть бухты и превратившую ее в озеро (ныне — озеро Тунис). Дамба тянулась до самого города. Там, где она примыкала к берегу (в районе холма Саламбо, известного как имя героини романа Флобера), она разрезала лагуну на две части. На внешней акватории был оборудован порт для парусных судов. Внутреннюю гавань Котон, круглую в плане, приспособили для военных нужд. В центре ее сделали искусственный остров, и на нем построили верфи и адмиралтейство. Здесь находилась резиденция морского военачальника — суффета. Сама же бухта стала военным портом, вмещавшим несколько позже более 200 тяжелых боевых галер — пятипалубных пентер и флагманских семипалубных гептер. В случае опасности с башни адмиралтейства подавались звуковые и световые сигналы по специальному коду, а узкий проход между внешним и внутренним портами перекрывался массивными цепями.

Такое сооружение делало город практически неуязвимым с моря, хотя чужеземцев, следуя укоренившейся традиции, карфагеняне все же побаивались и на берег не допускали (9, I, 540—541). Южные границы их мало тревожили: аборигены, некогда угрожавшие Элиссе, давно уже не осмеливались нападать на Карфаген. Не боялись карфагеняне и осады: питьевая вода подавалась акведуком с кряжа Зегуан в Атласских горах. Его длина — 132 км, на 32 км больше, чем длина прославленного водопровода, «сработанного рабами Рима» при императоре Клавдии (42—54 гг.).

Устроив свои домашние дела, карфагеняне устремили взоры на море. Оно бывает здесь настолько бурным, что ветры нейтрализуют течение и иногда даже меняют его направление на обратное. Такое течение могло доставить Элиссу к Гермейскому мысу. Возможно, с этим феноменом связан и один рассказ Геродота. Жителям Тиры пифия повелела основать в Африке колонию. Тиряне долго думали, как им перебраться через море наперекор течению. Но один критянин, по имени Коробий, сообщил, что ему уже приходилось бывать у африканских берегов: буря отбросила его к острову Платее. Тиряне наняли его в качестве лоцмана, и он провел их на Платею. Оставив Коробия на острове, они поспешили на Тиру с радостной вестью. Тем временем у Коробия кончился запас продовольствия, и умер бы он голодной смертью, если бы к Платее не был отнесен ветрами самосский корабль, следовавший в Египет. Владелец корабля Колей оставил робинзону годовой запас продовольствия и отплыл своим путем. «Однако, — пишет Геродот, — восточным ветром их отнесло назад, и так как буря не стихала, то они, миновав Геракловы Столпы, с божественной помощью прибыли в Тартесс.

Эта торговая гавань была в то время (ок. 630 г. до н. э.— А. С.) еще неизвестна эллинам» (10, IV, 152). Колей вернулся оттуда настолько разбогатевшим, что другой самосец, современный ему поэт Анакреонт, назвал Тартесс «стоблаженным» и «рогом Амальтеи» — символом изобилия (2, с. 72). С таких случайностей нередко начинались географические открытия.

Карфагеняне действовали планомерно, не полагаясь на случай. Им нужны были опорные базы, где можно было бы хранить товары и укрываться от шалостей Мелькарта. Первым шагом пунийцев (так называли карфагенян римляне) было объединение под эгидой финикийских колоний — Утики, Гадрумета, Гиппон-Диаритта и всех остальных. Тирский Новгород стал хозяином африканского побережья вплоть до Столпов Мелькарта. Следующей жертвой пала Малака, основанная примерно в одно время с Утикой. В 665 г. до н. э. карфагенский флот устремился из Малаки к северу, оставив на Питиусских островах, принадлежавших Тартессу, поселенцев, образовавших колонию Эбесс, и достиг южного берега Кельтики. Здесь карфагеняне основали торговую факторию Массилию — по своему географическому положению копию Карфагена: она располагалась на гористом мысе, далеко выдававшемся в море. Название этой колонии позволяет предположить, что она была заселена массилиями — африканским племенем, обитавшим к югу от Нумидийского хребта (в районе Касентины) и, очевидно, союзным Карфагену¹.

В другом направлении пунийцев заинтересовала Сицилия. На ее северном берегу, в западной части низменной бухты, окаймленной цепью скалистых гор, они основали город-крепость Панорм, откуда намеревались завоевывать Сардинию и Корсику. Постепенно вся Сицилия стала карфагенской. Пунийцы заняли все стратегически важные мысы и прибрежные островки и вели оживленную торговлю с местными жителями. При этом, по словам Эратосфена, карфагеняне «топили в море корабли всех чужеземцев, которые проплывали мимо их страны в Сардинию или к Геракловым Столпам...» (33, С802). (Поэтому, делает вывод Страбон, большинство рассказов о западных странах «не заслуживает доверия».) Между Сицилией и Карфагенской областью тирийцы создали два неприступных форта, оккупировав острова Коссура и Мелита. Южный берег Сицилии, крутой и скалистый, настолько изобиловал рифами, что уследить здесь за направлением течения мог только кормчий-виртуоз. Редкий корабль решался приблизиться к Пахинскому мысу, и эта боязнь охраняла владения карфагенян надежнее всяких эскадр. Западная часть моря оказалась под контролем Карфагена.

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

Этот путь прошли греки.

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

Их объединила религия. Когда грека спрашивали, где находится «пуп земли», он, не задумываясь, отвечал: в дельфийском храме Аполлона. Именно здесь, в Фокиде, у подножия Парнаса, где обосновались Музы, предводительствуемые Аполлоном, хранился священный черный камень Омфал, символизовавший центр мира. Здесь, над расселиной, пропускавшей из недр одурманивающие пары, стоял священный золотой треножник Аполлона. Восседавшая на нем пифия от имени бога давала за плату советы, весьма невнятные и двусмысленные, дабы при любом исходе дела их можно было бы истолковать благоприятным для Аполлона образом. В VIII в. до н. э. Дельфы стали религиозным центром всей Эллады. Дельфы оставались главным святилищем всего Средиземноморья вплоть до III в. н. э.

О Дельфийском оракуле много писали древние авторы. Но есть одна черта, не сразу бросающаяся в глаза, и когда читаешь о прорицаниях пифии у Геродота или Плутарха, только при втором или третьем прочтении улавливается то общее, что роднит все эти, казалось бы, далекие друг от друга пророчества. Этим общим является яркая политическая окраска Дельфийского оракула. Пифия советует начать или, наоборот, не начинать войну. Греки не предпринимают ничего серьезного, не посоветовавшись с оракулом. Персы проходят с огнем и мечом по всей Элладе и... приносят богатые дары храму Аполлона, и не только приносят дары — получают там дельные советы. Дельфийский храм принимал не всякий дар. Вручить его оракулу считалось честью как для частного лица, так и для государства. Со временем на священной территории вокруг храма выстраиваются отдельные сокровищницы, аналогичные банковским сейфам, — афинские, египетские, критские, книдские, этрусские.

Дары поступали непрерывно, и вместе с ними поступало главное сокровище, постоянно укреплявшее авторитет оракула, — информация. В ранние времена она добывалась дорогой ценой. Прежде чем основать Дельфы, критяне основали Крису — там, где река Плист выходит на прибрежную равнину. Криса быстро превратилась в богатый торговый город. Она дала имя заливу и оборудовала в нем собственную гавань — Кирру. С ростом авторитета Дельфийского храма возрастали и толпы паломников к нему. Они не могли миновать Крису, так как единственный вход в ущелье пролегал через этот город. И разумеется, крисейцы не могли равнодушно взирать на проплывавшие мимо них богатства. Первым их шагом было обложение паломников податью. Затем, пишет Курциус, «крисейцы начали под разными предложениями устанавливать в

гаванях и на больших дорогах пошлины и поджигать суда с паломниками, желая также извлекать пользу из процветания своего прежнего выселка (Дельф.— А. С.)» (85, с. 202). Амфикистии пришлось встать на защиту оракула Аполлона, и после изнурительной войны Криса и Кирра перестали существовать. Теперь информация поступала в Дельфы бесперебойно. Ее приносили моряки, путешественники и воины, пираты и их жертвы, купцы и изгнанники. Члены амфикистии надзирали за состоянием и безопасностью путей, ведущих к храму. С этого времени Аполлон стал изображаться с лирой — символом мира, а роль морского божества окончательно была поручена Посейдону, олицетворявшему до того слепую ярость морской стихии. Он получает эпитеты Пелагий (Морской) и Асфалий (Дающий безопасное плавание), ему иногда приписывают изображение корабля и паруса.

Нерегулярная торговля и ни на минуту не утихающий грабёж на морях наводнили Грецию толпами рабов и наполнили ее несметными богатствами. Рост населения способствовал классовому расхождению и подтачивал патриархальные устои. Мелкие собственники уступали место земельным магнатам, земледельцы — ремесленникам. Земля и без того не слишком плодородная не могла прокормить всех желающих. Особенно страдали острова (они-то и дали наибольшее число пиратов и колонистов). Кто-то должен был уйти. Кто? Прежде всего неудачливые «политические деятели». Куда? Куда им будет угодно. Ойкумена велика. Перенаселение было главной причиной колонизации в древнем мире. С этого начинали и финикийцы: «Когда у них было изобилие богатств и населения, они отправили молодежь в Африку и основали там город Утику», — сообщает Юстин (56, XVIII, 3). Морские народы не могли искать новые пристанища в глубине страны, ибо они кормились морем, но, рассуждает Курциус, «так как оба противолежащие берега Архипелага были уже заняты, то беглецы-мореплаватели могли только грабить и разорять их, не находя места, где бы поселиться. Они должны были плыть все далее и далее по неведомым путям, к более отдаленным берегам. Об этом бегстве... сохранилось предание в хитросплетенных сказаниях, повествующих о скитаниях троянских героев, о выселении тирренцев (тирренцами, тирренами или тирсенами греки называли этрусков по имени их легендарного прародителя.— А. С.) из Лидии, о поселениях беглых дарданцев в Ликии, Памфилии, Киликии, Сицилии, в Южной и Средней Италии; содержание этих сказаний обыкновенно обозначалось впоследствии под именем передвижения народов, следовавшего будто бы за падением Трои» (85, с. 182).

В 735 г. до н. э. эвбейские халкидяне кладут начало городу Наксосу в устье Акесина, а коринфяне — Сиракузам, причинившим позднее немало хлопот Карфагену. Примерно в 730 г. до н. э.

изгнанники эвбейских городов Халкиды и Ким объединяются и покидают насиженные места. Направление им указал Дельфийский оракул. Корабли доставляют беглецов к Западной Италии, и там они основывают Кимы, вскоре переименованные в Кумы. Однако Кумы были не первой эллинской колонией в Западном Средиземноморье. Еще раньше там возникла Писа, основанная в 20 стадиях вверх по течению Арно жителями Писы Элидской, соседями олимпийцев. Когда они возвращались после победы под Троей, их кормчие заблудились и привели корабли к североиталийским берегам. По словам Страбона, «город Писа, по-видимому, некогда процветал и даже небезызвестен благодаря плодородию, каменолозням и корабельному лесу. В древности писаты пользовались этим лесом для защиты против опасностей, грозивших с моря (ибо они были воинственнее тирренцев, и лигуры, их дурные соседи с фланга, возбуждали их воинственный пыл)...» (33, С223).

Греки плыли в Италию между Скиллой и Харибдой — через Мессинский пролив. Этих чудовищ, измышленных пунийцами, они сделали явью. После освоения Кум часть колонистов снова села на корабли и вернулась к проливу. Халкидянами предводительствовал Кратемен, кимейцами — Перьерес. На сицилийском берегу они основали Занклу, отвоевав местность, имеющую вид серпа, у аборигенов-сикулов. По словам Фукидида, название города сиккульское и означает «серп». «Занкла,— пишет историк,— была первоначально основана морскими разбойниками, вышедшими из Кимы, халкидского города в Опикии; впоследствии явились сюда в большом числе поселенцы из Халкиды и остальной Эвбеи и сообщая с прежними поселенцами поделили землю» (35, IV, 4). Примерно в 493 г. до н. э. Занклу переименовали в Мессану, теперь это город Мессина. По словам Страбона, римляне использовали его как опорный пункт во время Пунических войн (33, С268).

На противоположном берегу пролива возник Регий — первоначально небольшое укрепленное поселение, а позднее — важный стратегический пункт. Его тиран Анаксилай (494—476 гг. до н. э.) безраздельно властвовал над южноиталийскими водами. Он захватил Скиллейский мыс, лежащий у северного входа в пролив, «укрепил этот перешеек против тирренцев, построив якорную стоянку, и воспрепятствовал проходу пиратов через пролив» (33, С257).

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

В 631 г. до н. э. дорийцам с острова Тира удается после нескольких попыток закрепиться в северной Африке восточнее Карфагена: здесь вырастает Кирена, положившая начало расцвету обширной греческой области Киренаики. По свидетельству Геродота, город

был основан по указанию оракула, изрекшего: «Эллины! Здесь вы должны поселиться, ибо небо тут в дырках» (10, IV, 158). Столь важное обстоятельство греки игнорировать, конечно, не могли.

Со второй половины VII в. до н. э. греки устремились в Понт, ставший для них теперь Эвксинским (Гостеприимным), и в Египет. В стране Хапи шла в это время грызня между номархами за титул фараона. Самый предприимчивый из них, в погоне за короной едва не лишившийся головы, спросил оракула, и тот предрек, что «отмщение придет с моря, когда на помощь явятся медные люди». С моря занесло ветром ионийских и карийских пиратов в медных доспехах. С их помощью номарх стал фараоном Псамметихом I. В благодарность он пожаловал им участки земли на обоих берегах Нила. В Египет хлынул поток греческих переселенцев, основавших здесь город Дафны, а чуть позднее представители 12 греческих городов основали в дельте Нила торговый центр — Навкратис, ставший, по выражению Курциуса, «египетским Коринфом» (85, с. 339). С этого времени военно-политические договоры фараонов с пиратами стали обычным явлением. «Когда-то карийцы были очень воинственным народом, — вспоминает Помпоний Мела, — и даже вели чужие войны за определенную плату» (21, I, 16). На службу в египетский флот поступили и лукки (ликийцы), причинившие некогда столько бед Египту.

В это же время на восточном берегу Кирна фокейцы основали Алалию. Оракул со знанием дела указывал места для организации колоний. Мало того, что это были трассы древних догреческих морских путей, это были еще и ключевые пункты, способные контролировать эти трассы. Обладание Корсикой и Сардинией означало надежный контроль над Тирренским морем и создавало угрозу карфагенским берегам Африки. Фокейские греки были одним из наиболее отважных народов-колонизаторов. «Жители этой Фокеи, — сообщает Геродот, — первыми среди эллинов пустились в далекие морские путешествия. Они открыли Адриатическое море, Тирсецию, Иберию и Тартесс. Они плавали не на «круглых» торговых кораблях, а на 50-весельных судах. В Тартессе они вступили в дружбу с царем той страны по имени Арганфоний. Он царствовал в Тартессе 80 лет, а всего жил 120. Этот человек был так расположен к фокейцам, что сначала даже предложил им покинуть Ионию и поселиться в его стране, где им будет угодно» (10, I, 163).

Это произошло около 600 г. до н. э. Воспользовавшись любовью Арганфония, вызванной желанием заполучить союзников в назревавшей войне с Карфагеном, фокейцы основали несколько колоний на средиземноморском побережье Тартесса. Но там их постоянно тревожили пунийцы. И греки нанесли ответный удар: они захватили Массилию. Вряд ли будет натяжкой предположение, что им помогли местные племена, кому не по вкусу были жестокость

пунийцев и их человеческие жертвоприношения. Тогда можно понять, почему греки вопреки обыкновению сохранили прежнее название города, изменив лишь одну букву. Массалия — в этом имени слышалось теперь имя Сала, верховного божества племени салиев, обитавшего на всем пространстве от Родана на западе до Альп на востоке и от Друентия на севере до моря на юге. Может быть, именно салии, прекрасные стрелки из лука и отважные воины, помогли грекам одолеть карфагенян. Некоторые древние авторы утверждают, что греки, основавшие Массалию, были пиратами (56, XIII, 3), а уже позднее часть их перешла к оседлой жизни. Косвенное подтверждение можно усмотреть в сообщении Лукана о том, что «были фокейцы всегда в нападениях на море искусны, в бегстве умели свой путь изменять крутым поворотом» (19, III, 553—554). Корабли фокейцев, как и корабли пиратов, были более маневренны, чем карфагенские, а потом и римские.

Во второй половине VI в. до н. э., когда на запад хлынул новый поток фокейских переселенцев, Массалия быстро превратилась в цветущий город. «У массалиотов есть верфи и арсенал, — с ноткой зависти пишет Страбон. — В прежние времена у них было очень много кораблей, оружия и инструментов, пригодных для мореплавания, а также осадные машины...» (33, C180). На Стойхадских островах они «устроили заставу для защиты от набегов морских разбойников, так как на островах было много гаваней» (33, C184—185).

Вот как характеризует этих властителей моря Курциус: «Они начинали там, где кончали другие: предпринимали экспедиции в те страны, которых избегали все остальные народы, оставались на море даже тогда, когда зимний сумрак покрывал небо и делал затруднительными наблюдения над звездами; они строили длинные и стройные корабли, всячески увеличивая их подвижность; торговые суда их были в то же время и военными кораблями, имея 25 опытных гребцов с каждой стороны; матросы их были вместе с тем и вооруженными к бою солдатами. Так крейсировали они по морям, ловя всякую добычу, представлявшуюся им; так как и вся их численность была незначительна, они, скитаясь по морю, походили скорее на морских разбойников... Они въезжали даже в самую утесистую часть Адриатического моря и объезжали острова моря Тирренского, не боясь карфагенских сторожевых кораблей; они проникали в кампанские бухты и в устья Тибра и Арно, плыли вдоль альпийского берега вплоть до устья Родана и достигли наконец Иберии...» (85, с. 360—361).

Талассократия дала массалиотам неисчислимые преимущества и на суше. Их колонии усеяли все побережье от Италии до западной границы Тартесса. Рядом с Гадесом они основали Гавань Менесфея, а в Средиземном море захватили стратегически важные Гимнесийские острова, обуздав карфагенскую экспансию в север-

ном направлении, и древнее родосское поселение Роду. Они не расставались с оружием, и соседи называли их сигинами — «копьеносцами». Их корабли по-хозяйски сновали вдоль побережья Иберии, где все чаще звучал напевный ионийский диалект. Их постоянные выходы в Атлантику ставят их в один ряд с выдающимися морскими народами древности.

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

Прямо против Питиусских островов далеко выдается в море обрывистый мыс Артемисий. На его северном берегу, богатом железными рудниками, стояла фокейская крепость Гемероскопий, или Дианий, с прославленным святилищем Артемиды Эффесской — патронессы массалиотов. «Это святилище, — пишет Страбон, — служило... базой для операций на море, ибо оно является естественной крепостью, местом, приспособленным для пиратства, и заметно издали подплывающим мореходам» (33, С159). Святилище, очевидно, было построено на холме (его высота — 72 м), там, где теперь высится замок Дения. В случае опасности осажденные могли отступить на близлежащую гору Монго высотой 761 м или укрыться на одном из прибрежных островков, явно служивших пиратскими базами.

Благодаря плодородным землям и рыбообильным рекам Гимнесийские острова с множеством удобных бухт и наблюдательных пунктов самой природой предназначены для пиратства. Между ними и материком проходил один из главнейших торговых путей Западного Средиземноморья. Зимой сильные юго-западные ветры, сопровождающиеся ливнями, создают идеальные условия для нападения на зазевавшегося кормчего. Особенно страдали новички. Корабль мог покинуть Массалию при хорошем восточном ветре и... встретить в районе Гимнесийского архипелага ураганный юго-западный шквал. Неприветливые скалистые берега с россыпью рифов, напоминающих зубы дракона, заставляли держаться от них подальше, и корабль попадал в зубы карфагенским или балеарским пиратам. «Вследствие плодородия этих мест, — пишет Страбон, — и жители их миролюбивы... Некоторые, правда немногочисленные, среди них преступные элементы вступили в связь с пиратами открытого моря... Из-за того же плодородия своих островов жители часто становились жертвами враждебных замыслов, хотя сами отличались миролюбием...» (33, С167). Миролюбие их было относительным, оно не мешало балеарцам разбойничать на море и грабить на суше, нанимаясь в карфагенское войско. На материке, не менее плодородном, по словам того же Страбона, «большинство населения пренеб-

регло жизнью за счет даров земли и обратилось к занятию разбоем, ведя постоянные войны друг с другом и со своими соседями...» (33, С154).

Карфаген сблизила с этрусками не только угроза греческой экспансии, но и появление в западных водах новых конкурентов. Их привел Эней — сын Венеры и зять последнего троянского царя Приама. О том, что Троя была обречена, дарданцы узнали заблаговременно по множеству знамений, явленных им богами. Видя пожар города и понимая, что это означает проигрыш войны, Эней с женой Креусой, кормилицей Кайетой, сыном Асканием и отцом Анхисом в сопровождении нескольких десятков уцелевших троянцев спешно снарядил 20 кораблей и вышел в открытое море. Согласно римской традиции, это произошло в 1198 г. до н. э. Не обретя покоя во Фракии, он отправляется на Крит, но как раз в это время на остров обрушилась кара богов за преступление его царя. Крит являет безотрадную картину (9, III, 121—123):

...Покинул отчее царство
Изгнанный Идомей и безлюдны Крита побережья:
Бросил дома свои враг, и пустыми остались жилища.

Троянский флот плывет дальше на запад и достигает Сицилии и затем Лациума. Но тут по просьбе Юноны бог ветров Эол устраивает на море ураган, доставивший потрепанный флот Энея в Карфаген. (Дата основания Карфагена в точности неизвестна, обычно называют промежуток от 825 до 814 г. до н. э. Как видно, римляне считали его значительно старше). Из Трои Эней отплыл на 20 кораблях, в Африку прибыло семь. Злопамятной Юноне этого мало. По согласованию с матерью Энея она заставляет царицу Карфагена Дидону (римское имя Элисы) влюбиться в Энея. Но в своем договоре с Венерой она не упоминает о том, что любовь должна быть взаимной. А посему, когда Энею наскучили излияния Дидоны, он сослался на волю своего деда Юпитера, переданную ему дядей Меркурием, — «править Италией средь грома боев, от рода Тевкра высококий род произвести и весь мир своим подчинить законам» (9, IV, 229—231) — и был таков. Возмущенная и оскорбленная Дидона прокляла Энея и его потомков (а ими стали римляне) и объявила им вечную войну (9, IV, 622—629):

Вы же, тирийцы, и род, и потомков его ненавидеть
Вечно должны: моему приношением праху да будет
Ненависть. Пусть ни союз, ни любовь не свяжет народы!
О, приди же, восстань из праха нашего мститель,

Чтобы огнем и мечом теснить поселенцев дарданских
 Ныне, впредь и всегда, едва появятся силы.
 Берег пусть будет, молю, враждебен берегу, море —
 Морю и меч — мечу: пусть и внуки мира не знают!

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

Вернувшись в Италию (по римской традиции — за 437 лет до основания Рима, то есть в 1190 г. до н. э.), Эней приступает к выполнению воли Юпитера. Чтобы жениться на дочери местного царя — Лавинии и тем самым обосновать свои права на будущий престол, Эней решает прежде всего избавиться от соперников. Он отвоевывает Лациум у рутульского царя Турна, разбивает этрусские войска, предводительствуемые тираном города Кере — Мезенцием Тирренским («врагом надменных богов», по определению Вергилия), побеждает царицу амазонок Камиллу. Но в одной из стычек гибнет царь Лациума — Латин Сильвий, союзник и благодетель Энея. Эней женится на Лавинии, а жителей Лациума нарекает латинами в честь покойного тестя. Сочтя свою миссию законченной, Эней с легкой душой возносится на небо, а его сын Асканий основывает в 1152 г. до н. э. город Альба-Лонгу и становится его первым царем.

Таким представляли себе римляне начало своей истории. Очевидно, не случайно будущие союзники карфагенян этруски оказались в числе врагов римлян, хотя Вергилий допускает здесь явный анахронизм. Происхождение этрусков окутано тайной. В их культуре находят следы, характерные для культур пеласгов и лидийцев, финикийцев и италийцев, египтян и греков. Одни из этих связей гипотетичны (например, лидийское происхождение, базируемое на словах Геродота), другие — бесспорны (росписи гробницы Быков на темы «Илиады» недвусмысленно указывают на знакомство с архаической Грецией). Кажется, только один Дионисий Галикарнаасский (50, I, 29—30) твердо стоял на том, что этруски — это... этруски, а не пеласги, не лидийцы и не жители Атлантиды (выдвигалась и такая версия!).

В римскую эпоху этруски жили в междуречье Тибра и Арно. Но раньше это была огромная империя, давшая название Тирренскому морю. Этот топоним напоминает о высоком авторитете этрусков и их морской мощи. Название второго моря тоже связано с эт-

русками; в 325—324 гг. до н. э. греки основали для защиты от их пиратов Адрию. По свидетельству Цицерона, этрусские пираты долго наводили ужас в западных водах, а само слово «тиррены» часто употреблялось как синоним слова «пираты»².

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

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

Это был корабль тирренских пиратов.

Если Геродот прав и этруски переселились в Италию из Лидии, то это не могло произойти позднее VIII в. до н. э.: римский царь Тулл Гостилий (672—638 гг. до н. э.) уже воевал с этрусками, и тогда существовали хорошо защищенные этрусские города с каменными домами (их остатки нашли на морском дне). Обычай этрусков выкладывать улицы каменными плитами был воспринят и Карфагеном и Римом. Впрочем, существует мнение, что «по иронии судьбы римляне, почитавшие Энея как праотца римского народа, даже само предание об Энее заимствовали у этрусков» (73, с. 53). Хорошо известны этрусские некрополи. Гробницы они или высекали в скалах, или делали их похожими на свои жилища, создавая из них целые «селения», а терракотовые урны имитировали дома и храмы. Интерьеры гробниц украшались фресками, выполненными яркими, сочными красками, а на саркофагах устанавливалась скульптура.

Их столица Спина была городом-республикой и располагалась в сотне километров от того места, где потом выросла Венеция. Спину тоже называли «царицей Адриатики». (Венецианцы считают себя прямыми потомками этрусков.) Этот крупный порт в результате поднятия и изменения берегового рельефа постепенно оказался отрезанным от моря и был засосан болотистым озером-лагуной Вали-ди-Комаккьо, которая представляла собой раньше систему глубоких судоходных озер. Теперь лагуна отделена от моря лишь узкой косой, а ее глубина не превышает полуметра. По косе тянется гряда песчаных дюн, много песчаных банок и в самой лагуне. Видимо, в недалеком будущем здесь нельзя уже будет увидеть ставшие привычными силуэты дноуглубительных снарядов, и лагуна исчезнет с географических карт. «Спина теперь деревушка, — писал Страбон, — а некогда — известный греческий город (во времена Энея там уже жили греческие поселенцы. — А. С.). Во всяком случае сокровищницу спинитов показывают в Дельфах. Впрочем, история также говорит об их господстве на море. Кроме того, утверждают, что город был расположен на море, теперь же он находится внутри страны и отстоит от моря приблизительно на 90 стадиев» (33, С214). Собственные сокровищницы имели в Дельфах и другие этруские города, например Тарквинии, но сокровищница «царицы», конечно, была поистине царской, ее упоминают и другие авторы. Остатки Спины обнаружили рыбаки, когда в их сети попали великолепные краснофигурные вазы, а в 1952 г. Нерио Альфиери из Феррары произвел в этих местах аэрофотосъемку и начал раскопки.

Этруские пираты были полновластными хозяевами северной Адриатики. Случай, упомянутый Диодором, — о захвате Тимолеоном пиратской эскадры тиррена Постумия, опустошавшей сицилийские берега и насчитывающей 12 триер, — был редчайшей удачей (49, XVI, 82). Их ближайшие конкуренты действовали далеко к югу — в районе «шпоры Итальянского сапога», где в древности жили френтаны (совр. области Абруцци и Молизе). Их опорными пунктами здесь были Бука и особенно Ортона. Пиратские традиции сохранились в этих местах до времен Августа. Страбон писал об Ортоне: «Это город на утесах, обитаемый пиратами, жилища которых сколочены из корабельных обломков; во всех прочих отношениях это, как говорят, звероподобные люди» (33, С242).

В Тирренском море важнейшим городом этрусков был Популоний, расположенный на высоком крутом мысе и имевший хорошо оборудованную корабельную стоянку в небольшой гавани (позднее там у подножия горы построили две верфи). Страбон особо отмечает, что «из всех старинных тирренских городов только один этот город расположен на самом море», и тут же указывает вполне правдоподобную причину: «...основатели городов или совершенно избегали моря, или же выставляли впереди укрепления со стороны

моря, чтобы эти города не оказались (как незащищенные) легкой добычей для нападения с моря» (33, С223). Этот обычай был широко распространен в древнем мире. Фукидид упоминает (35, I, 7), что между городами и водой оставался промежуток от 3 до 10 км — в зависимости от характера местности, позволяющей жителям отрезать пиратов от моря: более глубокое проникновение на сушу могло кончиться для разбойников столь же печально, как и для Одиссея в Египте. Популоний располагался на мысе с таким узким перешейком, что защита его со стороны суши не представляла трудностей. Это был почти остров. Аналогичные мысы были заняты этрусками почти по всему побережью и превращены в неприступные крепости, служившие и пиратскими базами.

Вот с этим-то народом и заключили союз карфагеняне. «В VI в. до н. э. могущество этрусков достигло своей вершины. Влияние этрусков на суше и на море можно без преувеличения сравнить с влиянием греков и карфагенян. Эта большая тройка определяла в ту эпоху ход политического развития в Западном Средиземноморье. Дружественные отношения этрусков и карфагенян не были кратковременными. Их союз против греков долго определял равновесие сил в этой части древнего мира» (73, с. 43). С помощью этрусков карфагенский полководец Магон в 550—530 гг. до н. э. захватил остров Ивису, основал колонии на Сардинии и в Западной Сицилии, покончил с фокейскими пиратами у Корсики. Этруски не случайно соединили свои силы с пунийцами в бою при Алалии: пролив между Корсикой и Эльбой издавна рассматривался ими как собственность, ибо вводил в центр богатейшей торговли, проходившей через этот и затем через Мессинский проливы.

Этрурия еще могущественна, но уже вполне реальной силой в Западном Средиземноморье становится Рим. Впервые римляне обратили свои взоры к морю при царе Анке Маркки (638—616 гг. до н. э.). Основатели Рима учли опыт этрусков и заложили город вдали от моря, где он мог стать легкой добычей пиратов. По мере роста Рима росли и его торговые связи. Хотя город стоял на берегу судоходной реки, ее глубина не позволяла принимать тяжело нагруженные купеческие корабли. Для этого требовалась хорошая гавань, ворота города. Ее построил Анк Марккий в устье Тибра и назвал Остия — «устье, вход». Гавань эта не имела причалов. Корабли становились на рейде, и специальные гребные суда перевозили с них товары на берег. Это служило профилактической мерой против внезапного нападения пиратов. Более ценные грузы доставлялись в благоустроенную и хорошо охраняемую гавань ПUTEOL и оттуда по суше переправлялись в Рим. Аналогично был устроен другой римский город — Анций — на одноименном скалистом мысе высотой 23 м и примерно в 45 км южнее. Страбон полагает, что Анций был городом латинов, существовавшим еще до прибытия Энея,

и сообщает, что раньше у его жителей «были корабли и они вместе с тирренцами занимались морским разбоем, хотя и находились уже под властью римлян» (33, С232).

В 509 г. до н. э. римляне изгоняют царей и провозглашают республику. Первый шаг первых римских консулов Лукия Юния Брута и Лукия Тарквиния Коллатина (родственника Тарквиния Гордого) — заключение договора с Карфагеном. Римским «длинным» кораблям воспрещается заплывать далее Прекрасного мыса, «разве к тому они будут вынуждены бурей или неприятелями. Если кто-нибудь занесен будет против желания, ему не дозволяется ни покупать что-либо, ни брать сверх того, что требуется для починки судна или для жертвы. В пятидневный срок он обязан удалиться» (28, III, 23). Аналогичное требование выдвигалось применительно к Сардинии и Северной Африке. Карфагеняне же обязывались воздерживаться от причинения вреда Лациуму. Пограничным районом стала Сицилия; ее западная часть принадлежала Карфагену, в восточной селились греки.

Сферы влияния в западных водах определялись надолго. Они будут еще не раз уточняться посредством договоров и при деятельном участии пиратских эскадр — вездесущих и неуловимых. Но ничего сколько-нибудь выдающегося здесь не произойдет вплоть до I в. до н. э., а о том, что происходило в Западном Средиземноморье в промежуточный период, дает представление предшествующий рассказ.



МЕЛЬКАРТ

«Сделай себе ковчег из дерева гофер; отделения сделай в ковчеге, и осмоли его смолою внутри и снаружи. И сделай его так: длина ковчега триста локтей; ширина его пятьдесят локтей, а высота его тридцать локтей. И сделай отверстие в ковчеге, и в локоть сведи его вверху, и дверь в ковчег сделай сбоку его; устрой в нем нижнее, второе и третье жилье» (101, с. 14). Так, если верить Библии, выглядело самое первое в мире судно, построенное праведником Ноем для спасения «всякой плоти по паре» от ужасов всемирного потопа. Размеры его впечатляли: 132 м длины — почти вдвое больше, чем в «солнечных ладьях» египетских фараонов, ширина — 22 м, высота — 13,2 м (но и эта высота маловата: если бы конструктор знал о существовании жирафы, он сделал бы междупалубные расстояния не 4,4 м, а по крайней мере вдвое больше).

Многие исследователи указывают на заимствование некоторых библейских сказаний, в том числе и о потоке, у месопотамцев. Но приведенные строки свидетельствуют еще и о дальних морских путешествиях жителей Двуречья. Дерево гофер, из которого Ной строил свой ковчег, это кедр, растущий на Бахрейнских островах. Бахрейнский архипелаг считался у шумеров Страной Блаженных (Дильмун), где обитал Зиусудра — «шумерский Ной», прообраз вавилонского Утнапиш-

тима и библейского праведника. Месопотамцы знали две местности, где можно было получить кедр, — склоны Ливанских гор и Бахрейнские острова, причем отдавали предпочтение последним, как «святым местам». Но почему «гофер»?

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

Это поняли месопотамцы. Плавание вдоль берегов не представляли трудности, и бахрейнский кедр стал привычным товаром на берегах Красного моря. Быть может, в тех местах и эта порода кедра стала называться «деревом афер»: ведь тем, кто покупал его у посредников-аферов, не было дела до того, какая земля взрастила эти деревья. Об этом помнили только жители Двуречья, строившие из кедра корабли. Это лишний раз говорит о том, что библейская легенда о потопе основывается на шумеро-вавилонской и, может быть, Ной — это усеченное и искаженное имя Ут-на-пиштим, так же как «афер» превратился в «гофер» и Офир. Иуден, бравшие кедровый лес под боком, в Ливане, со временем настолько добросовестно забыли об этих этимологических метаморфозах, что в своих анналах не дают никаких пояснений к «дереву гофер», делая вид, что оно и без того хорошо известно. Кедр фигурирует в текстах как самостоятельное растение. Корабли Соломона ходили в Офир и привозили оттуда нубийское золото, красное и черное дерево, доставленное из Центральной Африки, индийские или южноафриканские самоцветы, редкостные благовония Сокотры...

То, что экспедиции в Офир Соломон снаряжал совместно с тирянами, уже само по себе говорит о том, что иудеи были плохими моряками. Подобно Гомеровым кормчим, они знали лишь четыре румба — «четыре ветра небесных», а тексты IV в. до н. э. упоминают только три созвездия: Ас (Медведица), Кесиль (Орион) и Хим (Плеяды).

Все это дает основание усомниться в том, что описание Ноева ковчега может дать хотя бы приблизительное представление о чисто древнеиудейских кораблях. Гораздо большего доверия заслуживают намеки источников, позволяющие сделать вывод о том, что иудейские корабли строили финикийцы из Тира.

Те же источники подробно описывают тирские корабли, приоткрывая попутно завесу над международными связями Тира, чьи пределы были «в сердце морей». Для палуб и, по-видимому, для корпуса тиряне использовали кипарис из Сеннара, или Сеннаара, то есть Шумера. Мачты изготавливались из ливанского кедра, весла — из «дубов васанских», произраставших в Батане, или Басане, — районе Палестины. Скамьи для гребцов (ими были жители Сидона и Арвада) выстругивали из кипрского бука и отделывали слоновой костью. Для парусов доставляли узорчатые полотна из Египта, они же служили флагом в дополнение к вывешивающимся по бортам щитам и шлемам. Строили эти корабли мастера из Библа, снискавшие всеобщее признание, а войско для них комплектовалось из персидских, ливийских и лидийских наемников, тогда как военачальники для сухопутного тир-

ского войска приглашались из Арвада, имевшего большой опыт в обороне островных крепостей, а ударные отряды для охраны города — из Фракии, славившейся своими лучниками, горцами с Гемского хребта. Только управление этими кораблями тиряне не доверяли никому, ревниво храня секреты морского ремесла.

При раскопках ассирийского города Дур-Шаррукин, в 50 км севернее Мосула, был обнаружен дворец Саргона II (721—705 гг. до н. э.), украшенный рельефами, прославляющими походы царя (теперь их можно увидеть в Лувре). На одном из них привлекает внимание изображение корабля, груженного лесом (не деревом ли «гофер»?). Его крутой форштевень, увенчанный конской головой, и выполненный в виде загибающегося также на рельефах ворот дворца Салманасара III (858—824 гг. до н. э.), но лишено мачты (вся палуба отведена для груза) и могло иметь как один, так и два ряда весел. Наверное, оно сошло с верфей Ниневии, где брали за образец халдейские суда, но стилизовали их под финикийские в отличие от Тил-Барсиба, выпускавшего чисто финикийские суда. «Вероятно участие сирийских или финикийских ремесленников в строительстве этих (месопотамских. — А. С.) судов; уже в первой половине 2-го тысячелетия до н. э. на верфях Финикии строились суда, способные совершать морские переходы» (112, с. 377). Об устойчивости этого типа, свидетельствующей о совершенстве конструкции, можно судить по рельефам ассирийских царей от Салманасара III до Синаххериба, создававшимся на протяжении почти двух веков.

Качественно иной тип являют собой военные корабли Финикии, известные по рельефам из дворца Синаххериба (704—681 гг. до н. э.), сына Саргона, использовавшего финикийско-греческий флот в войне с Эламом. Обладая всеми достоинствами египетских военных кораблей, они имеют совершенно иную конструкцию, перенятую позднее греками и римлянами. Прежде всего на них можно обнаружить по крайней мере две палубы. Основным двигателем, как и на раннекритских судах, были весла, позволяющие маневрировать и передвигаться в любом направлении независимо от погоды и течения. Низкие борта компенсируются высоким фальшбортом, укрывающим гребцов. Гребцы сидят на двух уровнях: нижние не видны совершенно, их весла движутся в широких продольных прорезях фальшборта; гребцы верхнего ряда работают традиционно — поверх фальшборта, используя обычные крепления для весел. Такой корабль — ближайший прообраз греческой биеры и римской биремы. Над верхним рядом гребцов устроена боевая палуба, обнесенная сплошным ограждением наподобие ящика с развешенными на нем плетеными щитами (в них застревали неприятельские стрелы). Такие щиты — парраумы — использовали потом и греки, возможно, заимствовав их вместе с конструкцией корабля: «ящик», в котором плавал Персей, очень напоминает финикийский корабль.

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

Но самым главным, революционным новшеством финикийских военных кораблей был мощный таран, заимствованный, вероятно, у критян. Вместо привычного форштевня носовая часть оканчивалась сплошной вертикальной стенкой, проходящей от килля до верха ограждения боевой палубы. Эта стенка для прочности обнесена поверху толстым канатом, привязанным к изогнутому наподобие оконечности лука ахтерштевню. Под стенкой киль вынесен вперед и заострен. Можно

предположить, что эта часть кили составная, ибо тараны ломались, и что внутри она налита свинцом, а снаружи обита медью, как это делали впоследствии греки.

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

Типы судов этой эпохи известны еще менее, чем египетские времен Эхнатона. Если там мы можем разделить их хотя бы по функциям, то здесь мы знаем «круглые» торговые и «длинные» военные. Много лет ведутся споры, можно ли считать конструктивными типами упоминаемые древними источниками китимские (кипрские) и фарсисские корабли. Однако сам факт, что оба этих названия употребляются в одинаковом контексте, отвергает такое предположение и приводит к выводу, что за ними скрывается всего лишь «порт приписки» или постройки корабля. При этом если Киттим известен совершенно точно, то под Фарсисом понимают чаще всего Тартесс или южнотурецкий порт Тарсус.

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

В древнем тексте, написанном, как полагают, в VIII в. до н. э., говорится, что, когда Иона получил повеление возвестить погрязшим во грехах ниневийцам их скорую гибель, он решил скрыться с глаз подальше, дабы избежать этого малоприятного поручения (вестника несчастья могли и убить). Иона пришел в город Иопнию, сел там на корабль, отправлявшийся в Фарсис, и вскоре очутился в бушующем море. Казалось бы, все ясно. Но дальнейшие события вызывают недоумение: чтобы умиловить бурю, корабельщики по жребию приносят человеческую жертву — выбрасывают за борт Иону, и его тут же проглатывает кит. Иопния — это Яффа, но киты в Средиземном море никогда не водились. Эта несуразность замечена давно. В пересказе истории Ионы для учащихся гимназий не упомянут Фарсис (69, с. 123—125). Автор отождествляет его с Тартессом, но не снимает главного противоречия. Все стало бы логичным, если перенести действие в Индийский океан, подразумевая под Фарсисом Южную Индию или Цейлон. Эта местность лучше всего подходит для роли Фарсиса: только там водятся павлины и слоны, а священная обезьяна Хануман по сей день считается символом Цейлона — «Острова Обезьян». «Прежде, — вспоминает Страбон, — по крайней мере едва 20 кораблей осмеливалось пересечь Аравийский залив, чтобы выйти за пределы пролива...» (33, С798). Позднее, по-видимому, финикийцы раскрыли секрет муссона, и фарсисский корабль больше не приходил в Эцион-Гебер. Финикийцы тем не менее помогли Соломону построить флот, дали ему опытных моряков, и с этих пор корабли царя ходили в Фарсис самостоятельно, если можно назвать самостоятельными рейсы с иноземной командой и на корабле, построенном чужими руками.

В связи со сказанным проясняется и история Ионы. З. Косидовский пишет, что «источники этого сказания скрываются в неизвестном месопотамском мифе. Рыба или морское чудовище, проглотившее Иону, слишком живо напоминает мифическую богиню хаоса Тиамат» (84, с. 433). Тиамат — вавилонская богиня, ее имя означает «море», а вавилоно-индийские морские связи известны хорошо.

Вернее всего, автор предания об Ионе, убежденный в тождестве Фарсиса с уже разведенным к тому времени финикийцами Тартессом, изменил в месопотамском мифе место отплытия Ионы: вместо какого-нибудь южноморского порта он указал Иоппу, рассудив, что в Тартесс можно добраться только по Средиземному морю. В пользу перемещения Фарсиса на восток может свидетельствовать также фраза древнего текста, где упоминаются в одном ряду Сава, Дедан и Фарсис. Другой источник уточняет, что из Фарсиса привозили листовое серебро, а золото доставлялось из какого-то Уфаза — возможно, из того же Офира.

Но эти высказывания не вяжутся с другими. В VIII в. до н. э., когда «твердыня» средиземноморской торговли Тир пал и был вконец разорен, в нем раздавались голоса, призывающие тирян переселиться в Фарсис, подобно тому как восемь веков спустя Гораций призывал римлян бежать от гражданских смут на Острова Блаженных. Но здесь не все вполне ясно. Тир вполне мог быть «твердиной» Тарсуса, и тиряне могли туда переселиться. Но что целый народ был способен переключаться с одного края Ойкумены на другой — маловероятно: ведь и карфагеняне и фокейцы прибыли туда лишь на нескольких кораблях... В тех же источниках говорится, что Фарсис расположен на каких-то островах или по соседству с ними и что он готов предоставить свои корабли в распоряжение старинных своих партнеров финикийцев, чтобы перевезти их к себе вместе со всем их золотом и серебром. Тартесс действительно владел несколькими островами, но в нем никогда не добывали золота... Ипогда в одном ряду с Фарсисом упоминаются иные страны и народы — Пулу, Луду, Тубал, Яван, «натягивающие лук». И здесь мы видим страны Эгейского бассейна, ограниченные страной «натягивающих лук» — Критом, многие века оспаривавшим у фракийцев славу родины самых метких лучников. Что же касается Пулу, то это либо страна полуостровов (Ликия и Палестина), либо, что вернее, Вавилон: ассирийский царь Тиглатпаласар III в 729 г. до н. э. воцарился в захваченном им Вавилоне под именем Пулу. Поэтому здесь под Фарсисом, скорее всего, понимается Тарсус. Упоминания же о том, что Финикия и ее торговля заняли выдающееся положение в Средиземноморском бассейне только благодаря фарсисским кораблям, могут свидетельствовать в пользу как Тарсуса, так и Индии, куда регулярно хаживал флот Хирама.

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

Могли. Если ближневосточные тексты того времени именуют Тиглатпаласара Феглафелласаром, Шешонка — Сусакимом, Асархаддона — Асарданом, они вполне могли называть «фарсисские корабли», построенные в Барсисе, — «барсисскими»³. И тогда Фарсис оказывается синонимом Вавилона. Эти корабли могли выходить в Красное море с вавилонских верфей, их могли строить вавилонские корабельи и в любом портовом городе Средиземноморья — Тире, Тарсусе, Сидоне; с середины VIII в. до н. э. Финикия, Сирия и Вавилон объединились в рамках Ассирийской державы и оставались в них примерно полтора столетия. Тогда обретает смысл и информация о том, что у Соломона на Красном море был «фарсисский корабль с кораблем Хирамовым». Тогда понятен и широкий ассортимент грузов этих кораблей: Месопотамия вела обширную посредническую торговлю в Южных морях. Тогда не должна удивлять и встреча Ионы с китом.

«Фарсисские корабли», по-видимому, были наиболее совершенным типом финикийских торговых и транспортных судов, строившихся по заказу и использовавшихся в Средиземном море и Индийском океане. В 689 г. до н. э. Вавилон был разрушен Синахерибом, лет десять спустя отстроен Асархаддоном, а 23 ноября 626 г. до н. э. на его троне воцарился халдеец Набопаласар, правивший 22 года. Ему удалось отвоевать независимость Вавилонии и стать первым царем Нововавилонского царства. И с этого времени «фарсисские корабли», часто упоминае-

мые в источниках VIII—VII вв. до н. э., исчезают со страниц дошедших до нас памятников. Вероятно, «барсиские корабли» уступают место ниневийским — «круглым».

Претерпели изменения и греческие пенителы морей. Здесь мы находим гораздо большее разнообразие типов, выдающих их происхождение. От критян греки, как и финикийцы, заимствовали таран, от ахейцев — высокую закругленную корму и прямой нос. Полную палубу финикийских кораблей они видоизменили так, чтобы она не мешала гребцам, но позволяла в случае необходимости быстро передвигаться в продольной плоскости судна: для этого они соединили носовую и кормовую полупалубы переходным мостиком, оставлявшим околобортные пространства свободными (как на современных танкерах) и позволявшим устанавливать металлические орудия и работать эпибатам — воинам.

Таран требовал виртуозного управления кораблем, а следовательно, хорошо вышколенных гребцов, чья роль на военных кораблях возросла неизмеримо. Вероятно, к этому времени можно отнести зарождение первых «мореходных школ», где гребцы обучались всем тонкостям своего ремесла и приобретали быстроту реакции на слова команд. Во время движения корабля они, как полагает Л. Кэссон, «сидели на уровне палубы и работали веслами оттуда», а когда корабль вступал в бой, перемещались на более низкий уровень, соединенный с верхним «чем-то вроде решетки», являвшейся «не только прообразом вентиляции, но также спасательным люком на случай крайней необходимости» (111, с. 84—85).

Военный корабль — это не только маневренность, но и скорость. То и другое дают весла. Значит, чем их больше, тем лучше. Но длину корабля нельзя увеличивать до бесконечности: это влечет за собой изменение всей конструкции. Финикийцы нашли выход, разместив гребцов в два яруса в шахматном порядке. Двухрядные корабли служили верой и правдой много веков, в лондонском Британском музее хранится фрагмент греческого сосуда, датированный примерно 540 г. до н. э., с изображением такой диеры (это изображение интересно тем, что нос корабля оканчивается тараном, выполненным в виде тщательно изготовленной... крокодильей морды; возможно, это египетский корабль).

Однако новая расстановка сил и ни на минуту не утихающая борьба за талассократию действительно подталкивали на поиски новых решений. Следующий шаг сделали греки: они изобрели триеру — корабль с тремя рядами весел. (По крайней мере так принято считать: если забыть о странном стоскамейном корабле троянцев и о трехпалубном Ноевом ковчеге.) Ее изобретателем традиционно считается корабельный мастер Аминокл из Коринфа, живший на рубеже VIII—VII вв. до н. э.⁴ Конструкцию и способ постройки триер коринфяне хранили в глубокой тайне, и когда в 704 г. до н. э. такими кораблями захотели овладеть самосцы, то коринфяне отправили к ним Аминокла, и он построил самосцам четыре триеры. Аминоклу приписывают и еще одно важное изобретение: ременные петли для весел он заменил колками — предвестниками уключин, жестче фиксировавшими весло и увеличивавшими точность и силу гребка (греки называли их «ключами»). Таран, завершение киля, был дополнен надводным тараном — окованной медью заостренной балкой, лишавшей вражеский корабль подвижности и ломавшей его весла.

По фрагменту барельефа V в. до н. э. с афинского Акрополя (это единственное сохранившееся изображение триеры) и обнаруженным археологами докам установили ее размеры: 36—38 м в длину, 5—8 м в ширину и осадка 1 м. Высота надводного борта не превышала 2,5 м. К. М. Колобова определяет скорость триеры в 18 км ч, то есть 9,7 узла (83, с. 71). Но здесь сказывается присущая многим исследователям тенденция к преувеличению, основанная на механическом подсчете весел без учета всей конструкции. На афинском рельефе изображен лишь один ряд гребцов, помещавшийся над упомянутой «решеткой». Это гребцы верхнего ряда — траниты, во время боя нередко сменявшие весла на луки и копья. Ниже размещались зигиты, а еще ниже — таламиты, набираемые, как иногда полагают, из ра-

бов. Относительно рабов-гребцов существуют большие сомнения, ибо нет ничего проще, чем удрать во время береговой стоянки и тем лишить корабль скорости. На такой риск едва ли пошли бы командиры триер, тем более что известно немало случаев, когда в сходных обстоятельствах с кораблей убегали слуги-рабы, сопровождавшие господ. Вероятнее, что в нижнем ярусе сидели феты — представители низшего сословия. Хотя тринтам приходилось вращать более длинные и тяжелые весла, чем таламитам, силы им придавал целебный морской воздух, тогда как гребцы нижнего ряда задыхались в духоте трюма и работали вслепую, повинаясь лишь флейте авлета, задающей темп. Весла верхнего ряда направлялись колками, остальные продевались сквозь борт «через круглые, диаметром в полметра отверстия и специальные кожаные манжеты, которые не позволяли воде проникать внутрь корабля» (91, с. 47), и все они прикреплялись к борту ремennыми петлями, обеспечивающими свободу маневра.

Как и критские корабли, триера могла иметь до трех мачт, но чаще имела одну основную в районе мидель-шпангоута и одну вспомогательную, укрепленную под углом 60° в носовой части и предназначенную для небольшого квадратного паруса — гистиона. Паруса использовались редко — как правило, при длительных переходах. А поскольку триера была боевым кораблем и выходила с заданием в море ненадолго, то такелаж и рангоут обычно оставляли на берегу, чтобы они не занимали место и не мешали экипажу. «В бою,— пишет Г. Нойкирхен,— корабль приводился в движение всеми 170 веслами и мог идти со скоростью восемь узлов. Триера с натренированными гребцами, разделенными на три вахты, могла идти со скоростью до трех узлов» (91, с. 48). Л. Кэссон приводит почти те же цифры для торговых судов, но ставит скорость еще и в зависимость от ветра: «Когда он был благоприятным, дуя в корму... судно могло делать от 4 до 6 узлов; в противном случае — только около 2 или чуть больше» (111, с. 127). С этими цифрами хорошо согласуется известный факт, что торговые суда, отплывающие из Путеол, приводили в Остию на третий день. Кроме 170 гребцов на триере было до полусотни эпибатов и десятка полтора матросов.

Этот тип был малорентабельным в бою: 50 воинов обслуживались 200 моряками. Первыми это заметили пираты. Их конструкторы пошли противоположным путем: вместо того чтобы добавлять к финикийскому двухрядному судну еще один ряд гребцов, они сократили наполовину верхний ряд. Так в Средиземном море появилась полоторядная гемюлия. Это легкое суденышко кроме весел пользовалось парусами, значительно увеличивающими скорость, и «было сконструировано так, что, когда намеченная жертва была настигнута и на борту готов был начаться бой, половина гребцов верхнего ряда, между мачтой и кормой, могла обезопасить (от поломки неприятельским тараном или бортом.— А. С.) свои весла и покинуть скамьи; они не только освобождали достаточно пространства в задней части корабля, где мачта и парус могли быть спущены и убраны, но дюжина рук или около того была полезна для завершения работы» (111, с. 86). Первыми оценили грозные преимущества этих судов родосцы и создали более быстроходный вариант триеры — 2,5-рядную триемнолию («триеру-гемюлию»), но широкого распространения она не получила и использовалась, вероятно, только для конвоя торговых эскадр и преследования. Были и иные типы пиратских судов, известные только по названиям, — лэстрис, эвагодий, эпактрида, быстроходный эпактрокетел и др. Однорядные суда (монеры) — 12—15-весельные парусники, известные по изображениям на аттических вазах VI в. до н. э., 20-весельные эйкосоры, 30-весельные триаконтеры, 50-весельные пентеконтеры — для военных целей использовались теперь редко, разве что для преследования пиратов. В мирное время это были торговые суда, в военное — вспомогательные (посыльные, разведывательные, транспортные и т. п.). Впрочем, пентеконтеру можно теперь называть однорядной с оговоркой: судостроительная революция не обошла своим вниманием этот самый распространенный тип судна. Максимальную длину монеры оценивают в 45 м. Чтобы уменьшить ее размеры, сделать менее уязвимой мишенью для вражеских таранов, морские конструкторы изобрели новый тип корпуса, взяв за

основу двухрядные финикийские суда. Раньше гребцы сидели на скамьях, выступающих из бортов внутрь полого корпуса, и гребли, упираясь ногами в специальную скамейку, расположенную на полметра ниже и впереди, — трену. Конструкторы удлиннили эту трену и посадили на нее гребца, до того сидевшего впереди на такой же скамье. Гребцы теперь не мешали друг другу: верхние гребли через планширь, нижние — через порты в корпусе. Скамьи были снабжены подушками, плавки с кожаной накладкой ушли в прошлое. Длина пентеконтеры после такой операции сократилась на треть, а характеристики улучшились. Есть мнение, что пентеконтера могла иметь до трех мачт, как и триера, и была достаточно быстрой.

Чаще всего мореходство ограничивалось бассейном Эгейского моря. Быстрое течение, усиливаемое северными ветрами, нередко закрывало для греков Геллеспонт. На западе лежал мыс Малей, снискавший мрачную известность с незапамятных времен. Чтобы обойти это препятствие, купцы предпочитали другой путь — через Истм, где очень рано был устроен постоянный волок — Диолк. Корабли ставились на катки и перетаскивались из одного моря в другое. Это обеспечивало безопасность мореплавателям и сказочные барыши коринфянам. В случае крайней опасности морским богам приносились умиловительные жертвы: за борт выбрасывали людей, как это произошло с Ионой (10, 11, 119).

По сравнению с героической эпохой судоходство стало более упорядоченным, а главное — сезонным, т. е. появилось то, что мы теперь называем навигацией. Первую систему навигационных знаний дает Гесиод.

Навигация обычно открывалась в конце лета, через 50 дней после солнцезаката, и продолжалась до наступления зимы, когда после продолжительных дождей начинает дуть южный ветер, нагоняющий высокую волну. С декабрьским ветром возвращались домой те, кто рисковал выйти в море с июля по сентябрь. Эти три месяца считались мореходными, но опасными: сильный и ровный северный ветер позволял плыть только на юг и препятствовал обратному пути, а следовательно, мог сделать морехода беспомощной жертвой стихии или пиратов. Другое подходящее время для плавания наступало весной, с февраля по май, когда Аполлон усмирит волны и «первые листья на кончиках веток смоковниц станут равны по длине отпечатку вороньего следа» (39, с. 163), но оно было более опасным из-за неустойчивой погоды. После того как в ноябре Плеяды сменял на небе Орион, в Эгее задували яростные ветры всех направлений и навигация прекращалась до восхода Плеяд в феврале. Корабли вытаскивали на берег, обкладывали со всех сторон камнями, дабы их не повредил ветер, вытаскивали из днищ втулки, чтобы корпуса не сгнили от скопившейся воды, относили в дома снасти и паруса и подвешивали корабельные рули над дымом очагов. Устойчивая, наиболее безопасная и оживленная навигация продолжалась не более двух месяцев, с середины сентября до середины ноября.

Возможно, аналогичная система навигационных знаний была и у этрусков, но следы ее затерялись в потоке времени. Об этруских кораблях тоже нет никаких сведений, но можно попытаться набросать обобщенный портрет их галеры, руководствуясь немногочисленными и бессистемными обломками источников.

Это были килевые быстроходные эйкосоры с полной палубой, бороздившие воды во всех направлениях. Предполагают, что этрусская конструкция двухмачтового корабля была воспринята греками (117, с. 500). Они несли по три паруса, расположенные один над другим, а гнутый форштень высоко возвышался над низким раскрашенным бортом, позволяющим в случае высадки на берег обойтись без трапа. Работа с верхними парусами требовала не только хорошей выучки, но также и кошачьей ловкости и отваги, ибо ванты еще изобретены не были и морякам приходилось довольствоваться канатами. Не знали этруски и флейты, так гребцам подавался голосом. Весла двигались в уключинах, хотя неизвестно, что они собой представляли. Хранящийся в Таркуинии фрагмент цветной настенной

живописи из этрусской гробницы Наве, датируемый примерно 450 г. до н. э., дает представление о торговых судах тирренов. Это двухмачтовые парусники с очень глубокой осадкой и обширным трюмом. Рей грот-мачты мог передвигаться в вертикальной плоскости, на фок-мачте он был закреплен по ее верхней оконечности в виде буквы «Т». Оба рея упруго выгнуты наподобие египетских. Прямоугольные паруса управляются посредством сложной системы снастей. Судно имеет обычную пару рулевых весел, а его борта обнесены сплошными релингами. Кормовой релинг, вероятно, был съемным и служил трапом, а возможно, и ваннами: он выступает далеко за кормовую оконечность. Судно имело полную палубу, приподнятую в носу и корме относительно средней части. Как и у греков, на корме этруских судов был алтарь, а на носу выставлялся впередсмотрящий.

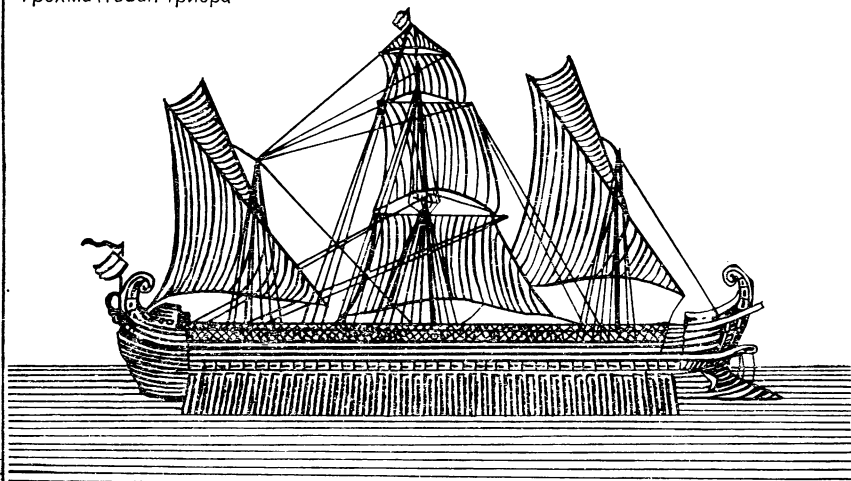
По-видимому, этруски лучше других современных им народов знали и «уставы неба» (по-гречески — «астрономия»). Это было связано прежде всего с их искусством прорицания, в частности с гаданием по молниям. По свидетельству Цицерона (44, II, 42), этруски делили небосвод не только на четыре части (библейские «четыре ветра небесных»), но и те в свою очередь — еще на четыре. Каздым из таких секторов заведовал свой бог.

Это число наводит на размышления: именно из 16 румбов состояла греко-римская роза ветров в период эллинизма. Только ли гадание по молниям привело этрусков к такой геометрии? Ведь имея в своем распоряжении 16 румбов, узнавая их по такому же числу созвездий и связывая с направлениями определенных ветров, любой моряк может считать море своим домом.

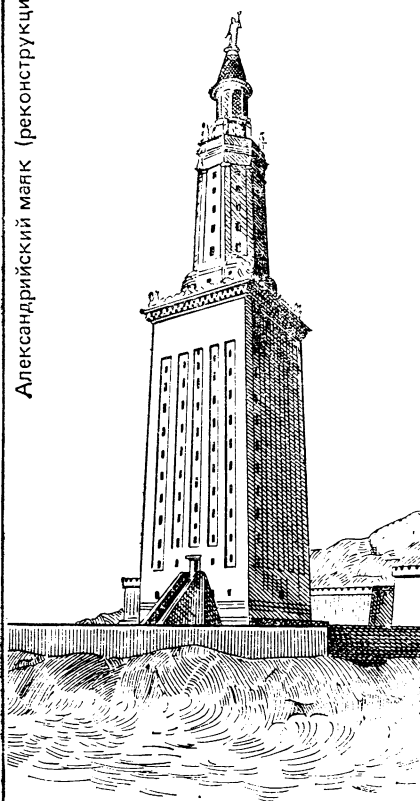
Вероятно, не только с мантикой было связано и то, что этруски, как и египтяне и греки, считали несчастливым западное направление. Возможно, это представление сыграло немаловажную роль в успешной колонизации Запада карфагенянами, лишенными подобных предрассудков. Оно же способствовало и относительной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

КАРТИНА ЧЕТВЕРТАЯ

Трехмачтовая триера



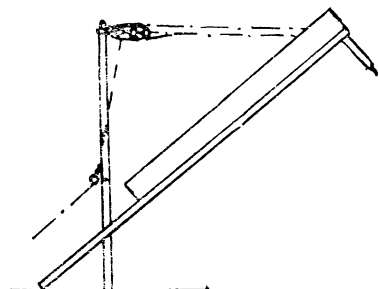
Александрийский маяк (реконструкция)



Птолемей I и Эвридика (камень)

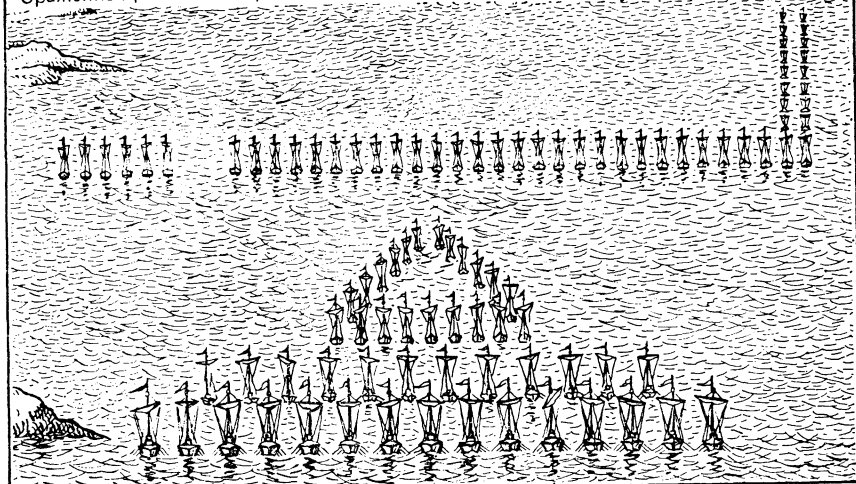


Корвус (реконструкция)

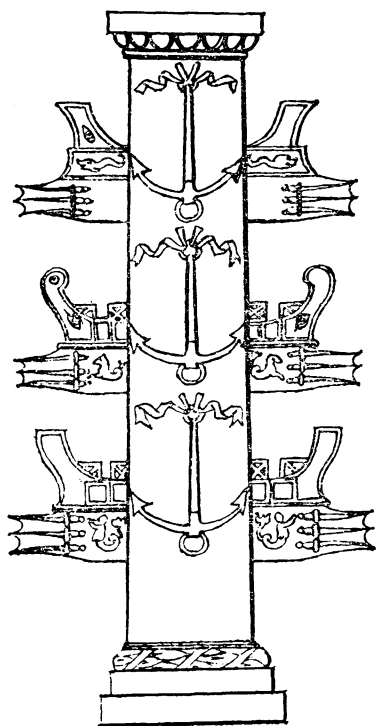


КАРТИНА ЧЕТВЕРТАЯ

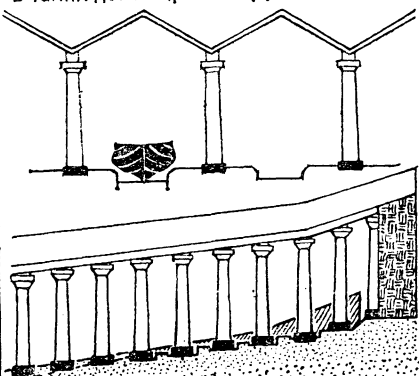
Сражение при Экноле (реконструкция)



Ростральная колонна



Корабли неплохо сохранялись в таких доках (реконструкция)



Птолемей II и Арсиноя (камень)



КАРТИНА ЧЕТВЕРТАЯ

Арион на дельфине



Гамилкар
(изображение на монете)



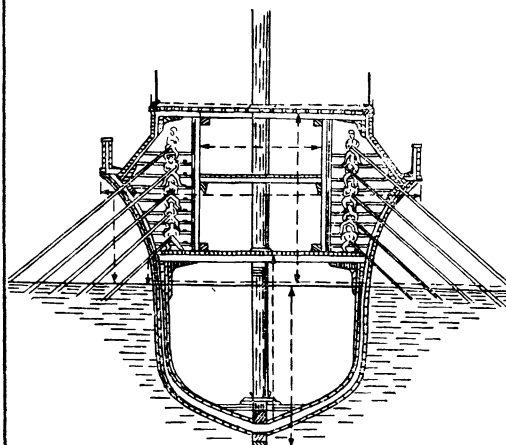
Деметрий Полиоркет
(изображение на монете)



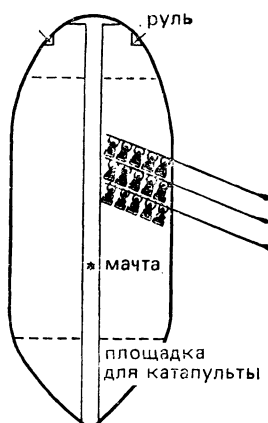
Ганнибал
(изображение на монете)



Высокомногорядная пентера (реконструкция)



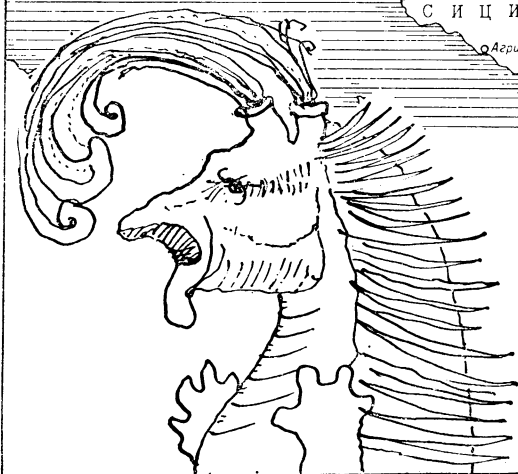
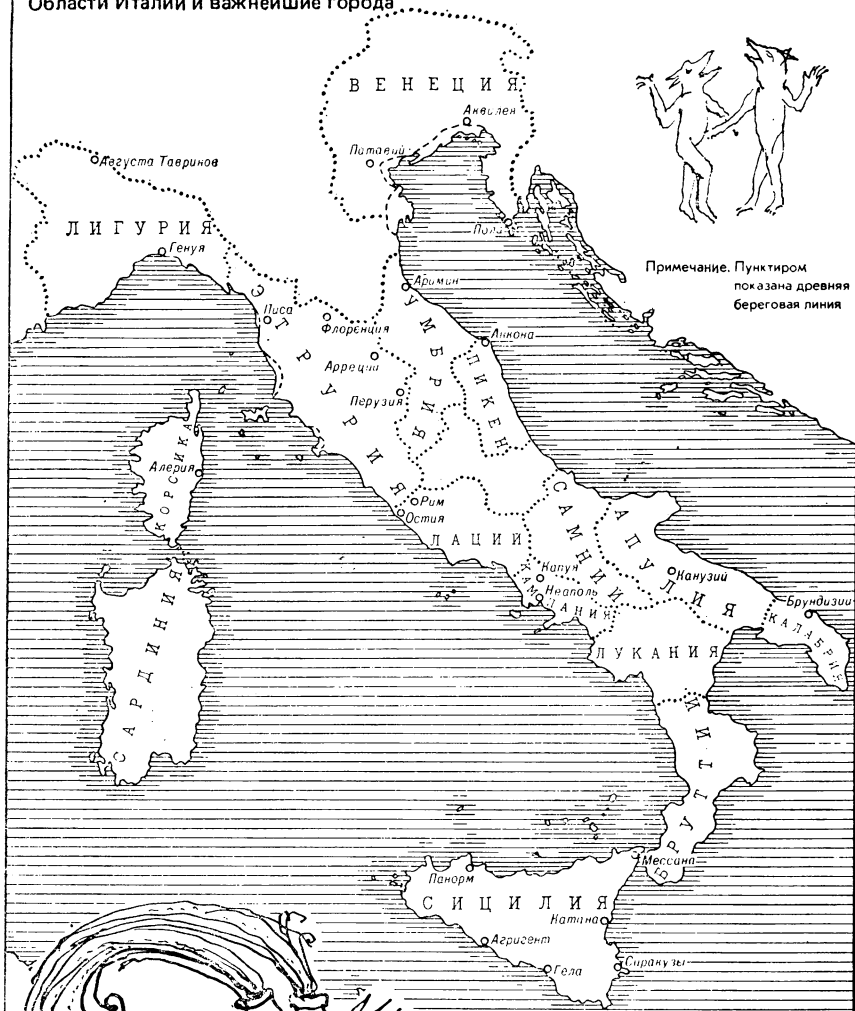
Широкомногорядная пентера (реконструкция)

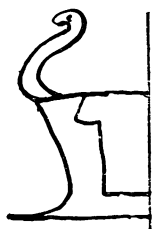


Области Италии и важнейшие города



Примечание. Пунктиром показана древняя береговая линия





*Время и место действия:
VI—II вв. до н. э.,
центральная и восточная части
Средиземного моря*

Примерно в 425 г. до н. э. неизвестный афинянин попытался определить, что значит быть властителем морей. Властитель морей не только сам хороший моряк, но и его рабы — превосходные гребцы, а подчас и опытные кормчие. Если подданные сухопутной державы могут сражаться соединенными силами, то властители морских держав (как правило, островных) полагаются лишь на самих себя. «Затем властителям моря можно делать то, что только иногда удается властителям суши,— опустошать землю более сильных...» (29, II, 4). Они могут плавать сколь угодно далеко и торговать с любыми народами: «Таким образом всякие вкусные вещи, какие только есть в Сицилии, в Италии, на Кипре, в Египте, в Лидии, есть в Понте, в Пелопоннесе или где-нибудь в другом месте,— все это собралось в одном месте благодаря владычеству над морем» (29, II, 7). Быть властителем морей — это значит получать строевой лес из Македонии, Италии, Киликии или Кипра; лучшие в мире вина, благовония и финики — из Сирии; скот и молочные продукты — из Италии и Сицилии; железо — из Малой Азии, Кипра или Эвбеи; медь — с Синая, Эвбеи или Этрурии; лен, ковры и подушки — из Колхиды, Карфагена, Египта или Финикии; воск — из Фракии или Тавриды; зерно — из Тавриды, Египта или Сицилии. Властители морей — это монополисты в транзитной торговле, диктующие, что и куда должны везти чужеземные корабли. Наконец, «у всякого материка есть или выступивший вперед берег, или лежавший впереди остров, или какая-нибудь узкая полоса, так что те, которые владычествуют на море, могут, становясь там на якорь, вредить жителям материка» (29, II, 13).

Властители морей были не столько купцами, сколько пиратами, но в первую очередь они были моряками. Эгеида была для них отличным тренажером: частые острова, узкие извилистые проливы диктовали кораблям их путь. Нигде не было такого постоянства трасс, как в Эгее. Они начинались и кончались там, где к морю подходили караванные тропы. «Морской охотник,— пишет Э. Ч. Семпл,— следовательно, знал различные пункты, где он мог наверняка положить в сумку свою дичь. Пират был грабителем больших дорог моря, а большие дороги Средиземноморья были хорошо обозначены и хорошо объезжены» (121, с. 135).

И эвпатриды удачи с легендарных времен широко применяли свои познания на практике. Родосцы, по свидетельству Страбона, еще «за много лет до учреждения Олимпийских игр (776 г. до н. э.— А. С.)... плавали далеко от родной стороны, чтобы обеспечить безопасность своих людей. (Это первое упоминание о регулярной борьбе с пиратством.— А. С.) С этого времени они плавали вплоть до Иберии... По словам некоторых авторов, они заселили после возвращения из-под Трои Гимнесийские острова...» (33, С654). На Коринфском перешейке сохранилась память о свирепствовавших шайках Скирона и Питиокампта, опустошавших всю округу; Тесей убил обоих, но греки долго еще называли скиронием бурный северо-западный ветер, обычно именовавшийся аргестом.

Время было благосклонно к этой древнейшей профессии. Во второй половине VI в. до н. э. схлынул девятый вал Великой колонизации, и в городах-государствах Эгейского моря стали возникать тирании. Тиранами были те, кто захватил власть обманом или хитростью, если даже время их правления называли потом «золотым веком». Греки не вкладывали в это слово привычного для нас смысла. Фукидид полагал, что тирании возникли как средство борьбы за талассократию и были направлены против пиратства (35, I, 13). А Платон даже с ноткой сочувствия писал, что жизнь тирана ровно в 729 раз тяжелее и хлопотнее, чем жизнь царя, окруженного советниками: ведь тирану приходилось решать все вопросы самостоятельно. С тиранами связана новая глава истории «трехглавой» профессии.

Еще в 657 г. до н. э. Кипсел захватил власть в Коринфе, имевшем жизненное значение для связей Запада с Востоком, и установил в нем свою тиранию. Главные торговые пути, идущие от Малой Азии на запад, попетляв в лабиринтах Спорад и Киклад, встречались у Пелопоннеса. Юг этого полуострова увенчивал страшный мыс Малей. Купцы сворачивали к северу и через Саронический залив подходили к Истмийскому перешейку. Дальше суда или перетаскивались волоком в Ионическое море, или, чаще, купцы здесь выгружали товары, перевозили их через перешеек и грузили на другие корабли, дежурившие по ту сторону Истма. Затем товары доставлялись к Коркире — главному складочному месту в этих водах — и развозились по назначению. Коринф быстро богател на пошлинах, на перевозках по суше и воде, на посреднической торговле.

После 30-летнего правления Кипселу наследовал его сын Перандр, женатый на Мелиссе — дочери эпидаврского тирана Прокла — и включенный греками в семейку мудрейших. За 42 года своего правления этот человек сделал немало для родного города, но прославила его реконструкция волока Диолка через перешеек. Вместо старого каткового волока Истм украсился ослепительно

сверкавшей мраморной лентой, соединившей оба моря и резко увеличившей пропускную способность. Мраморный Диолк появился после того, как Периандр решил прорыть канал через перешеек, но потом, когда его убедили, что соединение двух морей чревато затоплением Пелопоннеса, отказался от этой затеи. Русло полувырытого канала было выложено плитами, а в обоих морях построены коринфские гавани, и в каждой из них стояли флоты.

В Ионическом море коринфяне и их союзники халкидяне еще до прихода к власти Кипсела захватили древнейшее пиратское гнездо — Коркиру, ставшую их главным опорным пунктом для плаваний в Адриатику и Италию. Но удаленность острова от метрополии заставила коркирян сделать то, что за полтора столетия до этого сделал Карфаген. Они обзавелись собственным флотом и... в 665 г. до н. э. обрели желанную самостоятельность. «То было первое морское сражение... воспоминание о котором сохранилось в Греции», — пишет Э. Курциус (85, с. 345). И это было первое боевое крещение триера, участвовавших в битве с обеих сторон. Периандру удалось вторично овладеть Коркирой, и Коринф стал господином вод по обе стороны перешейка.

Устанавливая в ионических водах охрану своих торговых путей, коринфяне, однако, при случае не прочь были и сами выйти на большую дорогу моря. Геродот передает рассказ о музыканте, певце и хореге Арионе, долгое время подвизавшемся при дворе Периандра, а потом отправившемся на поиски счастья и богатства в Италию и Сицилию (10, I, 24). Дольше всего он прожил в калабрийском Таренте, где была перевалочная база товаров, следовавших из Иллирии к югу и обратно вплоть до Истрии. Сюда привозился драгоценный янтарь: «янтарные пути» заканчивались у нынешних Триеста и Сплита, затем янтарь доставлялся на островок Электриду в дельте По, служивший перевалочной базой между Италией, Грецией и Иллирией, подобно тому как Бахрейнские острова выполняли такую же роль по отношению к Африке, Аравии, Индии и Месопотамии. Разбогатева, Арион отбыл с коринфским кораблем, «так как никому не доверял больше коринфян». Однако корабельщики, соблазнившись его богатством, ограбили певца и предложили ему покончить с собой. Арион бросился в море, но его подхватил дельфин и доставил к южной оконечности Пелопоннеса, а оттуда Арион добрался до Коринфа, где поведал Периандру о своих злоключениях. Мудрый тиран наказал разбойников, и все кончилось благополучно.

После смерти Периандра звезда Коринфа на короткое время померкла: ее затмила слава Афин, чей эффектный выход на морскую арену связан с именем тирана Писистрата (560—527 гг. до н. э.). Писистрат сочетал в себе дальновидность Миноса и мудрость Приама. Построив флот, он захватил каналоподобный пролив Эврий

между Эвбеей и Пелопоннесом. Легенды связывают Эврип с приключениями Эдипа, и в них мы находим упоминание о первой в истории женщине-пирате. Ее звали Сфинкс. Павсаний (23, IX, 26) рассказывает, что Сфинкс имела войско и флот и с ними разбойничала на морях. Своей резиденцией она сделала неприступную гору близ города Анфедон, где море усеяно скалами. Вероятно, это окрестности Ливанатеса на берегу бухты Аталанди. Эдипу удалось извести местных жителей от этого чудовища и обеспечить морякам свободное плавание проливом. (Этим Писистрат обеспечил при помощи наемных судов бесперебойную переброску товаров между Афинами и их владениями в Македонии.) Затем он подчинил Наксос — самый большой остров Киклад, центральную стоянку кораблей, плывущих с севера на юг и с запада на восток. (Этим он снискал расположение дельфийских жрецов, благословивших его и на завоевание Делоса, дабы восстановить там поруганный культ Аполлона.) Наконец, он захватил и укрепил ключевую базу троянцев Сигей, отдав ее своему сыну Гегесистрату. (Этим он в изобилии обеспечил Афины понтийской пшеницей и караванными товарами Востока.)

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

Поликрат был третьим после Миноса и Приама, кто создал пиратское государство в Эгейском море. Начал он традиционно: с убийства старшего брата и изгнания младшего. Вторым его шагом было заключение договора о дружбе с Амасисом. Какова была эта дружба — можно только догадываться, ибо Геродот пишет, что «Поликрат разорял без разбора земли друзей и врагов» (10, III, 39) и захватил много островов и материковых городов благодаря своему флоту, насчитывающему 100 пентеконтер, и войску из 1 тыс. наемных ионийских, карийских и лидийских стрелков.

При Поликрате, свидетельствует «отец истории» (10, III, 60), на Самосе были построены три достойных упоминания сооружения: тоннель в горе с водопроводным каналом под ним, возведенная вокруг гавани дамба и новый храм Геры. Этот храм стал соперником Дельфийского в собирании всевозможной информации. «Во всем Архипелаге, — пишет Курциус, — не было другого места, куда стекалось бы столько сведений по этнографии и земледелию; сведений, засвидетельствованных разнообразными памятниками; кроме большого, поддерживаемого тремя атлантами, медного котла, пожертвованного Колеем из десятины его торговой прибыли и выставленного в святилище для вечного воспоминания о первом пла-

вании в Тартесс, там было собрано еще много других священных даров, по которым можно было проследить различные стадии самосского мореходства и туземной техники» (85, с. 480).

Звезда Поликрата набирала блеск. После разгрома лесбосского флота, явившегося на помощь осажденному Милету, и взятия этого города — первого среди равных в посреднической торговле у западных берегов Малой Азии, самосские корабли крейсировали от дружественного Египта до дружественного Сигея, грабя всех без разбора в опьянении своей безнаказанностью и во имя Аполлона (лира этого божества была вырезана на смарагдовом перстне Поликрата). Поликрат был убежден, что лучше «заслужить благодарность друга, возвратив ему захваченные земли, чем вообще ничего не отнимать у него» (10, III, 39). Это стало принципом его внешней политики. Приведенные слова Геродота С. Я. Лурье трактует таким образом, что «пиратские акты были направлены против государств, не пожелавших заключить с ним договор» (87, с. 116), но возможно и иное предположение. Самос лежал на одной из самых оживленных и богатых торговых трасс, дающих постоянный и поистине сказочный доход, и Поликрата можно считать изобретателем разбойничьего «бизнеса», получившего у американцев название «рэкёт»: тот, кто исправно вносил дань и присылал дары, мог рассчитывать на его защиту и даже считаться «другом» и «союзником», тот же, кто медлил расстаться с частью добра, зачастую терял все. «Таким образом, — замечает Курциус, — Самос сделался правильно организованным разбойничьим государством; ни один корабль не мог спокойно совершить своего плавания, не купив себе у самосцев свободного проезда. Легко представить себе, сколько денег и добычи стекалось таким образом в Самос» (85, с. 482).

Поликрат управлял этим государством из роскошно обставленного замка на Астипалейском плато, превращенного в крепость. В этом замке слагал стихи Анакреонт, долго живший при дворе самосского тирана. «Непосредственно у подножия его царского замка, заключившего в себе на тесном пространстве столько чудесного, находилась его военная гавань; там, за могучими скалистыми дамбами, которые воздвигнуты были в море на глубине двадцати саженей и придавали гавани почти кругообразную форму, находились его триеры. С высоты своего замка обозревал он маневры своего военного и торгового флота; из окон своего дворца он следил за состязаниями между кораблями, и каждая возвращавшаяся на родину эскадра могла, находясь еще в открытом море, подать ему первую весть о победе. Самые быстрые на ходу корабли находились, ожидая его приказаний, у подножия замковой скалы, в которой был прорыт потайной ход» (85, с. 484).

Его союзник Амасис был завистлив к славе Поликрата Счастливого. Он выжидал. Казалось, это так просто — стать морским

владыкой, гостеприимцем Осириса. Всего-то-навсего нужен лес для кораблей, металл для оружия, гавани для флота, люди для корабельных скамей... В один прекрасный день Амасис вспомнил, что все это есть на Кипре, под боком. Вдохновленный славными деяниями своего предшественника Априя, разбившего финикийско-кипрский флот, Амасис вторгся на остров, покорил его и стал западным соседом Финикии и южным — Ионии. Опасным соседом. Но он выбрал неудачный момент: как раз в это время Кира сменил на троне Камбис. Умный политик, он заключил первым делом союз с Финикией, и... Амасис оказался в ловушке, блокированный на острове финикийским, эолийским, ионийским и даже кипрским флотом. Вдобавок ко всему ему изменил военачальник Фенес — последняя и единственная его надежда, а Поликратова эскадра из 40 триер оказалась в составе флота Камбиса, угрожавшего берегам Египта.

Карьера тирана угасла так же внезапно, как и вспыхнула. В эскадре, посланной им в Египет, взбунтовались наемники, и корабли повернули назад с полпути. Узнав об этом, Поликрат вышел им навстречу с частью верного ему флота, но был разбит. Окрыленные удачей мятежники ворвались на Самос, наступая Поликрату на пятки, и тиран сделал, вероятно, единственно возможное в его положении: он загнал в трюм всех женщин и детей и заявил, что они будут сожжены, если мятежники не удалятся. Этот ультиматум лишь ненадолго оттянул финальную сцену. Самосцы весьма кстати вспомнили, что совсем недавно Поликрат жестоко оскорбил спартанцев, перехватив посланный Амасисом дар — уникальный льняной панцирь, богато разукрашенный, а год спустя в его руки попала чаша для смешения вина с водой, отправленная спартанцами лидийскому царю Крезу. Мятежные корабли вернулись с подмогой из Спарты, и толпы жаждающих осадили замок тирана. Однако замок выстоял, и восставшие, удрученные неудачей, переключились на грабеж Самоса и соседних островов.

Государство Поликрата было ранено смертельно, но он, не подозревая об этом, лихорадочно искал союзников и денег. Он все еще верил в свою звезду. В этот-то момент к нему явился сардский сатрап Орет. Персы, подчинившие Финикию, как раз подумывали о создании собственного флота, чтобы не зависеть от не очень-то надежных иноземных моряков. Ядром нового флота становятся корабли Финикии и Кипра. У персов связаны руки: им мешает Поликрат. Тогда-то Камбис и подослал к нему Орета. Хорошо осведомленный о гангстерских наклонностях тирана, перс униженно попросил защитить его сокровища и пообещал ему за это часть их. Ни предсказания прорицателей, ни уговоры друзей, ни отчаянные мольбы дочери — ничто не могло остановить Поликрата. Корабль принес его в Магнесию, и жители этого карийского города наконец-то насладились зрелищем казни своего злейшего врага: он был

распят, словно раб. Новый правитель разоренного персами Само-са — возвращенный из изгнания брат Поликрата со странным именем Силосонт (Укрыватель награбленного) стал верным союзником персов.

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

Афины, расположенные в самом центре греческого мира, на перекрестке его важнейших торговых путей, за короткий срок превратились в купеческую Мекку. В гаванях этого города — Фалероне, а позднее — в Пирее можно было встретить корабли всех известных тогда народов, услышать самую диковинную речь, купить самые редкостные товары. Главным предметом афинского экспорта было зерно, и афиняне еще со времен Писистрата заботились о том, чтобы ни один корабль с этим жизненно важным грузом не миновал афинских причалов. Те, кому эти порядки были не по нраву, могли проплыть чуть дальше к западу и вести торговые операции в так называемой Плутовской гавани — общеизвестном притоне контрабандистов, находящемся вне афинской юрисдикции (ныне — Капелопулу).

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

Дарий посылает сатрапа Каппадокии Ариарамна на 30 пентеконтерах к берегам Скифии, чтобы захватить рабов. Сиракузский тиран Гиерон под предлогом борьбы с пиратством высылает четыре экспедиции к Этрурии и Корсике, превращает их в пустыни и попутно захватывает остров Ильву. Философ-скептик Бион попадает в плен к пиратам, но, вероятно, откупается (сведений об этом нет). Печальнее окончилась морская поездка в Эгину философа-киника Диогена: он захвачен пиратской шайкой Скирпала, увезен на Крит и продан там в рабство коринфянину Ксениаду. Становится пиратской базой остров Лада, прикрывающий милетскую гавань. Жители Памфилии, по словам Страбона, «первые воспользовались своими гаванями как опорными пунктами для морского разбоя; причем они или сами занимались пиратством, или же предоставляли пиратам свои гавани для сбыта добычи и в качестве якорных стоянок. Во всяком случае в памфилийском городе Сиде были устроены корабельные верфи для киликийцев, которые продавали там

пленников с аукциона, хотя и признавали их свободными» (33, С664). Киликийские пираты облюбовали город Корик. «Как говорят, все побережье около Корика являлось притоном пиратов, так называемых корикейцев, которые придумали новый способ нападения на мореходов: рассеявшись по гаваням, пираты подходили к высадившимся там купцам и подслушивали разговоры о том, с каким товаром и куда те плывут; затем, собравшись вместе, она нападали и грабили вышедших в море купцов. Вот почему всякого, кто суется не в свое дело и пытается подслушивать секретные разговоры в стороне, называем корикейцем...» (33, С644). Такой способ гарантировал, что на захваченном судне окажутся не саркофаги или медные слитки, а кое-что поинтереснее.

Пиратство осуждалось и преследовалось. Пиратство регламентировалось и охранялось законами. Выше уже упоминался закон Солона, уравнивавший в правах моряка, торговца и пирата. Грабить соседей или совершать пиратские рейды не считалось дурным тоном и позднее. За столетие до Солона «аттический закон считал не подлежащим наказанию убийство путешественника в пути», а столетие спустя после него «Халейон и Эантея, два маленьких города, расположенные близ Дельф, заключают договор, в силу которого граждане каждого из городов обязуются не грабить граждан другого города на своей территории и в своей гавани, но здесь ничего не говорится о запрещении грабить в открытом море» (87, с. 774). Важнейшими статьями международных договоров, замечает С. Я. Лурье, были правила раздела добычи после совместных набегов, служивших одновременно средствами обогащения, превентивными мерами против таких же набегов на собственные земли и стимулами развития торговых отношений (87, с. 130). При заключении торгового фрахта его участники не забывали упомянуть в договоре о возможных убытках вследствие захвата груза пиратами и выплаты денег пиратам в качестве откупа. Только эти убытки да еще выбрасывание груза за борт в случае аварии не требовали возмещения (47, XXXV). Пираты были таким же неизбежным и неустранимым злом, как рифы, противные ветры или коварные течения. Но если ветер можно переждать, а течение преодолеть, то нападение пирата всегда непредсказуемо. И эта возможность постоянно учитывалась и даже планировалась.

Так продолжалось от «золотого века» Писистрата до «золотого века» Перикла (444—429 гг. до н. э.), когда купцы получили передышку. Метод Перикла был остроумен и прост. Ежегодно в море высылались 60 триер, и на них в течение восьми месяцев проходили обучение афинские граждане. Этим преследовались сразу три цели: в Афинах не стало недостатка в обученных моряках, «праздная чернь» (выражение Плутарха) получала средства к существованию, а пираты гораздо реже осмеливались появляться в афинских водах.

Чуть позднее афинскому флоту удалось загнать морские шайки в их убежища и стать полновластным хозяином моря.

«Море принадлежит вам на всем своем протяжении, — говорил Перикл афинянам, намекая на собственные заслуги, — и не только там, куда простирается в настоящее время ваша власть, но одинаково повсюду, в какую сторону вы только ни захотели бы ее распространить. Нет на свете народа, нет такого могущественного царя, который оказался бы в силах остановить торжествующий бег ваших кораблей» (35, II, 62). Возглавляемый Афинами Морской союз насчитывал 200 государств. Афины, Делос, Крит, Хиос, Бизантий сделались крупнейшими международными рынками рабов, и лидером среди них был Хиос, разжившийся на посреднической торговле с Востоком и первый пустивший в оборот рабов из варварских стран; его олигархи имели их больше, чем кто бы то ни было в греческом мире. Добывать рабов-неварваров стало труднее, ибо был принят закон, карающий смертью уличенных андраподистов. В Пирей и Фалерон хлынули и потоки иноземных товаров. Подсчитано, что один только пирейский «большой порт обеспечивал место для одновременной стоянки 372 судов. Его строительство стоило 100 талантов, или 6 млн. драхм, что равнозначно 26 т серебра» (86, с. 93). Афины стали монополистом в торговле хлебом, доставляемым с Понта, Эвбеи, Родоса и из Египта. Все корабли с зерном должны были швартоваться в Пирее, и лишь когда афиняне решали, что сами они хлебом обеспечены, кормчим разрешалось увозить остатки груза куда они пожелают. Все важнейшие торговые пути в пределах Эгейского моря жестко контролировались афинским флотом, насчитывавшим ко времени Пелопоннесской войны 300 триер, тогда как, например, Коркира имела их 120, Хиос — 60, Мегара — 40.

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

Раньше Аттика разделялась на 48 навкрарий (округов), обязанных постоянно содержать в боевой готовности по одному кораблю. При Фемистокле флот создавался централизованно: забота о нем была возложена на высший правительственный орган Афин — Совет Пятисот. Аристотель сообщает, что «Совет следит и за построенными триерами, за оснасткой их и за корабельными парками (эллинги, где хранились вытасенные из воды корабли. — А. С.), строит новые триеры или тетреры в зависимости от того, какой из этих двух видов решит построить народ, дает им оснастку и строит парки. А строителей для кораблей выбирает народ поднятием рук. Если Совет не передаст этого в готовом виде новому составу Совета, он не

может получить полагающуюся награду (золотой венок.— А. С.), так как ее получают при следующем составе Совета. Для постройки триеры он избирает из своей среды десять человек в качестве строителей триер» (ба, II, 46). Народ решил и кому быть флотоводцем: так, в 441 г. до н. э. он оказался благосклонен к... философу Мелиссу, возглавившему флот восставшего Самоса и разбившему афинскую эскадру, которой командовал... поэт Софокл! Строители кораблей, избиравшиеся из богатых граждан, назывались триерархами, их миссия — триерархия — заключалась в том, чтобы корабль мог в любой момент выйти в море. Как они будут это выполнять — никого не интересовало. Вся оснастка, ремонт и другие работы делались за их счет, это считалось очень почетным, хотя любой гражданин, как правило, стремился уклониться от этой чести. Со времени Фемистокла каждый состав Совета оставлял после себя 20 новых кораблей.

Неисторику мало что говорит слово «триера». Но оно много говорило древнему греку. Для него существовали афинские триеры и коринфские, карфагенские и финикийские, самосские и милетские. Все они различались конструкцией и боевыми качествами. Поэтому строительство боевых кораблей засекречивалось, и их конструктивные особенности тщательно оберегались от чужого глаза. Все помнили мудрый пример коринфян, не допустивших на свои верфи даже союзников, а выславших к ним Аминокла, и едва ли стоит сомневаться в том, что он не допускал на место строительства никакие комиссии, а вручал уже готовый товар, подобно тому как художник сдергивает занавес лишь с готовой картины. Так поступали все, и афиняне не были исключением: их верфи охранялись 500 стражниками, а причалы с кораблями прикрывались навесами. Зимой корабли хранились в закрытых ангарах, доступ в которые имел ограниченный круг лиц.

Результат дальновидной политики Фемистокла не замедлил сказаться. По свидетельству Геродота, возможно преувеличенному, флоту персов, насчитывавшему 1207 триер и до 3000 «30-весельных, 50-весельных кораблей, легких судов и длинных грузовых судов для перевозки лошадей» (10, VII, 89, 97), противостояли 271 триера и 9 пентеконтер Афин и их союзников. Победили греки — благодаря своей хорошей выучке и таланту флотоводца. Персы получили наглядный урок морской стратегии: множество их кораблей погибло во время бури по неопытности кормчих, а в сражении при Саламине в 449 г. до н. э. большую панику создали финикийцы — отличные моряки, чьим ремеслом, однако, была торговля, но не военное дело. Так Афины стали первостепенной морской державой.

Они перестали ею быть в 414 г. до н. э., когда потеряли под Сиракузами 215 своих триер. Афинские торговые суда оказались прикованными к своим гаваням: на западе их перехватывали коринф-

ские триеры (Коринф имел 90 триер в метрополии и 38 — в колониях, это были корабли экстра-класса), на востоке — спартанские. От Афин отпали Эвбея и Фасос, спартанцы заняли черноморские проливы и укрепились в Бизантии и Калхедоне. Однако требование Спарты официально отказаться от власти над морем афиняне отклонили. Они еще на что-то надеялись...

Надежды их рухнули в 405 г. до н. э., когда у Геллеспонта спаслись бегством лишь 9 афинских триер из 180. Спартанцы воспользовались общей традицией вытаскивать корабли на берег, подстергали момент, когда афиняне ушли в ближайшие селения за продовольствием (об этом дали знать разведчики, просигналив повернутыми к солнцу щитами), и захватили афинский флот, не потеряв ни одного человека. Девятью спасшимися триерами командовал талантливый флотоводец Конон, спасением он был обязан выучке команд и дисциплине. В этой «битве» с обеих сторон участвовали пираты, и, возможно, их беспечности афиняне обязаны своим поражением не меньше, чем спартанцы — своей победой. Весть об этой «выдающейся победе» принес в Спарту милетский пират Теопомп, посланный спартанским полководцем Лисандром. Афинский флотоводец Филокл и 4 тыс. пленников были казнены, и трупы их были оставлены без погребения в знак величайшего презрения. Отныне афинянам разрешалось иметь только 12 кораблей для береговой обороны.

После окончания войн морской разбой вспыхивает с новой силой: на большие дороги моря выходят не только оказавшиеся не у дел пираты, но и оказавшиеся без работы моряки государственных флотов. Все они словно стремятся наверстать упущенное. «Хуже всего, — пишет Кэри, — было усиление опасности пиратства для приморского населения. Между афинской талассократией IV в. и родосской талассократией II в. ни один из эллинистических правителей не принял достаточных мер к защите морей — на самом деле многие эллинистические цари были в сговоре с пиратами; и ряды морских разбойников постоянно пополнялись за счет вливания наемных экипажей» (110, с. 242).

Ученик Сократа Алкивиад, по свидетельству судебного оратора Лисия, «проиграл в кости все, что у него было, и, избрав себе опорным пунктом Белый берег, топил в море своих друзей (сограждан. — А. С.)» (18, XIV, 27). Грабежом занимались в Херсонесе Фракийском афиняне, посланные туда во главе с Диопифом для наведения порядка (47, VIII). Этим же промыслом злоупотреблял по соседству спартанский эфор * Анталкид. «То корабли наши в Понте погибли, то они захвачены спартанцами при выходе из Геллеспонта, то гавани находятся в блокаде...» — жалуется Лисий (18, XXII, 14). Военные конвои, снаряжаемые на деньги торгово-морских во-

* Высшее должностное лицо в Спарте.

ротил, отчаянно борзвщихся за свои прибыли, мало помогали: слишком многочисленны были пиратские флотилии. Кроме того, во всех государствах процветал закон, разрешающий налагать арест на груз или корабль купца, с чьим государством нельзя было договориться иным путем. Покидая гостеприимную гавань на пути в Понт, на обратном пути купец рисковал лишиться всего в этой же самой гавани.

Охрану торговли берет теперь на себя город Родос, построенный во время греко-спартанской войны Гипподамом, только что закончившим реконструкцию Пирея. «Город родосцев,— пишет Страбон,— лежит на восточной оконечности острова Родос; в отношении гаваней, дорог и стен и прочих сооружений он настолько выгодно отличается от прочих городов, что я не могу назвать другого приблизительно равного или тем более несколько лучше его. Удивительно также основанное на законах благоустройство города родосцев и то заботливое внимание, которое они уделяют... флоту, благодаря которому они долгое время господствовали на море, уничтожили пиратство и стали друзьями римлян и всех царей, приверженцев римлян и греков. Вследствие этого Родос не только оставался независимым, но даже украсился множеством посвященных даров... (. . .) у города нет недостатка в полезных людях, в особенности для пополнения флота. Что касается якорных стоянок, то некоторые из них были скрыты и вообще недоступны народу; и всякому, кто их осматривал или проникал внутрь, было установлено наказание смертью. Здесь, как в Массалии и Кизике, все, что имеет отношение к архитекторам (судостроителям.— А. С.), изготовлению военных орудий и складов оружия и прочего, служит предметом особой заботы и даже в большей степени, чем где бы то ни было» (33, С652—653). Свои карийские владения Родос превратил в цепь неприступных крепостей, а на противоположащем малоазийском берегу, в Лориме, создал сильную военную гавань, где «в надежном укрытии помещались и арсеналы, и кораблестроительные доки родосцев» (82а, с. 14).

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

кости. Здесь можно было купить и продать все, что только способен был измыслить самый изощренный ум.

Родосу было что охранять. И было от кого.

В 362—361 гг. до н. э. эскадра мессенца Александра из Фер опустошила Киклады, захватила остров Пепареф в Северных Спорадах и ворвалась в Пирей, где добычей пиратов стали столы с горами золота и серебра, брошенные бежавшими в панике менялами. Другой пират, Сострат, примерно в это же время захватил принадлежавший афинянам Галоннес. Остров отбил Филипп II Македонский (а заодно и Пепареф) и, не зная, что с ним делать, предложил афинянам в подарок, дабы заручиться их расположением. В Афинском народном собрании начинается затянувшаяся полемика, следует ли принимать Галоннес как дар или же требовать его как свою собственность. Раздраженный Филипп пишет афинянам: «Значит, если вы утверждаете, что сами передали его Сострату, то этим самым признаете, что посылаете туда разбойников; если же он владел им без вашего разрешения, тогда что же ужасного для вас в том, что я отнял этот остров у него и сделал это место безопасным для проезжающих?» (47, XII). Дело кончилось тем, сообщает Страбон, что, «когда Филипп, став могущественным, увидел, что афиняне господствуют на море и владеют островами как этими, так и прочими, он сделал острова, лежащие поблизости от него, наиболее славными; ибо, ведя войну за гегемонию, он нападал всегда на близкие к нему местности...» (33, С437).

Филипп сумел создать не очень большой (160 триер), но достаточно хорошо оснащенный флот, базировавшийся в Амфиполе, однако и ему было не под силу обуздать пиратскую вольницу. Вскоре этот флот почти весь погиб в битве у Bizантии, где ему противостояли объединенные морские силы Афин (построивших новый флот из 350 триер при попустительстве Филиппа), Родоса и Хиоса. Тем не менее после разгрома Греции Филипп созвал в Коринфе в 337 г. до н. э. общегреческий конгресс, и на нем в числе других важнейших политических вопросов было рассмотрено и декларировано предложение о свободе мореплавания и повсеместной борьбе с пиратством, ставшее законом.

Закон этот остался на бумаге. Походы сына Филиппа — Александра, его долгое отсутствие, безраздельная власть алчных наместников и командиров гарнизонов во всех областях и городах необъятной державы, борьба партий — все это катализировало процесс распространения пиратской угрозы. Сам Александр не в силах был справиться с ней и даже отправлял послов в Рим с жалобой на бесчинства пиратов Анция в Эгейском море. Его навархи Амфотер и Гегелох оказались бессильными что-либо сделать. Амфотеру не помогли даже специальные полномочия, полученные им в 331 г. до н. э. Еще быстрее пошел этот процесс двумя годами позже — пос-

ле неожиданной смерти Александра в Вавилоне и распада его империи. Борьба за власть между его крупнейшими военачальниками — диадохами, переросшая в гражданскую войну, стала питательной средой, в которой с непостижимой быстротой распространялся смертоносный вирус пиратства. Даже мирные морские торговцы по необходимости поправляли свои дела разбоем. До сих пор, например, не ясно, кем был Главкет, захваченный в 315 г. до н. э. афинянином Тимохаресом (516, № 409): в тексте нет слова «пират», но ясно, что Главкет нарушал безопасность мореплавания.

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

В 332—331 гг. до н. э., еще при жизни Александра, в юго-восточной части Средиземноморья произошло событие, надолго предопределившее судьбы всех, кто кормился морем: в устье Нила была основана Александрия. Город строился по единому плану, разработанному Диохаром, взявшим за основу систему Гипподама. Александрия была задумана как морская крепость, способная содержать флот, достаточный для того, чтобы обеспечить городу не только безопасность, но и господство на море.

Большой флот требовал хорошей гавани — морской и речной. Диохар вместе с Александром разработал ее проект, но завершено строительство было при Птолемеи II. Диохар задумал соединить дамбой Фарос с берегом и укрепить всю эту часть города. В городе дамба, примыкая к природной бухте в районе Брухейона, образовывала отличную стоянку для кораблей, а сильно укрепленный остров превращался в мощный форпост на случай внезапного нападения. Эта дамба не касалась суши, с берегами материка и острова ее соединяли мосты, парящие высоко в небе на мраморных колоннах. Под ними могли проходить любые судна. Западнее и восточнее были также сооружены дамбы, параллельные главной. Примыкая к матерiku, они образовывали две гавани: искусственную Эвност, связанную каналом с внутренним Мареотидским озером, и естественную Большую с частным портом Птолемея. Узкие проходы между их оконечностями и Фаросом в случае опасности перекрывались массивными цепями. «Те корабли, которые по неосторожности или от бурь меняли свой курс и попадали сюда, делались добычей жителей Фароса, которые грабили их точно пираты, — пишет Цезарь и добавляет: — Но против воли тех, кто занимает Фарос, ни один корабль не может войти в гавань вследствие узости прохода» (376,

III, 112). За Эвностом, в глубине материка, располагалась военная (тоже искусственная) гавань с верфями — Кибот. Очень может быть, что идею этого проекта Динохар заимствовал у сицилийцев: точно такая же дамба еще в VI в. до н. э. соединяла побережье Сиракуз с близлежащим островом Ортигия, но нельзя исключать и того, что образцом послужил Милет с его островом Ладой, тем более что строителем милетской гавани был Гипподам.

В восточной части Фароса, на скале, была воздвигнута крепость, ее 120-метровая башня служила маяком. Первый ярус башни был сложен из шлифованного известняка, длина стороны квадратного основания составляла 30,5 м. В этом ярусе постоянно находилась охрана и размещались запасы продовольствия и цистерны с питьевой водой на случай осады. Винтовая внутренняя лестница вела в 8-гранный второй ярус, посвященный восьми ветрам. Ярус был облицован мрамором, а на его углах стояли скульптуры. Много выдумки вложили александрийские инженеры в эти статуи: одна из них отбивала часы суток (куранты), другая подавала сигналы при появлении вражеских кораблей, третья (вращающаяся) всегда указывала рукой на солнце. Над этим ярусом возвышался еще один, окруженный гранитными колоннами, — фонарь-купол, увенчанный 7-метровой позолоченной статуей Посейдона с лицом Александра. Сложная система зеркал обеспечивала видимость света маяка на расстоянии до 40 км. Она же позволяла и обнаруживать корабли «за пределами поля зрения человеческого глаза» (102, с. 278—279).

Александрия не сразу превратилась в главный порт Средиземного моря: создание описанных сооружений и флота требовало времени и средств. Но в борьбу за море она включилась с первых дней своего существования. Первые ее шаги в этом направлении облегчались наличием македонской талассократии. После смерти Александра, когда диадохи занимались дворцовыми интригами и вербовкой армий, Птолемей продолжал наращивать морские силы: он понимал — судьба морской державы должна решаться на море. Его правота стала очевидной несколько лет спустя, когда первенство на море оспаривали Афины и Македония. Но дебют Александрии на морской арене оказался неудачным: Птолемей неверно оценил соотношение сил и явно преждевременно заявил о своих притязаниях.

К этому времени афинский флот насчитывал до 240 боевых кораблей — тетрер и триер — и был равен македонскому, построенному на верфях Финикии по сицилийскому образцу. Равновесие сил подтапливало на поиски союзников. Ими могли быть только пираты: государи во все времена не гнушались их услугами, когда под ними начинали тлеть троны. В 306 г. до н. э. Антигоныды восстановили пошатнувшееся было македонское господство на море: Деметрий I в битве у кипрского города Саламина разгромил флот будущего властителя Египта и захватил ряд стратегических гаваней.

ней в Греции, Малой Азии и Финикии. В этой битве мерились силами 360 или 370 кораблей. Год спустя Деметрий, сделав ставку на пиратов, безуспешно попытался взять штурмом союзный Египту Родос (за это он получил прозвище Полиоркет — «Осаждающий города»), и с этого времени его стали преследовать неудачи.

Подобно Александру, он пытался вести борьбу с пиратством, но так же безуспешно. В поисках наживы в Эгейду наведывались даже пираты из дальних стран. Однажды Деметрию удалось захватить пришельцев, опять оказавшихся уроженцами Анция. Страбон рассказывает, что Деметрий «отослал римлянам захваченных пиратов и велел передать, что хотя он оказывает им любезность, возвращая ради родства римлян с греками, но все же считает недостойным, чтобы люди, владеющие Италией, высылали шайки пиратов или сооружали на форуме святилище Дноскуров, почитая тех, кого все называют спасителями, и в то же время посылали в Грецию людей разорять отечество Дноскуров. Тогда римляне запретили антийцам этот промысел» (33, С232).

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

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

Кишел пиратами Херсонес Фраккийский, а когда афиняне попытались очистить его, разбойники заручились помощью Харидема, который сперва командовал пиратским судном и числился среди врагов афинян. Позднее, сколотив капитал, он бросил эту хлопотную профессию, собрал отряд наемников и поступил на службу к недавнему врагу — афинянину Ификрату, но охотно откликался на просьбы старых друзей (вроде упомянутой) и не задумываясь сбрасывал меч против своих нанимателей. Чем кончилась карьера Харидема, мы не знаем. Возможно, ее финал не слишком отличался от судьбы метимского тирана Аристоника, «который вошел в хиосскую гавань на пяти пиратских суденышках, не зная, что гавань уже находится в руках македонцев... Всех пиратов тут же изрубили в куски...» (7, III, 2).

Надпись, обнаруженная в руинах Эгнале на кикладском острове Ахоргос и датируемая рубежом III—II вв. до н. э., рассказывает: «Пираты пришли в нашу страну ночью и похитили молодых девушек и женщин и других людей, рабынь и свободнорожденных, числом до 30 или больше. Они ствязали суда в нашей гавани и,

захватив судно Дориэя¹, увезли на нем своих пленников и добычу» (516, № 521). Чтобы предотвратить насилия или продажу пленников в рабство, двое из них, братья Гегесипп и Антипапп, сыновья богатого горожанина Хегесистрата, убедили главаря пиратов Сокленда отпустить всех свободных и некоторых вольноотпущенников и рабов для сбора выкупа, предложив в залог самих себя. Пираты сорвали на этом деле недурной куш.

Однако нельзя сказать, что Сокленду повезло. Надпись с Наксоса (516, № 520), например, говорит о 280 захваченных пленниках. Кустарные методы Одиссея ушли в прошлое, дело было поставлено на промышленную основу. И на законную. Результаты не замедлили сказаться. «Раб или свободный — все годилось для пирата, — пишет А. Валлон. — Но свободный был более желателен. Не столько принималось во внимание, каким достоинством или какой силой он обладал, сколько было важно, какая цена может быть предложена за его свободу из его личных средств. Морской разбой, хотя и поставленный вне закона, имел свой законный способ действия: свободный гражданин, будучи продан, становился рабом того, кому он должен был возместить заплаченную за свой выкуп сумму. Таким образом Никострат (см. 47, III. — А. С.), который вышел в море, чтобы поймать трех своих беглых рабов, попал в руки пиратов, был доставлен в Эгину и продан (в 369/368 г. до н. э. — А. С.). Его выкуп стоил ему не меньше 26 мин*, и он должен был бы сделаться рабом, если бы не нашел средства вернуть то, что ему ссудили, чтобы заплатить этот выкуп. Это был поразительный закон, который, борясь с морскими разбойниками, в то же время покровительствовал их торговле под прикрытием подставного лица или укрывателя. В конце концов пираты становились также и корсарами, и государства давали им каперские свидетельства на право похищения людей враждебного племени, если государства сами не посылали свои корабли для подобного рода разбойничьих набегов» (75, с. 61—62).

В 255 г. до н. э. Македония ненадолго вернула господство на море: преемник Деметрия Антигон II Гонат построил в Коринфе новый флот, одержал с помощью Родоса победу над Птолемеем II у Коса и Андроса и стал диктатором Островной лиги. Но уже через три года он утратил это преимущество, и его пиратские союзники стали служить новому господину так же ревностно, как служили ему. В 249 г. до н. э. Птолемей вновь обрел талассократию в Эгейском море, оставив македонянам лишь Киклады.

Никто из этих царей и полководцев, обладателей пышных титулов и золотых тронов, несметных богатств и внушительных флотов, не мог обойтись в своих притязаниях на мировое господство без по-

* Мина — расчетная денежная и весовая единица, равная 1/60 таланта.

мощи тех, на кого в передышках между баталиями они устраивали форменную охоту. Никто не мог отличить наемника от пирата. Они презирали их — и принимали их помощь. Эту политику много лет спустя афористично сформулировал римский император Веспасиан: «Деньги не пахнут». Пиратские эскадры были в составе флота Ксеркса, когда он шел на Элладу. До 8 тыс. пиратов присоединилось к Деметрию в его борьбе с диадохом Кассандром в 302 г. до н. э., а двумя годами раньше они помогали ему штурмовать Родос. Команды трех беспалубных кораблей «архипирата» Тимокла, состоявшего на службе у Деметрия, прослыли лучшими в его флоте. Македонский писатель II в. Полиен упоминает, что Антигон Гонат сумел взять в плен Кассандра, лишь пустив в ход пиратскую эскадру этолийца Аменния, и что гарнизон Деметрия в Эфесе состоял в значительной мере из пиратов во главе с Андроном, продавшим Деметрию стратегу Лисимаха Лику и тем предопределившим исход операции. Пиратскую флотилию завербовал и Птолемей II для участия в Эгейской войне, и есть мнение, что одна из ее наиболее посещаемых стоянок была на Крите. С помощью этой эскадры сын Кратера (военачальника Александра Македонского) и Филы (матери Гоната) Александр утвердил себя во владении Коринфом и приобрел Халкиду. Этолийцы толпами крейсировали по Эгейскому морю, грабя соседей, а в 220 г. до н. э. их предводители Скопас и Доримах с молчаливой санкции своего правительства обогнули Пелопоннес и совершили дерзкий налет на южные берега Коринфского залива, ограбив по пути Мессению. В 189 г. до н. э. римский консул Гней Манлий Вулсон серией непрерывных набегов держал в страхе фригийцев и занимался шантажом и вымогательством у греческих городов Ликии и Памфилии. И в это же время спартанский тиран Набис, по словам Полибия (28, XIII, 8), лично участвовал в рейдах критских пиратов, как это делал Одиссей.

Подобных примеров не счесть, но, хотя пиратство и распустилось пышным цветом, до ягод было еще далеко. «Пиратство было хуже бандитизма и лучше организовано, — с сожалением отмечает В. Тарн. — В борьбе с пиратами цари не оказывали никакой помощи... Подлинные пираты — изгнанники, неудачники, безработные наемники, бежавшие рабы — жили в небольших крепостях вокруг Эгейского моря; такая банда некоторое время удерживалась в Фигелах на территории Эфеса. Нам известны их многие нападения на острова, но и в III в. это часто были только рейды на одном корабле для захвата нескольких рабов...» (102, с. 100—101). «Золотой век» пиратства был впереди.

В то время как в эгейских портах купцы трудолюбиво подсчитывали убытки, причиненные пиратами, не менее важные события проис-

ходили на западе. Как Деметрий долго был властелином восточных вод, так господином центральной части Средиземного моря был тиран Агафокл Сиракузский, а запад контролировали карфагеняне. Но в 265 г. до н. э. появился еще один претендент на звание властителя морей: Рим завершил подчинение всей Италии.

Сицилийцы крутились вокруг своего острова, грабя проезжих. Другое дело — Карфаген. К III в. до н. э. его расцвет и величие достигли кульминации. Он господствовал во всем Западном Средиземноморье. По новым договорам с Римом, заключенным в 348 и 279 гг. до н. э., карфагеняне не заплывают в Тирренское море, а римляне — западнее Сардинии (28, III, 24). Корсика и Сицилия остаются спорными территориями. Вскоре ею осталась только Корсика. Агафокл приглашает карфагенян в Восточную Сицилию, надеясь с их помощью подавить восстание «черни». Восстание подавлено. Но пунийцы, как и римляне, не любят делать половину дела. Полководец Гамилькар Барка — «Молния» — завоевал всю Сицилию, кроме Сиракуз и Мессаны, и укрепил позиции Карфагена в Испании. Из сицилийской крепости Лилибея Гамилькар в 269 г. до н. э. совершил поход в Южную Италию и разорил греческие города Гераклею и Метапонт. Но на обратном пути у Мессаны его уже ждали римские легионы. Это было первое военное знакомство Карфагена с Римом. Здесь Гамилькар впервые узнал, что такое поражение.

Возвышение Рима причиняло беспокойство не только Карфагену. Опасность нависла над всей Сицилией. В 265 г. до н. э. тираном Сиракуз становится Гиерон II, он заключает с Карфагеном военный союз. Год спустя союзники были разбиты двумя легионами римского консула Аппия Клавдия Каудекса. Частые мелкие стычки, последовавшие за этим, осады городов, грабежи и пожары не могли не привести к большой войне. Она началась в этом же году и получила название Пунической.

Римские когорты, тесня карфагенских наемников, быстро добились успехов в Сицилии и даже перетянули на свою сторону Гиерона, едва не лишившегося армии в стычке с римлянами.

Но римлянам приходилось заниматься сизифовым трудом: карфагеняне, имевшие хороший флот, неустанно перебрасывали в принадлежавшую им Западную Сицилию свежие силы и даже стали появляться в Италии. У Рима флота не было: он уничтожил его, о чем теперь горько сожалел. С 311 г. до н. э. в течение двух десятилетий римские воды патрулировали две эскадры по десять трирем (триер) каждая: это была обычная численность римских эскадр. Но, когда уверовавшие в свою морскую мощь сыны Ромула атаковали однажды греческий флот Тарента, они получили столь чувствительный щелчок, что вытащили весь свой флот на сушу и оставили его гнить на катках, а для охраны морских дорог мобилизовали ко-

раблы южноиталийских греков, которых они называли союзниками. «Хотя они были подвластны Риму,— рассуждает Л. Кэссон,— и он был ответственен за их оборону, его позиция была строго справедлива в этом отношении: рожденная на море торговля находилась главным образом в их руках; пусть сами и охотятся за пиратами» (111, с. 158).

Римляне быстро исправили свою оплошность, когда в их руки попала севшая на мель карфагенская пентера. По ее образцу при помощи южноиталийских греков и на их верфях они за два месяца строят 120 точно таких же кораблей, проходят краткосрочные мореходные курсы и тактику морского боя у подвластных им этрусков, и уже через три месяца, на четвертом году войны, консул Гай Дуилий, имея на десять кораблей меньше, чем пунийцы, выигрывает морское сражение при Милах. В Риме воздвигается мраморная колонна Ростра, утыканная 31 форштевнем захваченных кораблей. Этот обычай, древний и повсеместный, упоминал еще Геродот: после победы над самосцами «эгинцы отрубили нос с изображениями вепря и посветили в храм Афины на Эгине» (10, III, 59). Эти своеобразные «скальпы» преследовали двойную цель: уничтожение неприятельского флота и прославление победителя. На колонне Дуилия написано: «...он совершил, первый из римских консулов, великие дела на море на кораблях. Он первый приготовил и вооружил морские войска и корабли, и с помощью этих кораблей он победил в бою весь карфагенский флот и величайшее пунийское войско... и он захватил корабли с экипажем, одну септерему (гептеру.— А. С.), и квинкверем (пентер.— А. С.), и трирем 30, и 13 он потопил... Он первый раздавал народу морскую добычу и первый вел в триумфальном шествии свободнорожденных карфагенян» (45, VI, № 1300).

Рим стал морской державой. Весной 256 г. до н. э. консул Марк Атилий Регул с 330 кораблями упрочил достижение Дуилия, потопив 16 и захватив 114 судов — почти треть карфагенского флота у мыса Эконом, а еще через 15 лет проконсул Гай Лутаций Катул с 200 кораблями, воспользовавшись опозданием карфагенской эскадры, снова разгромил пунийцев у Эгатских островов, потопив 50 и захватив 70 кораблей. В одном из этих сражений, по свидетельству Павсания (23, I, 29), на стороне римлян участвовали пять аттических триер. Карфаген навсегда утратил господство в Средиземном море. В этом же году Гампилькар и Катул подписали мирный договор, означавший конец 23-летней войны и поражение Карфагена. Просторы Средиземного моря бороздили 200 римских квинкверем, контролируя прибрежную полосу. Пунийцы уплатили контрибуцию и очистили Сицилию, ставшую римской провинцией. Ради спасения своей репутации карфагеняне всю ответственность за поражение возложили на наемного спартанского полководца Ксан-

типпа и специальным указом поручили его судьбу Эолу и Посейдону: Ксантиппа посадили на едва державшийся на плаву корабль и отослали на родину. Его дальнейшая судьба неизвестна...

* * *

*

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

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

На востоке, омываемое водами Ионического моря, лежало Эпирское царство. После смерти Пирра I (шурина Деметрия Полноркута и зятя Агафокла) здесь многое переменилось. Несколько лет власть делили внуки Пирра, сыновья его младшего сына Александра, — Пирр II и Птолемей. Пирр II первым исчез со сцены, неизвестно когда и при каких обстоятельствах. В 233 г. или 231 г. до н. э. в Эпире вспыхнул мятеж, Птолемей был убит, а его племянница Деидамия, правнучка Пирра I, растерзана толпой в храме. Вскоре умер регент Олимпий. Эпироты остались без монарха. Но судя по тому, что они постановили установить у себя республику, это их мало печалило. В последовавших политических неурядицах эпироты были вынуждены искать поддержку у своего северного соседа — иллирийского царя Агрона.

Иллирия в это время мало напоминала ту дикую местность, где пираты на маленьких лодках нападали на проходящие корабли «под прикрытием завесы своих островов, которые сбивали со следа древние полицейские эскадры» (110, с. 151). Агрон, талантливый военачальник, создал внушительную империю, растянувшуюся вдоль Адриатического побережья от Эпира до Истрии, включая

почти все острова. «Адриатика представляла удобную арену для пиратских операций,— пишет Э. Ч. Семпл.— Во все древние и средневековые времена богатая торговля, пересекающая этот широкий морской канал к портам около устья По и обратно, должна была проходить сквозь строй иллирийских и далматских пиратов, чьи убежища фланкировали море на четыре сотни миль. Эти пираты также грабили суда, плывущие через бассейн из Италии, и опустошали западные берега Греции от Эпира до Мессеннии» (121, с. 143) ². К этому можно добавить частые похищения береговых жителей, выходящих к иллирийским ладьям, прибывающим для сбыта награбленного. Пиратство стало в этих водах точной наукой. Оно-то и привлекало сюда взоры римских сенаторов.

В 230 г. до н. э. Агрон погиб в битве с греками, принеся ему первую блистательную победу над регулярной армией. Его безутешная вдова, царица-регентша Тевта выслала в море эскадру из сотни судов с 5 тыс. человек с инструкцией нападать на всех, кто попадется. Подразумевались, конечно, греки и их союзники. Этой эскадрой, отправившейся из Скорды, командовал Скердилед — возможно, брат Агрона. Обеспокоенные политикой Иллирии, римляне отправили к Тевте послов — братьев Гая и Лукция Корунканнев. На их увещевания царица возразила, что не в обычае иллирийских царей вмешиваться в дела своих подчиненных на море, а когда Лукий от имени римлян предложил ей обучить иллирийцев искусству торговли, Тевта, признав, что это «заманчиво, но едва ли своевременно», велела убить назойливых послов на обратном пути. Если Тевту можно уподобить Елизавете Английской, то ее деверь, бесспорно, достоин сравнения с Фрэнсисом Дрейком. Это были двойники, разделенные веками. Когда Скердиледу наскучили погони за удирающими на всех парусах купчишками, он увидел более достойную цель: его люди захватили столицу Эпира — Феник. Не трудно вообразить, что творилось в Фенике, если даже, несмотря на немедленный отзыв флота Тевтой, эпироты «добровольно» уступили Иллирии всю Атинтанию — плодородную область в низовьях Аоя, а приведенные в ужас акарнанцы, их южные соседи, осознав, что «желание царицы грабить эллинские города теперь удвоилось» (28, II, 8), столь же «добровольно» отдались под власть Иллирии, не дожидаясь появления ее головорезов. Иллирийцы стали властелинами всего побережья между Фланатским и Коринфским заливами.

Оставался еще один форпост в Ионическом море, притягивавший взоры властителей морских держав, — Коркира. В 229 г. до н. э. Тевта выслала к острову своих «королевских пиратов». Коркиряне, не имевшие достаточно сил для обороны, обратились за подмогой к этолийцам и ахеянам. Однако этолийские корабли, только что получившие выход в Пагасейский залив, рыскали по морям в поисках удачи, стремясь как можно скорее наверстать упущенное,

а ахейский флот, ослабленный потерей кораблей, захваченных в Коринфе Антигоном Гонатом, был с легкостью разгромлен иллирийцами. Люди Тевты оккупировали остров, укрепились в его столице — одноименном городе и осадили Эпидамн.

Но иллирийцы не успели насладиться прелестями обладания одним из главнейших морских путей между Востоком и Западом. Постоянные набеги их судов на Италию заставили римлян отнестись к сложившейся ситуации со всей серьезностью. Какое-то время они еще терпели участвовавшие после взятия Феника наскоки иллирийцев на итальянских купцов, но последовавший за этими блошиными укусами захват стратегически важной Коркиры сулил более пагубные последствия. Римский флот из 200 кораблей с 20 тыс. пехотинцев и 200 всадниками подошел к острову и... получил город Коркиру со всем ее населением в подарок от начальника ее гарнизона Деметрия Фаросского, то ли из страха перед римлянами, то ли по какой-то другой причине изменившего Тевте. Это было первое появление римлян на Балканах, и оно оказалось обставлено весьма эффектно.

Не задерживаясь дольше на Коркире, римляне поспешили к материку, освободили Эпидамн, заняли остров Исса и захватили большое количество иллирийских прибрежных городов, ставших впоследствии их первоклассными военно-морскими плацдармами, откуда они продвигались на восток. Весной 228 г. до н. э. Тевта бежала в свою резиденцию Ризон в Которском заливе. Вскоре она капитулировала, и некоторое время иллирийские пираты пробавлялись случайными заработками в Северной Адриатике, не рискуя заплывать южнее Лисса: здешние воды охранялись теперь римлянами. (Пиратство в северной Адриатике было подавлено полвека спустя при содействии жителей новообразованного города Аквилеи, теперь превратившегося в селение.) Но уже в 220 г. до н. э. Деметрий Фаросский совершил пиратский рейд в Киклады, санкционированный македонским двором, и в это же время 50 кораблей Деметрия и 40 — Скердиледа совместно промышляли пиратством у западных берегов Греции, хотя договор с Римом считался еще действующим. Возможно, они воспользовались ослаблением контроля над ионическими и адриатическими водами римлянами, внезапно оказавшимися перед угрозой новой войны.

В 229 г. до н. э. завоевания Гамилькара в Испании прервала его гибель. Их продолжил Гасдрубал, приходившийся Гамилькару зятем. В 228 г. до н. э., когда римляне были поглощены борьбой с Тевтой, Гасдрубал основал в Испании Новый Карфаген — «Новый Новгород». Семь лет спустя он погиб от кинжала иберийца, и главнокомандующим стал 25-летний командир конного корпуса,

сын Гамилькара — Ганнибал, хорошо помнивший принесенную 16 лет назад совместно с отцом клятву, что они всю жизнь будут врагами римлян, как завещала их прародительница Элисса.

В этом же году македонский престол занимает 16-летний внук Антигона Гоната Филипп V, возглавивший Эллинский союз. Зимой 220/219 г. до н. э. Филипп отправляется в Коринф и заключает союз с Деметрием и Скердиледом в обмен на обещание помочь вернуть Иллирию. Основное условие, которое он им ставит, — обеспечить активное содействие иллирийскому флоту в его делах (в договоре не было слова «пиратский»!).

Дальше, согласно Полибию (28, V, 4—110), события развивались так. Встревоженные быстрым ростом иллирийских морских сил и их разбойничьими действиями, римляне высылают карательную экспедицию против Деметрия, покусившегося на римскую Иллирию и Киклады. Деметрий бежит в Македонию. Это на руку Скердиледу, возмечтавшему стать хозяином всей Иллирии. Его шансы значительно возросли после гибели Деметрия.

Тем временем Ганнибал, чтобы спровоцировать Рим на войну с Карфагеном и этим выполнить свою клятву, осаждает опорный пункт испанских союзников римлян — Сагунт. Жители Сагунта обращаются за помощью в Рим, и он начинает переговоры, не рискуя ввязываться в войну вдали от своей территории.

Можно полагать, что римская экспедиция против Деметрия каким-то образом коснулась и Скердиледа, так как летом следующего года он смог отправить в Кефаллению по требованию Филиппа только 50 кораблей, приведя этой жалкой подачкой в ярость македонского царя, рассчитывавшего очистить руками иллирийских пиратов берега Кефаллени от пиратов местных. Возбешенный неудачной осадой города Пале, Филипп аннулирует договор со Скердиледом. Оба чувствовали себя обманутыми, и оба играли на руку римлянам, только что начавшим войну с Карфагеном и с первых ее дней ощутившим полководческий дар Ганнибала.

Год спустя корабли Скердиледа атакуют эскадру македонских союзников под командованием Тавриона в гавани Левкаса, совершают набеги на юг Пелопоннеса и появляются даже в Македонии. Скердилед убрался оттуда лишь с наступлением зимы. В этом году, когда римляне терпят одно поражение за другим от войск Ганнибала и в конце концов объявляют Рим на осадном положении, война на востоке оканчивается Навпактским миром, и теперь уже Филипп тщетно пытается загнать обратно в бутылку выпущенного им же самим джинна. Скердилед неуловим.

Зимой 217/216 г. до н. э. Филипп наращивает морскую мощь и с наступлением навигации посылает флот к Аполлонии Иллирийской. Здесь македоняне узнают, что из Лиллибея на помощь Скердиледу спешит... римская эскадра! Одновременно в Македонию при-

бывают римские послы с требованием выдать Деметрия. Как выяснилось позднее, это была стандартная римская эскадра, насчитывавшая не более десятка кораблей: накануне поражения при Каннах у римлян был на счету каждый корабль и каждый воин. Но моральный фактор сыграл свою роль: Филипп отступился.

С этого времени Скердилед стал надежным союзником Рима, сделавшего его царем Иллирии, и в 211 г. до н. э. он завещал этот союз своему сыну Плеврату, усердно очищавшему Адриатику от пиратов, которых расплодил его отец.

Люди, имеющие общего врага, быстро находят друг друга и становятся союзниками. Государства — тоже. После битвы при Каннах летом 216 г. до н. э. Филипп отправляет афинянина Ксенофана к Ганнибалу с предложением заключить военный союз: таким путем он рассчитывал поправить свои дела в Иллирии. Союз был заключен, и оба царя скрепили его торжественной клятвой, получившей название Ганнибаловой. Рим, оказавшийся перед угрозой войны на два фронта, был повергнут в ужас. Но это было еще не все. В 213 г. до н. э. к Карфагену примкнули Сиракузы, и одновременно Ганнибал неожиданно-негаданно приобрел еще одного союзника — сына нумидийского царя Галы Масиниссу.

Однако уже в следующем году фортуна отвернулась от Ганнибала. Летом эпидемия чумы в Сицилии, по свидетельству Ливия, скосила 34 тыс. карфагенян, после чего Сицилию окрестили «Островом костей». Надежды на помощь Филиппа рухнули: посланные им 200 кораблей были почти целиком уничтожены. А еще год спустя римлянам удалось взять приступом обессиленные чумой и осадой Сиракузы. Почти одновременно с Сиракузами пала Капуя, а в 210 г. до н. э. — Новый Карфаген. Все вчерашние союзники Ганнибала склонили головы перед Римом. 19 октября 202 г. до н. э. римляне разгромили карфагенскую армию на ее территории — у города Зама, к югу от Карфагена. Римлянам помог конницей Масинисса. Год спустя был подписан мир. Из столицы большой державы Карфаген превратился в полис. У него больше не было заморских владений, армии, военного флота (кроме жалких 12 триер для береговой охраны), боевых слонов. Африканские владения со всем имуществом были подарены Масиниссе.

Филиппу удалось выйти из войны без особых потерь. Его союз с Ганнибалом остался на бумаге, а новый флот, построенный в 203—202 гг. до н. э. и укомплектованный в основном легкими лембами, пригодился ему самому для завоевания морского владычества в Эгейском и Мраморном морях. Во всяком случае он сыграл определяющую роль при захвате Фасоса и принес македонянам победу над союзным этолийско-родосско-пергамским флотом у Милета. Но эта победа была случайностью: чуть раньше объединенный флот

одолеет эскадру Филиппа у Хиоса, и от этого поражения он никогда не сумел оправиться.

В конце лета 201 г. до н. э. в Рим отправились послы Пергама и Родоса с жалобой на Филиппа, использовавшего флотилии критских пиратов, фактически блокировавших родосскую торговлю. Чаша терпения родосцев переполнилась, когда один из агентов Филиппа каким-то чудом проник на родосскую верфь и поджег ее, уничтожив 13 триер. Римляне раздумывали. Но полгода спустя, после объявления Афинами войны Македонии, они сочли момент благоприятным и ультимативно потребовали у Филиппа возврата всех его приобретений и прекращения войны. Филипп, несомненно, справился бы с родосско-пергамским флотом, но, когда этот флот стал родосско-пергамско-римско-этолийским, речь зашла о самом существовании Македонского царства. Высокомерная позиция Антигона привела его к полному разгрому на море, а в июне 197 г. до н. э. его армия была разбита в Фессалии.

Единственно реальной морской силой в Эгейском море стал Родос, и он не замедлил этим воспользоваться, создав под своей эгидой новую Островную лигу. «Родосцы снискали заслуженную награду за свои морские победы в виде неоспоримой талассократии в эгейских и левантских водах; и они извлекли достойную пользу из своего господства, сделав первую решительную попытку, со времени афинской талассократии, очистить Восточное Средиземноморье от пиратов», — пишет М. Кэри (110, с. 213). Одной из мер в этом направлении был приказ родосского наварха Эпикрата о запрете собирать эскадры в гавани Делоса для пиратских рейдов (51б, № 582). Еще раньше, в 250 г. до н. э., постановление о неприкосновенности Делоса приняли этолийцы.

Но время было упущено. Благодаря постоянным политическим неурядицам, на всех морях вспыхнула эпидемия пиратства.

В Адриатике была создана огромная разбойничья конфедерация со столицей в Ризоне, еще помнившей щедрые раздачи Тевты.

Иллирийские пираты даже ввязались в римско-македонские войны на стороне сына и преемника Филиппа — Персея, но в битве при Пидне почти весь их флот оказался уничтоженным и плененным.

Почувствовав слабость южных соседей, на морскую арену выступили пираты Далматин, превратившие в кровавую пустыню все междуречье Неретвы и Цетины и вынуждавшие римлян четырежды высылать против них карательные экспедиции — в 156, 155, 135 и 119 гг. до н. э. Предпоследняя из них заставила пиратов ретироваться в глубь страны, в бесплодные горные долины, «где они умирали с голоду и тосковали о прошлом. Но их старые убежища на море были вскоре вновь заняты остатками племени, вероятно подкрепленными беженцами и поставленными вне закона... За 70 лет они так скомпенсировали свои богатства и увеличили свою конфе-

дерацию, что в качестве союзников Помпея оказывали длительное сопротивление посылавшимся против них флотам Цезаря» (121, с. 144). Их базы были сделаны так добротно, что штурм их стоил римлянам немало крови, но впоследствии римские гарнизоны не раз поминали строителей добрым словом.

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

В северной Эгее орудовали «племена, обитающие вокруг горы Гема и у его подошвы вплоть до Понта: ксраллы, бессы, некоторая часть медов и данфилетов. Все эти народности чрезвычайно склонны к разбойничеству, но бессов, которые занимают большую часть горы Гема, называют разбойниками даже сами разбойники» (33, С318).

Небезопасны были плаванья в Кикладах и Спорадах. Жители малоазийского побережья, изучив опыт карфагенян, устанавливали сигнальные вышки, изобретенные Ганнибалом для быстрого оповещения о набегах пиратов на берега Африки и Испании, а также для указания пути мореходам. Эти вышки в какой-то мере исключали по-прежнему практиковавшуюся подачу ложных сигнальных огней. Плиний пишет, что «зажженные на них в шестом часу дня сигнальные огни видны бывают часто, как известно, в третью ночную стражу на крайних башнях этой линии» (60, II, 73). Но огни помогали мало. Этолийские пираты терроризировали воды вокруг Пелопоннеса. Они были вездесущи, их банды насчитывали до 1000 человек. Венцом их деятельности был поход к Кифере, где они захватили корабль Филиппа V, привели его в Этолию и продали вместе со всем экипажем. Этолийские атаманы Букрис, Эврипид, Доримах, Скопас, Дикеарх успешно совмещали пиратские набеги со службой македонскому царю: сегодня они по его поручению на 20 кораблях в союзе с критскими пиратами блокируют торговлю Родоса, завтра похищают его собственный корабль или, скажем, 280 наксосцев для продажи в рабство (516, № 520). И Филипп имел долю в их прибылях и даже сам занимался сбытом награбленного. Война, торговля и пиратство...

В южной части моря талассократию Родоса оспаривали критя-

не, образовавшие на своем острове пиратское государство, прообраз того, какое столетия спустя учредили английские джентльмены удачи на Ямайке. Нехватку людей для широко спланированных операций они возмещали за счет непроданных пленников им даровали свободу и землю, а они за это должны были участвовать в пиратских рейдах без права захвата людей и без доли в добыче. «В городах Крита,— пишет В. Тарн,— старые пираты, с годами ставшие уважаемыми гражданами, управляли ими, как надлежало, а молодежь под командой какого-либо вожака-авантюриста отправилась в свои преступные экспедиции. Усилия Родоса были направлены к тому, чтобы заставить городские власти держать в узде этих удалцов. Вот почему в отличие от царей Родос редко вмешивался в бесконечные гражданские войны на острове: с его точки зрения, они были даже полезны, потому что удерживали дома искателей приключений» (102, с. 101). Однако в своих отношениях с Критом Родос выбрал не лучшую политику. В начале II в. до н. э. он заключил договор с жителями Гирапитны о совместной борьбе с пиратством и лишении их убежищ. Этот договор дал неожиданные результаты: гирапитнийцы истолковали его столь же широко, как египетские пастухи-разбойники, и на своих семи кораблях совершенно расстроили морскую торговлю (естественно, большее всего это ударило по Родосу). В конце концов союзники стали воюющими сторонами.

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

В 196 г. до н. э. Ганнибал возвращается в Карфаген из Гадрумета, куда он бежал после битвы при Заме. Стремясь наладить нормальную жизнь республики, он первым делом объявляет войну коррупции, обновив состав правительства. И тогда карфагенские олигархи, не придумав ничего лучшего, обратились с жалобой на него... в римский сенат! Римляне отнеслись к жалобе чутко. Они потребовали в заложники 300 аристократов, все имеющееся оружие и торговый флот — в противном случае они ни за что не ручались. Но в конце концов оба сената нашли общий язык. Опасаясь, что этот полководец, покоривший в Италии четыре сотни городов, соберется с силами и опять станет угрожать Риму, римские сенаторы потребовали в 195 г. до н. э. выдачи одного лишь Ганнибала. Ганнибал покидает город и отправляется в Коркиру, а оттуда дальше на восток. На родине Элиссы — в Тире он встречается с селевкидским царем Антиохом и становится его советником. В 192 г. до н. э. Антиох объявляет Риму войну, в которой Ганнибал играет не последнюю роль.

Исход этой войны решился на море. Летом 191 г. до н. э. у Мионеса, на западном берегу Малой Азии, сошлись флот Антиоха, насчитывающий 70 триер и 130 легких судов под командованием родосского изгнанника Поликсенида, и 150 римских квинкверем.

Силы были слишком неравны, и Поликсенид не принял бой. К следующему году он располагал уже двумя флотами: один, из 90 кораблей, был собран в Эфесе, другой, из 50, вел из Финикии Ганнибал. Была вторая половина лета, дули северо-западные ветры, эскадра Ганнибала продвигалась с черепашной скоростью...

Трудно предположить, как выглядела бы дальнейшая история Средиземноморья, если бы эскадры Поликсенида и Ганнибала соединились. Этого не произошло благодаря оперативным мерам, принятым Родосом. «В 200 г., когда македонский флот пришел в упадок,— пишет В. Тарн,— Родос господствовал на Эгейском море; он преобразовал союз островов под своим председательством, вместо царя (Филиппа.— А. С.), и укротил пиратов; после 188 г. он управлял большей частью Кари и Ликии. Когда в 220 г. Византий наложил пошлину на корабли, проходящие через Босфор, Родос сразу же принял меры для освобождения проливов. Его флот, вероятно, никогда не насчитывал больше каких-нибудь пятидесяти кораблей, но их качество было лучшим в мире; он в единоборстве разбил флоты Египта и Сирии, и в ходу была хвастливая поговорка, что каждый родосец стоит военного корабля» (102, с. 165). На этот раз победителем были бы в любом случае родосцы: Поликсенид или Эвдам, и оба они шли в бой под лозунгом установления равновесия сил и свободы мореплавания.

Эвдам мобилизовал на островах — членах Лиги все их морские ресурсы и с 32 тетрерами и 4 триерами выступил на перехват Ганнибала. Он настиг его у города Сиде. Ганнибал потерял в этом сражении 10 кораблей /один из них попал в плен/ и еще десятка два были серьезно покалечены таранной атакой. Вскоре Эвдам одержал победу и над Поликсенидом.

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

Римляне уже не могут остановиться. В 149 г. до н. э. они переправились в Утику. Карфагеняне запросили мира на любых условиях. Они выполнили даже требование римлян сдать все оружие.

Но, когда те выдвинули новое условие: оставить город (который они намеревались разрушить) и впредь селиться не ближе чем в 27 км от моря, пунийцы приняли бой. Они любили свой Карфаген. Римская армия осадила город. Семь вассалов Карфагена, и среди них Гадрумет, Утика и Гиппон-Диаррит, приняли сторону римлян. Обескровленный Карфаген оказался лицом к лицу с сильнейшим государством мира.

Вся история 3-й Пунической войны — это история двухлетней осады одного города. Осажденные карфагеняне ежедневно изготавливали 140 щитов, 500 копий и 1000 стрел для катапульт (волосы для канатов катапульт отдали служанки). За два месяца они построили 120 палубных кораблей и, так как устье Котона охранялось римлянами, вывели их в море, прокопав другое устье (33, С833). Но все было напрасно. Тщетно пунийцы приносили в жертву богам своих детей, тщетно восстанавливали разрушаемые римлянами стены. Судьба африканского Вавилона была предreshена. Осада его последней крепости — храма Эшмуна длилась шесть суток. Карфагеняне погибли непобежденными. Очевидец событий Аппиан рассказывает (4в, VIII, 132), что, глядя на зарево пожаров, бушевавшее 17 дней, римский полководец Сципион громко, со слезами на глазах декламировал ответ Гектора Андромахе из Гомерово́й «Илиады» (8а, VI, 448—449):

Будет некогда день, и погибнет священная Троя,
С ней погибнет Приам и народ копыеносца Приама.

Карфагеняне могли бы продеklamировать другие строки, написанные к 130-летию начала 3-й Пунической войны Вергилием, — слова троянского жреца Панта (9, II, 325—327):

Был Илион, троянцы и слава
Громкая тевкров была, — но все жестокий Юпитер
Отдал врагам; у греков в руках пылающий город.

Так потомки Приама закончили тысячелетний спор с потомками Хирама и Агамемнона. В 148 г. до н. э. римской провинцией, получившей при Августе название Ахайя, стала Греция, два года спустя — Африка. Карфаген был разрушен до основания, а территорию, на которой он стоял, трижды пропахали плугом. В борозды римляне сыпали соль, чтобы никогда эта земля не дала всходов. 50 тыс. карфагенян был проданы в рабство.

В этом же году участь Карфагена разделил Коринф: консул Лукий Муммий сжег его дотла и повелел убить всех мужчин, а женщин и детей продать в рабство. Город Элиссы исчез бесследно.

Рим стал властелином всего Средиземноморья.



ПОСЕЙДОН

В войнах, где призом служило звание властителя морей, росли и совершенствовались флоты претендентов. В значительной мере Поликрат был обязан своими успехами самосским кораблестроителям. Не все их изобретения уцелели в реке времени, но некоторые нам известны. Плутарх упоминает самену (*samaína*) — «корабль с обрубленным носом в форме свиного рыла, пузатый и глубокоседающий. Такой корабль быстроходен и поднимает большие грузы. Назван он был так потому, что впервые появился в Самосе, где такие корабли строил тиран Поликрат» (26е, 26). И хотя некоторые исследователи сомневаются, что Поликрат первый вышел в море на саменах, сам факт ее появления в период борьбы за талассократию бесспорен: с реконструкции флота начинали все, кто всерьез стремился к власти над морем.

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

Решение подсказали пираты. По крайней мере мы вправе это предположить, ибо изобретение, привлечшее внимание Фемистокла, было сделано как раз во время правления Поликрата и с быстротой молнии распространилось в Финикии, Египте и Ионическом море. Это изобретение было гениально своей простотой: вдоль каждого борта на уровне планширя с внешней стороны был устроен аутриггер — египетский брус с уключинами, отстоявший от борта примерно на метр.

Внедрить это новшество было, однако, не так-то просто. Конструкция старой триеры была достаточно совершенной, и вторжение в нее нового узла могло оказаться весьма болезненным. Л. Кэссон высказывает интересное предположение о возможном существовании в Афинах стандартизации в области судостроения: поскольку весла нижнего ряда находились едва в полуметре от ватерлинии, то кожаные манжеты для них должны были подгоняться до полной герметизации и могли поставляться вместе с веслами (111, с. 93). Если это так, то стандартизация могла распространиться и на другие узлы, например на мачту-киль или весло-аутриггер. Может быть, этим в значительной мере объясняются загадочные факты невероятно быстрого строительства кораблей, упоминаемые многими авторами: строить по два боевых корабля в день, как это делали римляне и карфагеняне, было бы невозможно без сплошной стандартизации и узкой специализации, даже если согнать на эти работы все свободное население. Когда греки в 340 г. до н. э. попытались использовать 180 своих парусников в качестве охранного крейсирующего заслона Боспора против македонского флота, возможно, их постигла неудача именно потому, что парусных судов стандартизация не коснулась и вышедшие из строя их узлы были незаменимыми, а это вело к выходу из боя всего корабля. Не было выработано и единого типа парусников. Дело пошло лучше, когда эта задача была поручена триерам.

Стандартным было и количество гребцов: на каждом борту сидели по 27 таламитов и зигитов и 31 транит. Увеличить количество гребцов нижнего и среднего рядов при неизменной длине корабля было невозможно, так как корпус сужался у штевей: траниты же занимали еще и полупалубу на носу и корме.

Добавление аутриггеров позволило уменьшить размеры триеры, сохранив ее

боеспособность и повысив маневренность и скорость. Таламиты занимали прежнее положение, но зигиты теперь переместились на место транитов и гребли через планширь, а траниты возвышались над планширем на специальных скамьях и направляли весла через колки, укрепленные в аутриггере. «Их удар был очень слабый, — замечает Кэссон, — так как их весла, имеющие столь высокую точку опоры, ударяли по воде под сравнительно острым углом» (111, с. 93). Длина весел всех трех рядов была примерно одинакова и составила около 4,4 м, а на носу и корме — около 4 м. Комплект весел состоял из 170 основных и 30 (обоих размеров) запасных. Корабли стали ниже и увертливее, менее заметными на воде.

Рангоут остался прежним, но такелаж усложнился. Парус теперь мог не убираться, а подтягиваться к рею посредством 18 гитовых, и моряки получили некоторую свободу маневра, регулируя площадь парусности в зависимости от капризов ветра. Фалы, шкоты и брасы (по 2 штуки) завершали комплект бегучего такелажа. Мачта поднималась и опускалась посредством двойного форштага, служившего и ее креплением, и эта операция значительно облегчалась благодаря специальному вороту в районе стелса. Каждая триера имела «4 тяжелых и 4 легких каната для швартовки и для 2 имеющихся якорей. Последние, сделанные из железа, были очень легкими, до 50 фунтов (22,7 кг. — А. С.), но мог быть присоединен добавочный вес путем прикрепления камней или кусков свинца» (111, с. 98). Еще два тяжелых троса (а для транспортных судов — четыре) укреплялись параллельно аутриггерам, давая им дополнительную прочность и предохраняя от поломок при столкновении судов бортами. Если аутриггеры можно уловить привальным брусом, то эти тросы играли роль кранцев.

Командиром триеры был триерарх или уполномоченное им лицо, выступающее от его имени. Вторым человеком был кормчий — не просто рулевой, а специалист с правами старшего помощника. Ему подчинялся начальник поса, имевший в своем подчинении начальника гребцов. (Вопрос о том, существовал ли на триере также начальник кормы или его обязанности выполнял кормчий, дискуссионен.) Начальник гребцов распоряжался пятидесятиником — начальником полусотни гребцов (возможно, пятидесятников было трое). Для работы с парусами выставлялись примерно по пять человек на носовой и кормовой полупалубах. Кроме того, на триере были плотник, лекарь, флейтист, смазчик кожаных манжетов для весел и иных трущихся частей, перевязчик весел, следивший за состоянием ремней, которыми весла прикреплялись к борту, а также элибаты, катапультщики и прочий воинский персонал — в зависимости от специализации и вооружения триеры.

Примерно такая же иерархия была на торговых судах. Разумеется, купцам не нужны были воины или лекари, но при длительных рейсах они не могли обойтись, например, без смазчика или перевязчика весел. Экипаж позднеантичного торгового судна перечисляет лидийский писатель II в. Артемидор в своем «Снотолокователе». Вместо триерарха во главе судна стоит навклер (судовладелец или уполномоченное им лицо), затем идут кормчий и начальник поса. Должности начальника гребцов и пятидесятника совмещал один человек, называвшийся «бортовым», в его же ведении находились пассажиры (41, I, 35). Вероятно, Артемидор упомянул не все должности. В его перечне нет, например, матросов, а на паруснике их должно быть даже больше, чем на триере. В некоторых источниках встречается должность пронавклера — помощника навклера (826, с. 12). В Византии все эти должности сохранились, и к ним добавились еще навпегос (судовой плотник), карабит (боцман) и параскарит (кок). Закон определял, что навклер получал 2 части от прибыли, матросы — по 1, кок — 0,5, остальные — по 1,5 (86, с. 80). Состав экипажа варьировал в зависимости от величины судна, цели и продолжительности плавания. Вполне вероятно, что такие экипажи были на торговых судах и раньше: эти «морские кони» мало изменились конструктивно, лишь при Поликрате его инженеры умудрились, не меняя конструкции и технических характеристик, значительно увеличить емкость трюмов. Но подробности нам неизвестны.

Непрерывные войны и рост военных флотов ставили перед государствами еще одну серьезную проблему: кораблям нужны люди. А найти их было не так-то

легко. Посадить за весла рабов — значит отдать себя в их власть. Свободных было мало, но и те, что были, предпочитали держаться подальше от моря.

Эта проблема осталась бы неразрешимой, если бы греки не вспомнили опыт тиранов — Кипсела и «трех П»: Периандра, Писистрата и Поликрата, нашедших неисчерпаемые людские ресурсы в государствах своих соседей. Наемничество — вот поистине неиссякаемый источник, позволяющий черпать из себя всякому имеющему деньги. Действительно, Геродот упоминает, что моряками на афинских триерах служила какая-то часть платейцев, правда плохо обученных и неопытных в мореплавании.

А как быть, если и наемников взять нигде? Например, островитянам? В таком положении оказался на рубеже V и VI вв. до н. э. сиракузский тиран Дионисий: он располагал лишь немногочисленными наемниками из сицилийских городов, да и те в условиях непрекращающихся междоусобиц имели широкие возможности выбора соизерена. Летом 398 г. до н. э. Дионисий потребовал от Карфагена вернуть свободу греческим городам Сицилии, а после отказа карфагенян начал с ними войну. В этой войне впервые на море появились корабли нового типа — тетеры и пентеры.

Флот Дионисия состоял из 310 кораблей, в основном триер. Предполагают, что, подобно тому как сама триера была изобретена посредством добавления к двурядной финикийской днере еще одного яруса весел, так и изобретение триеры положило начало быстрому наращиванию «этажей». Если это так, то на морях должны были появиться 4-рядные тетеры, 5-рядные пентеры, 6-рядные гексеры, 7-рядные гептеры (иногда считают, что пентеры и гептеры — изобретение карфагенян). Действительно, такие типы судов упоминаются древними авторами, так же как и 8-рядные октеры, 9-рядные эннеры, 10-рядные декеры — вплоть до судов с числом ярусов весел до 40. Из них наибольшее применение получили только пентеры и отчасти гептеры: только они могли соперничать с триерами в скорости и маневренности. Очевидно, эти типы были оптимальными. Пентеры и гептеры Карфагена, по-видимому, имели одинаково заостренные штевни, так как могли, по словам Полибия, двигаться в любом направлении с величайшей легкостью.

Но триера изобретена во всяком случае до 704 г. до н. э., тетера впервые упоминается Аристотелем, а все остальные типы — Полибием. Возникают по крайней мере три вопроса: почему греки медлили три века с изобретением многоярусных типов, если все дело здесь в простой арифметике? Почему все типы, начиная с тетеры, появились внезапно и почти одновременно? Каким образом и для чего нужно было спускать на воду 40-палубные корабли, заведомо неспособные ни к маневру, ни к ведению боя?

Ответ может быть лишь один: названия эти традиционны и не имеют ничего общего с многоярусностью весел. В пользу этого свидетельствуют как минимум два обстоятельства: мы не знаем ни одного изображения корабля с 4 и более ярусами весел, и нам неизвестны иные названия гребцов, кроме таламитов, зигитов и транитов. Значит, разгадку нужно искать в конструкции.

Она проста. Конструкторы Дионисия, поставленные перед фактом острой нехватки гребцов, объединили преимущественно пентеконтеры и многорядного корабля, посадив за одно весло, более длинное и массивное, 4 гребцов (тетера), 5 (пентера) и т. д. Но, как это иногда бывает, случайное открытие пережило самый случай. Именно эта конструкция в сочетании со стандартизацией позволила позднее римлянам и карфагенянам создать целый флот всего лишь за два месяца. Кроме того, как справедливо отмечает Л. Кэссон (111, с. 126), если на триере каждый гребец нуждался в длительном обучении, то на корабле, где одно весло вращали несколько человек, достаточно было посадить за каждое из них одного искусного гребца, а остальные должны были выполнять его указания. Таким образом, замена высокогорядного корабля на широкогорядный устранила и дефицит рабочей силы, и проблему ее обучения, а на случай боя создала даже некоторый резерв воинов из числа гребцов: достаточно было снять хотя бы по одному человеку с каждого весла, чтобы получить внушительный отряд. Новые типы быстро получи-

ли признание, и уже ко времени Аристотеля, в 330 г. до н. э., в опись имущества афинских верфей были внесены 392 триеры и 18 тетер, а еще пять лет спустя афинский флот состоял из 360 триер, 50 тетер и 7 пентер.

Появление широконогорядных кораблей внесло изменения и в тактику морского боя. Прежде морские сражения ничем не отличались от сухопутных: во время сближения кораблей эпитаты осыпали друг друга стрелами, стремясь вывести из строя как можно больше врагов еще до начала боя, а когда корабли сцеплялись, ломая весла, битва завязывалась на их палубах, и ее исход зависел лишь от умения владеть мечом или копьем. Теперь, когда корабли сильно различались по высоте, такой прием не всегда можно было применить. Решающее значение приобретает таран, требовавший ловкости, маневренности и хорошей выучки команды, ибо промах чаще всего оборачивался поражением.

В 315 г. до н. э. на финикийских верфях по поручению Деметрия Полиоркета были сконструированы и построены несколько судов нового типа — гексер и гептер, принесших ему победу над Птолемеем. С этого времени эксперименты в судостроении продолжались непрерывно. К 301 г. до н. э. Деметрий испытал последовательно все более мощные типы, вплоть до 13-рядной трискайдекары с 900 гребцами на каждом борту. Конструкция ее неизвестна, но можно предположить, что это была видоизмененная триера, и ее 1800 гребцов располагались в три яруса по 600 человек в каждом, то есть на каждый борт каждого яруса приходилось по 300 гребцов (как на пентере). Если на каждом весле сидели по 10 человек, то этот корабль не намного превышал обычную триеру по длине, но неизмеримо превосходил ее по скорости.

Вероятно, такой же симбиоз высоко- и широконогорядной галеры представляли собой построенные Деметрием 14-рядная тессарескайдекара и 16-рядная геккайдекара. (В 168 г. до н. э. римляне обнаружили ее на македонской верфи, отбуксировали в Вечный город, внимательно изучили и... оставили догнивать в Тибре.)

Секрет этих конструкций утерян, и споры о них носят чисто академический характер. Корабли высотой с многоэтажный дом (если считать межпалубные пространства высотой в 2 м, применительно к человеческому росту, то высота 16-рядного корабля составила бы 32 м только между нижним и верхним рядами гребцов) были бы крайне неустойчивы даже на небольшой волне, а управлению ими при помощи многометровых тяжелых весел явно оставалось бы желать лучшего. Однако Плутарх ясно говорит о том, как «враги дивились и восхищались, глядя на корабли с шестнадцатью и пятнадцатью рядами весел, проплывающие мимо их берегов» (26 в. XX), и здесь как будто бы нет места для иных толкований. Павсаний тоже упоминает делосский корабль, имеющий 9 рядов гребцов «вниз от палубы», и называет его непревзойденным (23, 1, 29). Но ведь Плутарх и Павсаний не видели этих кораблей и упоминали их исходя из традиционного названия, как это делаем и мы...

В последнее время многие склонны считать, что их устройство такое же, как у кораблей меньших типов — тетер и пентер. М. Кэри полагает вслед за В. Тарном, что геккайдекара была снабжена «двумя банками, на которых восемь человек работали на каждом весле» (110, с. 241), и что по этому принципу строились и все остальные широконогорядные корабли. Однако и такая трактовка вызывает сомнения, хотя и иного рода; если бы, например, трискайдекара имела только один ряд весел с 6 и 7 гребцами на каждом, то при наличии 1800 гребцов (а это известно точно) ее длина составила бы 270—280 м, если считать, что каждой линии гребцов требуется 1 м свободного пространства для нормальной работы. Такой корабль с трудом укладывается в сознании, с трудом он бы помещался в доках и гаванях. И что же тогда можно сказать о кораблях, где ряды весел исчислялись десятками? Более чем сомнительно и утверждение Кэри, что такие корабли «могли при благоприятных обстоятельствах превзойти триеру в скорости и возможности маневрирования» (110, с. 241). Скорее это были просто неуклюжие плавучие мишени. Не случайно эти динозавры вымерли, едва успев появиться на сцене, тогда как быстрые грузовые парусники водоизмещением 13—18 т продержались до времен

Цицерона, а «парусники большого размера достигали вместимости 30—150 т и соответствовали по размерам кораблям, которые использовал Колумб в 1492 г.» (117, с. 500—501).

В составе флота, сданного Птолемею Филоклем в 285 г. до н. э., кроме геккай-декеры была также 15-рядная пентакайдекера (флагманский корабль Деметрия). Не этим ли кораблям Птолемею в какой-то мере обязан установлением своей талассократии? Возможно, но не обязательно, хотя какая-то доля истины в этом есть, если, конечно, не объяснять простыми совпадениями упомянутое событие и тот факт, что Македония вернула себе господство на море именно 30 лет спустя, когда на ее троне сидел Антигон Гонат, построивший 18-рядную октокайдекеру «Истмию» — флагманский корабль, «возможно, имевший три палубы и снаряженный первоначально для бортового боя» (102, с. 72), и вновь утратила талассократию при Птолемею II, прославившемся сооружением одного 20-рядного и двух 30-рядных кораблей. Этих левиафанов построил на Кипре конструктор Пирготель, удостоившийся особой чести, спасшей его имя от забвения, — упоминания в специальном царском декрете, высеченном на камне. Кроме этих трех гигантов флот Птолемея II насчитывал 37 гептер, 30 эннер, 17 пентер, 14 11-рядных, 5 гексер, четыре 13-рядных, два 12-рядных и 224 тетрер, триер и судов меньших типов (111, с. 147).

Как видно, доля громадных судов слишком мала, чтобы приписывать им решающее значение в битвах. Ударной силой оставались пиратские эскадры, а «корабли-монстры с 10—15 человеками на одну скамью, — отмечает Г. Вильсдорф, — оказывали лишь моральное воздействие, но ни в коем случае не отличались большой военной силой, потому что экипаж в 800—900 человек должен был при каждой паузе для отдыха сходить на берег» (117, с. 500). Скоординировать синхронность действий такой массы людей также чрезвычайно трудно, если не сказать невозможно, и запоздание с выполнением гребка хотя бы одним веслом могло обернуться катастрофой. Флагманским кораблем Антония, например, была декера, имеющая один ряд весел с 10 гребцами на каждом, и нет оснований предполагать, что он не смог бы построить более внушительный корабль, если бы это имело смысл. Декеры известны и в императорском Риме.

«Монстростроение» интересно для нас лишь тем, что оно показывает направление поисков и возможности древних инженеров. И не только в военном деле. Хорошо известно парусное грузовое судно «Исида» 54 м длиной и 13,5 м шириной, то есть в соотношении 1 : 4. Высота ее борта достигала 13 м, а грузоместимость — 2800 т (обычное купеческое судно перевозило до 300 т груза). Чуть больше (до 3 тыс. т) был построенный Гиероном II по проекту Архимеда зерновоз «Сиракузия» позднее подаренный Птолемею II и переименованный в «Александрию». По-видимому, это было грузо-пассажирское судно, так как оно имело 30 четырехместных кают и 5 салонов (по числу палуб?). «Сиракузия» курсировала «только между Сиракузами и Александрией, потому что этот левиафан водоизмещением в 4200 т не мог поместиться ни в одной другой гавани» (102, с. 226; 117, с. 500). Аналогичная участь была уготована другому судну: даже будучи почти вдвое меньше «Сиракузии» (1600 т), оно могло торговать лишь с немногими портами — Александрией, Пиреем, Родосом, Сиракузами и несколькими другими. Суда водоизмещением 1335 т перевозили обелиски и им подобные грузы из Египта в Рим.

Свсей вершины «монстростроение» достигло при Птолемею IV (221—204 гг. до н. э.): его прогулочная 40-рядная тессараконтера с двойным носом и кормой, сооруженная по проекту Каллисена, была 123,2 м длиной и около 20 м шириной при высоте до верха носовой надстройки 21 м. Ее 20-метровые весла ворочали 4 тыс. рабов. Здесь все нелепо, если выражение «40-рядная» понимать применительно к высокогорящему кораблю: 20-метровые весла при указанной высоте борта едва доставали бы до воды, а в междупалубных пространствах высотой 52 см невозможно даже сидеть... Но двойные нос и корма ясно указывают на то, что речь идет о первом в мире катамаране, симбиозе двух судов. Поэтому мы вправе допустить, что и цифры приводятся двасенные. И тогда «чудо» развешается: каждое судно вполне могло иметь длину 61,6 м, а при такой длине — по 30 весел на борт. Если

каждым веслом управляли 20 человек, то всего их на палубе было 2 тыс. То же — на втором судне. На общей палубе (над гребцами) фараон мог устраивать приемы, на ней разместились бы и немалое количество воинов. Не ясен лишь вопрос с высотой: даже если это и двоянная цифра, она велика для однопалубного судна. Но она была бы реальной, если «носсовая надстройка» была чем-нибудь вроде осадной башни: их устанавливали как раз на носу, а Плутарх употребляет слово «палуба» в единственном числе... Не совсем понятно и назначение этой черепахи. Прогулочной тессараконтеру называют лишь предположительно: хотя Плутарх и сообщает, что на ней можно было разместить 3 тыс. воинов, он тут же добавляет, что «это судно годилось лишь для показа, а не для дела и почти ничем не отличалось от неподвижных сооружений, ибо стронуть его с места было и небезопасно, и чрезвычайно трудно, тогда как у судов Деметрия красота не отнимала мощи, устройство их не было настолько громоздким и сложным, чтобы нанести ущерб делу, напротив, их скорость и боевые качества заслуживали еще большего изумления, чем громадные размеры» (26в, XIII). Так закончился эксперимент, начатый Деметрием и растянувшийся на сотню лет.

Л. Кэссон высказывает интересное предположение о том, что наращивание размеров кораблей связано с другим изобретением Деметрия: он первый додумался устанавливать на палубах катапульты и баллисты. Некоторые из них были таких размеров и мощности, что справиться с поддержкой их веса и противостоянием отдаче могли только крупные и устойчивые суда, имеющие к тому же достаточно места, чтобы хранить камни для баллист и копия для катапульт. До тех пор пока это изобретение не стало всеобщим достоянием, Деметрий был непобедим. Его катапульты метали 5-метровые тяжелые копия на 120 м, создавая достаточно широкую зону обстрела, под прикрытием которой более легкие суда (пиратские и купеческие) могли подойти к берегу и высадить десант, если штурмовались береговые укрепления, а в морском бою артиллерия Деметрия сметала с палуб все живое, проламывала сами палубы и борта, и его триеры или тетеры спокойно, без потерь плыли вражеские корабли с деморализованными экипажами. Когда Деметрию пришлось иметь дело с равным флотом, он изобрел гелеполы — деревянные осадные башни, разъезжающие по палубам на колесах во всех направлениях. С их высоты хорошо укрытые лучники прицельным огнем расстреливали на неприятельских кораблях всех, кто имел неосторожность высунуть нос на палубу. В битве с Птолемеем у Саламина он, вероятно, впервые применил эти изобретения. Вооруженность македонского флота оставалась непревзойденной, пока изобретения не рассекречивались.

В 190 г. до н. э. решающей силой на море стал Родос: он изобрел (или воскресил из забвения) самое страшное оружие древних — «греческий огонь» и вооружил им флот. На носях родосских кораблей были установлены два шеста, метавшие сосуды с этой адской смесью в неприятеля. Именно благодаря «греческому огню» Эвдаму удалось победить Поликсенида в том же году (это был дебют нового оружия). Но изобретение это пришло слишком поздно: в августе 201 г. до н. э. Родос, наблюдая быстрое возвышение Филиппа V, предложил Риму вмешаться в восточные дела. Это был роковой шаг: поколение спустя, пишет Кэссон, «гость пришел, чтобы остаться» (I11, с. 156). «Греческому огню» по просьбе самих греков было противопоставлено римское железо.

Римляне привнесли в тактику морского боя единственное изобретение, и оно было вызвано тем, что они не желали вникать в тонкости чуждого им морского искусства, всегда предпочитая уму силу. Этим изобретением был корвус — «ворон». Чтобы представить его себе, нужно вспомнить средневековые перекидные мосты, имевшиеся в каждой крепости, окруженной рвом, и сохранившиеся до нашего времени. Если представить такой мост длиной 8—11 м и шириной чуть больше метра, снабженный невысокими бортиками и имеющий двойной трос на том конце, который должен коснуться противоположного берега рва, — это и будет корвус,

Трос, жестко закрепленный на оконечности мостика, проходил к шесту на носу корабля, протягивался через блоки, укрепленные на высоте, соответствующей длине корвуса, а далее — через направляющий блок, закрепленный пониже. Если потянуть за этот трос, корвус, соединенный шарнирно с основанием шеста, поднимался, прижимался к шесту, охватывая его бортиками, и закреплялся вертикально, составляя с ним одно целое. Когда трос опускался, корвус падал, увлекаемый своим весом, и превращался в abordажный мостик. Если к этому добавить, что он был снабжен острой шпорой, прикрепленной перпендикулярно в нижней части его дальней оконечности, не приходится удивляться ошеломляющей победе Гая Дуилия, впервые испытавшего в деле это изобретение. Римские корабли приближались к карфагенским, как для таранной атаки. Пунийцы, наблюдая «неумелые» маневры римлян, спокойно их поджидали, предвкушая победу. Но когда корабли сблизились, шпоры римских корвусов молниеносно вонзились в палубы пунийских пентер, и по мостикам ринулись легионеры, вооруженные, как для обычного сухопутного боя. Все было кончено в считанные минуты...

Не исключено, что корвус был не чисто римским изобретением, а греческим: ведь корабли Дуилия строили южноиталийские греки, возможно, что автором был какой-нибудь пират: эвпатриды удачи были горазды на всяческие неожиданности и всегда любили внешние эффекты. Греки и этруски (пираты в том числе) были не только наставниками римлян в морском деле, но и их флотоводцами, особенно после того, как тень римского орла распростерлась над Балканами. Своим морским богом римляне назначили Нептуна, слегка изменив имя этрусского Нетуна. Но все остальное устройство флота они переняли у греков.

В латинский язык перешли греческие названия судов: келокс (быстроходная яхта), кимба и скафа (разновидности челнока), лемба (легкое быстроходное остроконечное многовесельное судно, изобретенное иллирийскими пиратами), фаселус (легкое быстроходное судно, распространенное в Киликии); части и принадлежности корабля: артемон (брамсель), контус (шест, багор), карбас (парус), махина (осадное орудие), прора (корабельный нос), ремулк (буксирный канат), скалм (уключина); названия корабельных должностей или рода морской деятельности: навта (лодочник, корабельщик, судовладелец, мореход, путешественник и просто моряк), наварх (командир корабля или эскадры), навклер, пират, прорета (носовой впередсмотрящий, помощник рулевого); навмахия (морской бой); названия ветров и многое, многое другое. Из подобных терминов можно составить целый словарь. Должны были пройти годы, прежде чем римляне обрели собственное лицо как морская нация.

Параллельно с непрерывным совершенствованием морской науки шло развитие науки географической. Наиболее заметные успехи география сделала со времен Дария I — мудрого и дальновидного правителя, недооцененного последующими поколениями, смотревшими на него глазами его врагов — греков. Дарий никогда не упускал возможности пополнить знания о мире. Уже в первые годы своего правления, примерно в 518—516 гг. до н. э., он послал карийца Скилака из Каринанды, уроженца острова Кос, обследовать течение Инда, считавшегося краем Ойкумены, и местности, прилегающие к его устью. Скилак спустился по Инду от Каспатира, поплыл на запад и на тридцатом месяце достиг того места, откуда отправлялись финикийцы в круиз вокруг Африки по поручению Нехо (10, IV, 44). Дарий явился преемником Нехо и в другом предприятии: он закончил строительство канала от Нила к Красному морю. Последовавшие политические неурядицы вновь привели к запустению и заносу канала, и даже возникла легенда (33, С804), опровергающая свидетельство Геродота, что Дарий не довел работу до конца, так как был остановлен советниками, предостерегшими его, что смешение пресного Нила с соленым морем лишит египтян воды, а разница в уровнях морей чревата затоплением всего Египта (распространенное мнение в ту эпоху, известное и Периандру, отказавшемуся от строительства Коринфского канала

по той же причине). Эта легенда развеяна самим Дарием: археологи нашли несколько стел, установленных им по трассе канала и подробно повествующих о его сооружении и эксплуатации.

В одиночку купцы, как и тысячи лет назад, не рискуют выходить в Южные моря. Если в Средиземном море многие случайности могут помешать пирату сделать свое дело, то здесь, в водах, бедных архипелагами, торговые суда беззащитны. Плиний приводит две основные причины, препятствующие судоходству в Индийском океане: чрезмерный зной и пираты из числа прибрежных жителей, которые подбираются к проходящим кораблям и, «используя попарно покрытые наподобие палубы бычьей шкуры, постоянно занимаются пиратством, пуская отравленные стрелы» (60, VI, 176). Поэтому купцы собирают в каком-нибудь крупном порту большие флоты и оттуда отправляются «до Индии и оконечностей Эфиопии, откуда привозят в Египет наиболее ценные товары, а отсюда снова рассылают их по другим странам; поэтому взимаются двойные пошлины — на ввоз и вывоз; на дорогостоящие товары и пошлины дорогие» (33, С798). Со времени Птолемея II такие флоты отправлялись, как правило, из самой Александрии: в 277 г. до н. э. этому царю удалось расчистить и благоустроить канал от Нила к Красному морю (49, I; 33, II), поддерживавшийся с тех пор в судоходном состоянии. Возможно, своей решимостью он обязан исследованиям Эратосфена, ставшего директором Александрийской библиотеки в год смерти Птолемея II. Египтяне dokonчили работы, брошенные персами, «прокопали перешеек и сделали пролив запирающимся проходом, так что можно было по желанию плыть беспрепятственно во Внешнее море и возвращаться обратно» (33, С804). По свидетельству Диодора, не верившего в возможность эксплуатации канала Дарием, Птолемей снабдил его системой шлюзов, чтобы сгладить разницу в уровнях.

Однако купцы и судовладельцы, не желавшие рисковать прибылями, предпочитали другие трассы, лучше охраняемые, более короткие и не связанные с превращениями морской стихии. Моряки проходили вдоль индийского побережья и доставляли товары в устье Евфрата. Отсюда верблюды перевозили их в Селевкию, куда стекались также грузопотоки древнейшим караванным путем от Индии через Афганистан и Иран. (После разрушения Селевкии римским полководцем Авидием Кассием в 164 или 165 г. грузы Востока изменили свой маршрут, но местоположение этого города было столь удачным, что 600 лет спустя почти на этом же месте возник Багдад, разбогатевший на посреднической торговле в nevertheless короткий срок.) Далее этот поток делился на три основных русла: первое направлялось к югу в Тир и Сидон, второе — на юго-запад до Антиохии, третье — на запад до Эфеса. Затем товары развозились по всему Средиземноморью.

Но осуществить это было непросто. Именно там, где к морю подходили караванные дороги, возникла пиратская корпорация, заставившая содрогнуться мир и в течение десятилетий оспаривавшая господство над ним у Рима,

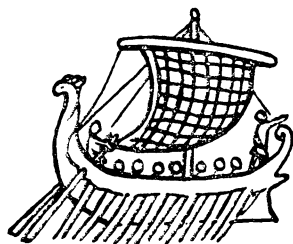
КАРТИНА ПЯТАЯ

Гавань Остии была одной из самых оживленных (рельеф ок. 200 г. н.э.):

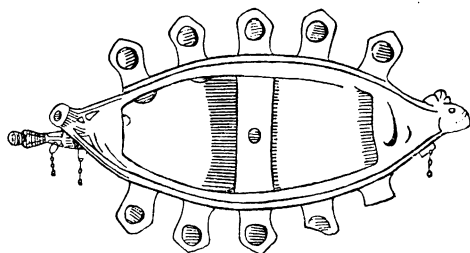
- 1 — сходня к набережной;
- 2 — мачта для гистиона в роли грузовой стрелы с блоком;
- 3 — зарифленный парус; 4 — статуя Нептуна; 5 — триумфальная арка;
- 6 — маяк; 7 — большой парусник у набережной;
- 8 — жертвоприношение в кормовой части пассажирской палубы;
- 9 — лоцман в шляпке; 10 — рулевое весло.



Парусно-весельное судно
времен Цезаря

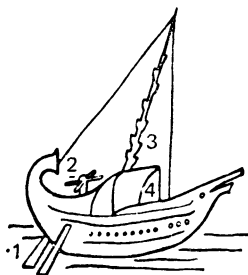


Этой бронзовой лампой
пользовались римские моряки



Парусное судно:

- 1 — рулевое весло;
- 2 — ворот для подъема мачты;
- 3 — неоструганная мачта;
- 4 — каюта.

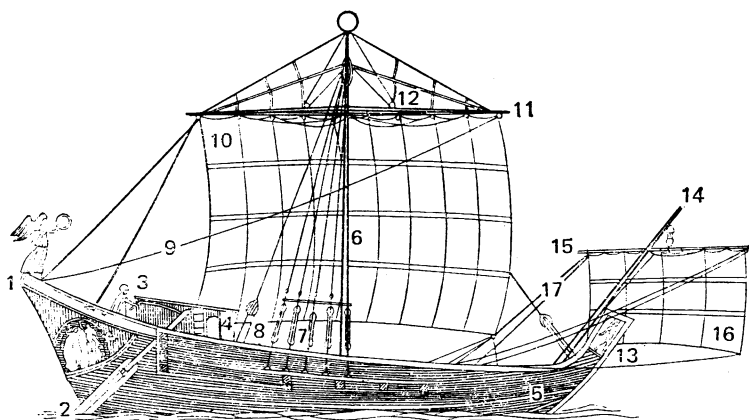


Триумвиры
(изображение на монете)

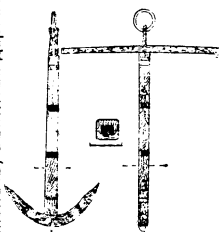


Римский торговый парусник (реконструкция):

- 1 — ахтерштевень с кормовой фигурой; 2 — рулевое весло;
- 3 — кормчий с румпелем; 4 — кормовая надстройка-каюта;
- 5 — корпус корабля и ватерлиния; 6 — мачта; 7 — фордуны (штаги);
- 8 — канат для управления реем с блоками; 9 — брасы;
- 10 — рейковый парус, сшитый из 36 полотен; 11 — главный рей;
- 12 — верхний парус, сшитый из 8 полотен; 13 — носовая фигура;
- 14 — носовая мачта; 15 — рей носовой мачты;
- 16 — носовой парус, сшитый из 12 полотен; 17 — брасы



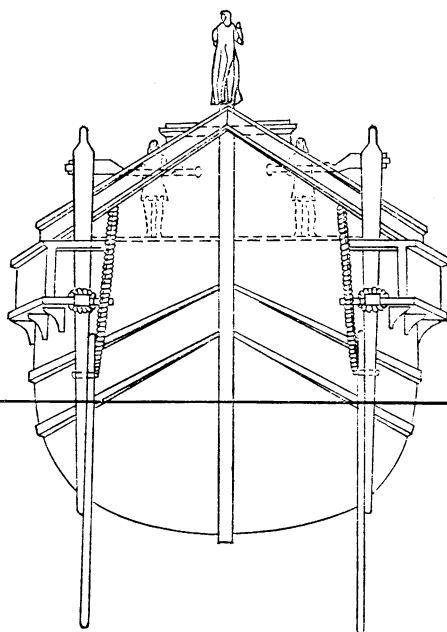
Якорь с подвешенным штоком
с барки Калигулы
(железо, оббитое деревом)



Марк Випсаний Агриппа
(изображение на монете)

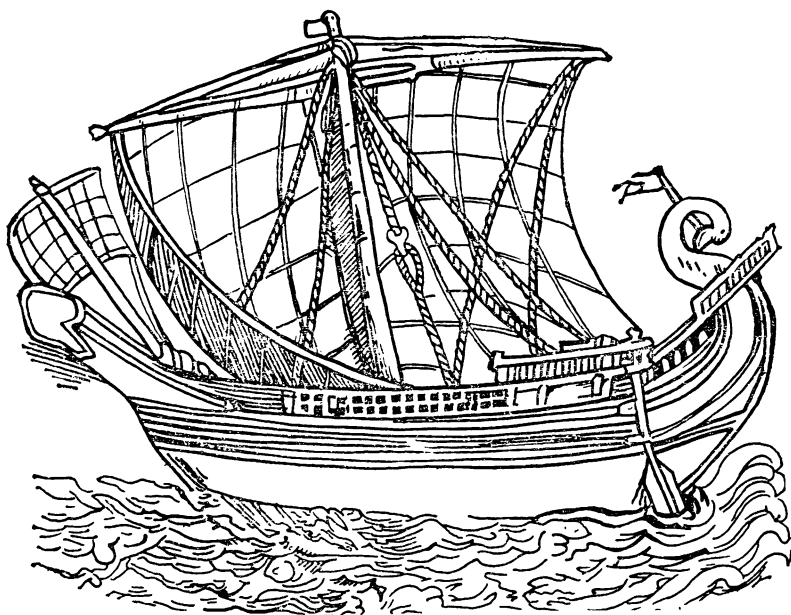


Рулевое устройство грузового корабля (реконструкция)



КАРТИНА ПЯТАЯ

Торговое судно из Сидона (рельеф саркофага)



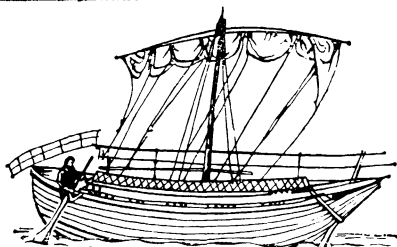
Помпей Великий
(изображение на монете)



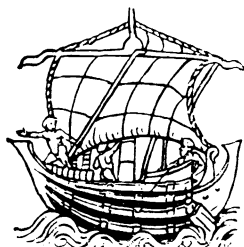
Секст Помпей
(изображение на монете)



Парусное судно
(рисунок на вазе)



Излюбленное судно
пиратов: либурна
(рельеф)





*Время и место действия:
II в. до н. э.—II в. н. э.,
все Средиземноморье*

В 146 г. до н. э., когда дикие козы слизывали римскую соль с земли Карфагена, когда Коринф лежал в еще дымящихся развалинах, а афиняне начинали осваивать латинский язык, на другом берегу моря, в Сирии, молодой человек вел странные переговоры с подозрительными людьми, чья изысканная одежда не соответствовала грубой речи и чрезмерно обветренным лицам. Завсегдатаи портовых кабаков Библа, Лаодикен, Гераклеи уже запомнили его лицо и узнали имя: Трифон — «Роскошно живущий». Уроженец Касиан — небольшой крепостцы близ Апамен. Друзья называли его Диодотом — «Даром божьим». Трифон-Диодот был известен и при дворе Антиоха VI, где получил воспитание и успел завести массу полезных знакомств. Он разъезжал по всей Апамейской области, собирая дань для царя. Особенно долго он задерживался в портовых городах. Имя вполне соответствовало образу его жизни, Трифон сорил золотом направо и налево.

В 142 г. до н. э. Трифон при поддержке этих городов сверг Антиоха и узурпировал сирийский трон. Главную цитадель царя, куда он бежал из столицы, — Берит Трифон сровнял с землей, а царский флот захватили люди, среди которых было немало обладателей изысканной одежды и загорелых лиц. То были киликийские пираты, хорошо помнившие обещание Диодота оказать им покровительство, если они помогут ему овладеть троном и удержаться на нем. Служили они всем, кто прилично платил и не покушался на их независимость.

Своим опорным пунктом Трифон-Диодот сделал Коракесий — укрепление на крутой обрывистой скале высотой до 200 м, соединенной с материком узким перешейком. Пираты охотно помогли Трифону превратить Коракесий в неприступную крепость, и после его гибели (загнанный Антиохом в ловушку, Трифон покончил с собой) сделали ее своей центральной базой. В ней находили приют и защиту пираты всего побережья.

Коракесий располагался у западной оконечности нагорья Ташли. У восточной оконечности был выстроен его двойник — город-крепость Корик, точно так же устроенный на островке, соединенном с берегом песчаной косой. Место это было столь удачно для

обороны, что его использовали десятки поколений местных жителей. И теперь еще на островке виднеются развалины замка Кергез, чьи хозяева повелевали окрестными водами.

Вся эта местность — Киликия Трахея — «неровная, каменная» — была, по словам Страбона, словно нарочно создана для разбоя. Этому благоприятствовали не только условия природные, но и условия политические. После захвата Римом Пергама в 130 г. до н. э. Западная (горная) Киликия стала магнитом, притягивающим к себе все отбросы общества. Получив Пергамское царство «в дар» от царя Аттала Филометора, чей прадед был союзником родосцев и сражался вместе с ними на стороне римлян против Филиппа V, Рим не сумел дать окраинам Пергамского царства нового хозяина. О лучших условиях для создания пиратского государства трудно было мечтать. Высокие горы заставляли жителей селиться у их подошвы — на приморской равнине, открытой для вражеских набегов. Обилие корабельного леса способствовало судостроению. Бесчисленные бухточки, гавани, шхеры служили превосходными укрытиями для кораблей, а горы — великолепными укреплениями и убежищами. В 70-х годах до н. э. некий Зеникет, некоронованный властитель Корника, Фаселиды и значительной части Памфилии, избрал своей резиденцией ликийскую гору Феникунт, возможно памятуя об ее втором имени — Олимп. С ее вершины, парящей на высоте 2375 м, он, словно стервятник, обозревал море до Кипра на юге и до Киклад на западе, а также всю Ликию, Милнаду, Памфилию и Писидию, намечая очередную жертву. Когда грабежи Зеникета стали невыносимыми и римский полководец Публий Сервилий уничтожил пиратов, захватил в плен их главаря Нико и взял Олимп приступом, уверовавший в свое бессмертие Зеникет принес щедрую жертву богам: он сжег живо себя и свою семью.

Контролируя такие обширные области, пираты с легкостью добывали рабов для продажи. На любом невольничьем рынке Греции и Малой Азии можно было приобрести не только раба, но и любые сведения, относящиеся к работорговле: о ценах, о наличии рабов разных национальностей, о поле, цвете кожи и возрасте, об ожидаемых поступлениях. В Эгейском бассейне действовало своего рода «агентство», широко разветвленное и узкоспециализированное. Живой товар стал еще прибыльнее, чем раньше. Новообращенных рабов доставляли в Киклады, где Делос, переданный римлянами в 167 г. до н. э. Афинам с условием, что это будет свободный порт, сделался самым крупным международным невольничьим рынком из всех, какие знала история.

Делос издавна был партнером Родоса и Коринфа в их посреднической торговле, и хлынувший в него поток богатств заставил островитян подумать о новой гавани, удовлетворяющей уровню товарооборота. Она была выстроена уже после гибели Коринфа,

в 125 г. до н. э. Около нее, пишет В. Тарн, «выросла масса храмов, магазинов, помещений для различных национальностей и их культов; вершиной этого строительства в конце века стал рынок италичков; более же дешевые постройки украшали простыми статуями и мозаикой, скопированными с более древних образцов. Здесь встречались египтяне, финикийцы, сирийцы, уроженцы Понта и Вифинии; минеи из Южной Аравии принесли сюда своего бога Вадда; в 100 г. евреи здесь построили свою синагогу... Делос в союзе с пиратами взялся за снабжение Италии тем, что она требовала, т. е. рабами» (100, с. 238—239). Общая длина делосских причалов достигала 2 км — огромная цифра для того времени. По свидетельству Страбона, Делос «был способен в один день принять и продать десятки тысяч рабов» (33, С668). Гарантия надежного и выгодного сбыта невольников толкала на попрание андраподистов всех, кто имел крепкие мускулы и быстрые ноги. Товар не залеживался. «Купец, приставив и разгрузив корабль, все продано» — эта поговорка родилась на Делосе в те дни. Безнаказанность рассматривалась как поощрение, а добыча — как законный заработок. Римляне мало интересовались сирийскими делами, а сирийским правителям после мятежа Трифона и последовавшей вслед за ним серией восстаний было не до пиратов. Антиох обладал незаурядным талантом портить отношения со своими соседями — Кипром, Египтом, Родосом, и этим не замедлили воспользоваться его подданные, вынужденные самостоятельно заботиться о своем пропитании. Флор сообщает, например, что пиратская эскадра некоего Исидора безнаказанно хозяйничала во всем Восточном Средиземноморье от Кирены до Крита и Пелопоннеса (52, III, 6). Очистив этот «золотой треугольник», Исидор со своими 13 квинкверемами нанялся на службу к понтийскому царю Митридату VI, и вполне вероятно, что, после того как он попал на Лемносе в плен к Лукуллу, стал так же ревностно служить римлянам.

Когда Селевкиды заметили, что хозяева в государстве не они, а бесчисленные вожди пиратских шаек, было поздно. По их просьбе римский сенат отрядил в Малую Азию поочередно нескольких полководцев, чтобы те ознакомились с положением дел на месте. Диагноз оказался совсем иным, чем ожидали сирийские цари. Римляне решили, с ноткой растерянности пишет Страбон, «что пиратство явилось только следствием испорченности правителей, хотя и постыдились устранить последних, так как сами утвердили порядок наследования в роде Селевка Никатора» (33, С669). Брошенные покровителями, Селевкиды стали добычей парфян, захвативших земли за Евфратом, Армению и прибрежные области Сирии. Море парфяне передали в распоряжение кликийцев. Впоследствии римляне горько сожалели о своем недальновидном небрежении окраинными государствами, они слишком поздно поняли, что допустить ошибку куда легче,

чем ее исправить. Но тогда они были слишком заняты подавлением нескончаемых восстаний рабов, потом вспыхнула война с Митридатом VI, после нее Рим залили кровью римские полководцы Марий и Сулла...

Митридатовы войны дали новый толчок пиратству. Умный и хитрый политик, образованнейший человек своего времени, Митридат создал необъятную империю, соперничавшую с Римом. Используя пиратов в завоевании прибрежных государств, он провозгласил их своими союзниками, узаконив существование пиратского государства с центром в Киликии. В его флоте, насчитывавшем 400 трирем, множество пентеконтер и легких судов, пираты — греки из портовых городов Понта, египтяне, финикийцы и особенно киликийцы — играли не последнюю роль. «Благодаря их помощи он установил свое господство на море, почти парализовал римское наступление на несколько лет в первой войне и оттянул решающее сражение во второй. Наличие больших корпораций пиратов для найма вводило, таким образом, непредсказуемый фактор в многие войны на Средиземном море», — пишет Э. Ч. Семпл (121, с. 150).

Пираты верили в Митридата и любили его, и это был главный «непредсказуемый фактор». Когда ему однажды грозила гибель в бушующем море, легкое пиратское судно, презрев опасность, сумело подобраться к царскому кораблю, где трюм уже был полон воды, и Митридату «вопреки всякому ожиданию», пишет Плутарх (26д, 13), удалось достичь берега. Ошибка Митридата была в том, что он всячески сдерживал действия пиратов, подчиняя флот задачам армии. Если бы пиратские флотоводцы (а среди них было немало талантливых) имели возможность самостоятельно планировать и осуществлять свои операции, исход войны мог бы быть иным.

Но грабители морских дорог никогда не пренебрегали и собственными интересами. Зимой 87/86 г. до н. э. Сулла перед угрозой надвигающегося голода послал Лукулла с флотом сопровождать продовольственные транспорты из Египта в Киренаики. У Лукулла было 6 кораблей: 3 греческих легких судна и 3 родосские биремы. Однако ему удалось склонить на свою сторону критян и с их помощью навести порядок в Кирене. Плутарх не сообщает, как удалось Лукуллу убедить критян. Крит был в то время настоящим пиратским государством, и поэтому наиболее вероятно, что Сулла решил поделиться с критянами награбленными сокровищами: ни римские легионы, ни тем более угрозы пираты в грош не ставили. Возможно даже, что это были те самые пираты, которые, освободившись от своих обязательств перед Лукуллом, потопили почти весь его флот сразу же по отплытии из Киренаики в Египет. После этого Лукулл решил не связываться со столь ненадежными союзниками и, набирая флот для похода на Кипр, избегал появляться в городах, известных как пристанище пиратов.

В 84 г. до н. э. Сулла заключил с Митридатом мир на выгодных для царя условиях. Но мир был для римлян понятием относительным. В то время как проконсул Киликии сулланец Публий Сервий Ватия, получивший впоследствии прозвище Исаврийский, штурмовал твердыню Зеникета на Олимпе (в 78 г. до н. э.), на западе уже четвертый год дымился очаг новой гражданской войны. Римский наместник в Испании Квинт Серторий собрал изгнанников, недовольных режимом Суллы, провозгласил независимость Испании и объявил Риму войну. Сертория называли «новым Ганнибалом», и сходство политической ситуации действительно зашло довольно далеко. Снова угроза Риму исходила с Пиренейского полуострова, а отсутствие флота Серторий компенсировал союзом с пиратами, обеспечившими ему безопасность с моря и отличные плацдармы для наступательных операций — вроде Питиусских островов в Балеарском архипелаге, захваченных в 81 г. до н. э. для Сертория киликийскими пиратами. Здесь они перехватывали продовольственные суда римлян, заставляя их армию голодать, сея панику и недовольство. Подобно тому как Ганнибал поставил Рим перед перспективой войны на два фронта, заключив союз с Филиппом V, так и Серторий привел римлян в ужас, когда они узнали о его переговорах с Митридатом. Молодому Гнею Помпею, посланному с армией в Испанию, удалось, однако, после ряда поражений сломить упорство восставших не столько силой, сколько хитростью. Все свои силы Помпей употребил на то, чтобы посеять рознь среди восставших и нейтрализовать их союз с Митридатом и пиратами. Серторий был убит заговорщиками в Оске во время пира в 72 г. до н. э., но его морская база еще долго оставалась пиратским гнездом...

Армия Помпея еще спасала Рим от «нового Ганнибала», когда «третий Ганнибал» открыл военные действия в самой Италии и едва не захватил Вечный город. Его звали Спартак, и это имя достаточно известно, чтобы излагать здесь все перипетии его схватки с Римом. Но нельзя не вспомнить, что и этот полководец — один из самых талантливых и честных в истории — не погнушался заключить договор с киликийскими пиратами о переправе его двухтысячного войска в Сицилию. Он был обманут, но из этого вовсе не следует, что не выполнялись другие подобные договоры: пираты дорожили своей клиентурой и своей репутацией. Подробности этой истории неизвестны. С скромное сообщение Плутарха о том, что «киликійцы, условившись со Спартаком относительно перевозки и приняв дары, обманули его и ушли из пролива» (26г, 10), Саллюстий дважды дополняет не менее глухими намеками об оборонительных мероприятиях, якобы предпринятых пропретором Сицилии Гаем Верресом и отпугнувших разбойников. Однако мнение Саллюстия опровергает Цицерон в речи против Верреса: «Стало быть, это ты помешал полчищам беглых переправиться из Италии в Сицилию?

Где, когда, откуда? Никогда ничего подобного мы не слыхали... А ведь если бы в Сицилии были против них хоть какие-нибудь сторожевые отряды, не пришлось бы тратить столько сил, чтобы воспрепятствовать их попыткам» (38в, 5). Правдивость Цицерона несомненна, ее признал сам Веррес, удалившийся в изгнание, не дожидаясь второй сессии суда.

Картина, нарисованная Цицероном, удручающая. Алчность и распутство наместника привели к тому, что сицилийский флот стал понятием сугубо арифметическим: голодающие гребцы и воины толпами убегали в горы и занимались грабежами, корабли выходили в море полупустыми. Однажды квестору и легату * Верресу удалось захватить вблизи Сиракуз пиратский корабль, нагруженный добычей так, что «тяжесть собственного груза его и погубила» (38в, 63). Распорядившись трофеями по своему усмотрению, Веррес задумал лишить сиракузян давно забытого ими зрелища — казни пиратского главаря. «Веррес получил за него деньги от пиратов!» — в негодовании восклицает Цицерон. Но захваченный корабль стоял в гавани у всех на виду, и число весел свидетельствовало о численности его экипажа. Поэтому сиракузяне «день за днем вели счет выводимым на казнь пиратам». Тогда Веррес, чтобы успокоить общественное мнение, стал обезглавливать вместо помилованных им пиратов... римских граждан — одних под видом уцелевших воинов Сертория, других — как вступивших в сговор с пиратами. Несмотря на то что им перед казнью закутывали головы, сиракузяне по различным признакам узнавали своих сограждан — захваченных пиратами моряков и торговцев! Главарь пиратов и многие из его людей почти год жили в доме Верреса — бывшем дворце тирана Гиерона, наслаждаясь всеми благами жизни, и лишь по требованию Цицерона были переведены из него в тюрьму.

Летом Веррес покидал душный дворец и выезжал на природу: его роскошные палатки устанавливались на морском побережье, здесь римский наместник содержал свой гарем из жен знатных сиракузян. Среди них блистала своей красотой Нинка — жена Клеомена. Чтобы вернее удержать ее при себе, Веррес вручил командование флотом ее мужу (это само по себе было неслыханно: сиракузяне не являлись римскими гражданами) и под благовидным предлогом отослал все корабли к Пахинскому мысу. Когда они проплывали мимо лагеря, Веррес устроил смотр своим военно-морским силам: «Полководец римского народа стоял на берегу, обутый в сандалии, в пурпурном греческом плаще и тунике до пят, и какая-то бабенка его поддерживала» (38в, 86). Юмор этой фразы состоит еще и в том, что Веррес был одет в греческий наряд, а римляне считали греков варварами. Это было равносильно тому, как если бы римский наместник принимал парад, одетый в козын шкуры!

* Должностные лица в Древнем Риме.

Флот добирался до Пахина пять дней вместо обычных двух.

Клеомен, неожиданно-негаданно заполучивший столь ответственный пост, во всем старался подражать наместнику: пока матросы собирали корни диких пальм, дабы утолить голод, он установил на берегу свою палатку и в ней с утра до ночи беседовал с Бахусом. Но когда он получил известие, что в Одиссейской гавани ¹ появился пиратский флот Гераклеона ², бравый адмирал проявил чудеса оперативности: он приказал поднять на своей квадриреме паруса, обрубить якоря, и, повелев остальным кораблям следовать за собой, обратился в бегство. А поскольку на флагманской квадриреме было больше гребцов, а на остальных не было парусов, «летающая квадрирема исчезала уже из виду, тогда как прочие корабли никак не могли сдвинуться с места» (38в, 88). Пираты захватили два замешкавшихся корабля и расправились с их экипажами. Остальные, «не столько убегая от пиратов, сколько поспевая за предводителем», нагнали его в Гелоре, примерно на полпути к Сиракузам. Здесь Клеомен бросил корабль на волю волн, и «остальные корабельщики, увидев своего вожда на берегу, последовали его примеру, — все равно ведь у них не было средств ни к битве, ни к бегству» (38в, 91). Гераклеон, со своими четырьмя суденышками неожиданно оказавшийся победителем, приказал сжечь выброшенный на песок сицилийский флот.

Оценив обстановку, пираты двинулись на Сиракузы, восхищаясь собственной смелостью. Расчет Гераклеона был точен. Его корабли, по словам Цицерона, «бороздили воду перед форумом и набережными Сиракуз». «Сюда, — бросает оратор обвинение Верресу, — за столько войн, не раз пытавшись, не сумел проникнуть властвовавший морем знаменитый карфагенский флот; сюда не прорывались ни в Пунийских, ни в Сицилийских войнах непобедимые до твоего преторства славные римские корабли... Веррес! Стоило тебе стать претором, как в этих водах почем зря стали разгуливать пиратские суденышки. Сколько помнят люди, только раз сюда ворвался силою и множеством трехсот кораблей афинский флот, но и он, подавленный самой природой, нашел здесь свою гибель: здесь впервые было сломлено могущество Афин, в этих водах потерпели крушение и слава их, и власть, и достоинство. А теперь в эти воды пробрался пират, не боясь, что город окружал его и сбоку, и с тылу!.. О, как шествовали здесь пиратские корабли! За собой они разбрасывали корни диких пальм, найденные на наших кораблях, чтобы все увидели позор претора и беду Сицилии... В сиракузском порту пират справляет триумф над флотом римского народа, и беспомощнейшему и бессовестнейшему претору летят в глаза брызги от пиратских весел. Не от страха, нет, а единственно от пресыщения победою, пираты наконец покинули гавань» (38в, 97—100). Всех командиров кораблей Веррес приказал казнить «за измену и трусость»,

сохранив жизнь лишь Клеомену — из любви к его ветреной супруге.

Веррес был наместником Сицилии в 73—71 гг. до н. э. — как раз в те годы, когда Италию сотрясало восстание Спартака. Эпизод с Гераклеоном произошел в конце его наместничества. Поэтому приведенное мнение Саллюстия едва ли заслуживает внимания. Пиратов ничто не могло «отпугнуть» в лишенной флота Сицилии. Скорее им помешало что-то другое — быть может, нехоти для Спартака подвергнувшееся более выгодное и срочное дельце. Немного времени спустя они вернулись к Италии — не для того ли, чтобы с запозданием выполнить свое обещание? Мы можем судить об этом по тому, что после 71 г. до н. э., когда преемнику Верреса Лукию Метеллу удалось исправить ошибки своего предшественника и изгнать Гераклеона из сицилийских вод, ряды пиратов оказались пополненными за счет разбитых отрядов восставших рабов, и среди них было немало спартаковцев.

О том, что пираты, получив гарантии, были верны своим обязательствам, рассказывает приводившаяся выше Аморгская надпись. Похожую историю, относящуюся к зиме 76 г. до н. э., когда пираты уже «имели большой флот и с помощью своих бесчисленных кораблей захватили все море» (26и, 1) сообщает и Плутарх. Римский корабль, шедший из Вифинии на Родос, был ими захвачен у острова Фармакуссы, недалеко от Милета. Пиратам повезло: среди пассажиров был 24-летний римский патриций с большой свитой, направлявшийся на Родос, чтобы поступить в прославленную школу красноречия Апполония Молона, учителя Цицерона. Прикинув его платежеспособность, пираты потребовали выкуп в 20 талантов. Сумма была колоссальной, но римлянин рассмеялся им в лицо, заявив, что он стоит по меньшей мере 50 талантов. Те, естественно, не возражали. Тогда патриций разослал свою свиту по малоазийским городам, оставив при себе лишь лекаря и двух слуг. В плену он провел 38 дней, обращаясь с пиратами так, «как если бы те были его телохранителями, а не он их пленником»: укладываясь спать, он требовал полнейшей тишины; заставляя выслушивать сочиненные им поэмы и речи, ожидал восхищения, а если оно казалось ему недостаточным, называл слушателей неучами и варварами, заслуживающими веревки. Пираты все сносили терпеливо, зачарованные огромностью суммы. Когда наконец прибыл корабль с выкупом, пленник живым и невредимым возвратился на нем в Милет, спешно снарядил корабль и погнался за своими талантами. Пираты не успели их еще поделить, он застал их на том же месте и почти всех захватил в плен. Их добычу он присвоил себе в качестве приза, рассчитался с кредиторами, а разбойников доставил в Пергам и заключил в тюрьму. Совершив эти подвиги, патриций отправился к проконсулу провинции Азии Марку Юнию и предложил ему исполнить свои обязанности — наказать пленных пиратов. Но Юний из зависти к захва-

ченным патрицием богатствам и в надежде на свою долю не спешил: он «заявил, что займется рассмотрением дела пленников, когда у него будет время» (26и, 2). Тогда патриций, рассудив, что уж у него времени предостаточно, сам выполнил работу проконсула: «распрошавшись с ним, направился в Пергам и, собрав всех пиратов, приказал распять их, как он предсказывал им это часто на острове, когда они считали его слова шуткой» (26и, 2). В благодарность же за мягкое с ним обращение и не желая подавать пример ненужной жестокости, он приказал, прежде чем развесить пиратов по крестам, заколоть их.

Молодого аристократа звали Гай Юлий Цезарь. Это было второе его знакомство с морскими разбойниками: впервые он с ними столкнулся два года назад, когда участвовал в антипиратском походе Публия Сервилия (возможно, он был и среди штурмующих крепость Зеникета). По словам Цицерона, Сервилий захватил в плен больше пиратских главарей, чем все его предшественники (38в, 66), и в этом — известная заслуга Цезаря.

Можно без преувеличения сказать, что род Цезаря был злым гением пиратов на протяжении столетия. Сам он снова имел с ними дело во время Александрийской войны, где войска противника в значительной мере состояли из сирийских и киликийских пиратов и разбойников, беглых рабов, уголовников и изгнанников. Гней Помпей, уже познакомившийся с пиратами во время войны с Серторием, но еще не подозревавший, что его звездный час впереди, приходился Цезарю зятем. На Юлии из рода Цезарей был женат Марк Антоний, претор 74 г. до н. э. В этом году он и погиб у берегов Крита в битве с пиратами, пытаясь очистить от них море, за что получил насмешливое прозвище Критский: кандалы, прихваченные этим римским Мальбруком в огромном количестве для разбойников, были надеты ими на пленных римлян³. Отцом незадачливого претора был оратор Марк Антоний, консул 99 г. до н. э., с чьим именем связывается первое планомерное наступление римлян на пиратов около 102 г. до н. э., а старшим сыном — триумvir Марк Антоний, друг Цезаря, женатый на единокровной сестре Октавиана Августа (внучатого племянника и приемного сына Цезаря) Октавии.

Звание властителя морей, завоеванное Римом в кровопролитных войнах с Карфагеном, Грецией, Македонией, превращалось в фикцию благодаря наместникам вроде Верреса и проконсулам вроде Юния, хотя «многоиспытное» Средиземное море стало фактически Римским озером. Подлинными его хозяевами были пираты, чья корпорация разрасталась, как саркома. Они опустошали побережья и нападали на города, грабили и топили купеческие суда и вступали в сражения с высылаемыми против них эскадрами. Даже покровительствуемый ими Делос не мог считать себя в безопасности. Если первое нападение на этот остров, связанное с именем теосца

Апелликона, посланного афинянином Аристионом, было успешно отбито, то всего лишь несколько лет спустя, в 88 г. до н. э., делосцам пришлось иметь дело с более опасным врагом. Историки по-разному называют имя предводителя этого похода — Архелай (46, 28) или Менофан (23, III, 23). Ормерод предлагает компромиссное решение: «Менофан, который, хотя и назывался адмиралом Митридата, был, вполне вероятно, предводителем пиратской эскадры, действовавшей под общим руководством Архелая» (119, с. 211). Павсаний рассказывает, как этот Менофан, воспользовавшись тем, что остров был не укреплен (статус пиратского рынка и убежища служил ему достаточной защитой), а его жители не имели даже оружия, напал на островитян, убил попавшихся под руку купцов, избил делосцев и разграбил склады и храмовые сокровищницы. Захватив с собой женщин и детей для продажи в рабство, пират разрушил Делос до основания. Однако, с удовлетворением отмечает Павсаний, он не избежал заслуженного возмездия: как Гомерову сидонянку, похитившую царевича, настигла скорая «стрела Артемиды», так и Менофана покарал брат Артемиды — делосский Аполлон за осквернение своего острова. На самом деле все обстоит проще: пока пират набивал трюмы своего корабля сокровищами, уцелевшие от резни купцы организовались, устроили в открытом море засаду и потопили Менофана, когда его отяжелевший корабль отошел на достаточную глубину... Примерно в это же время были разграблены храмы в Олимпии и Дельфах: первый — войсками Суллы, второй — Митридата. В 69 г. до н. э., во время 3-й Митридатовой войны, Делос был вторично разграблен пиратом Афинодором, после чего жители возвели по совету Триария (военачальника Лукулла) защитные стены. Но совет этот запоздал: Делос навсегда утратил свое значение, уступив место международному рынку в Пuteолах, обслуживающему преимущественно западную часть моря, и новому невольничьему рынку, организованному киликийскими пиратами у себя под боком — в памфилийском городе Сиде.

Успехи настолько вскружили пиратам головы, что с начала 60-х годов до н. э. они стали угрожать столице Римской республики. Мало того, что редкий купец отваживался в то время выйти в море; мало того, что важнейшие торговые коммуникации были парализованы до такой степени, что Рим постоянно теперь испытывал серьезные недостатки в самом насущном — хлебе; мало того, что ни один приморский город не мог чувствовать себя в безопасности. Пиратские эскадры совершили налет на Мисен, Кайету и наконец подобрались к желудку Рима — к его гавани Остии и частью пленили, частью уничтожили оказавшийся там консульский флот. Неизвестно, были ли это киликийцы: по свидетельству Аппиана, киликийскими называли в то время всех пиратов (46, 92). Может, это были сицилийские или критские эскадры.

Имея опорные пункты в Сицилии и Киликии, на Крите и Кифере, дугой опоясывающих с юга Грецию и Италию, пираты были неуязвимы и крайне опасны. Действия Квинта Цецилия Метелла, участника Серторианской войны, предпринятые вслед за разрушением пиратами Делоса (в тот год Метелл был консулом) и затем еще год спустя, на первых порах принесли римлянам успех: он очистил от них весь Крит и уже приступил было к осаде последней пиратской цитадели. Оказавшись на краю гибели, пираты воззвали к Помпею, напоминая о том, что Крит — его владение, а не Метелла, и Помпей не придумал ничего лучшего, как письменно потребовать от Метелла прекращения войны. В другом письме, адресованном пиратским главарям, Помпей приказал не подчиняться требованиям Метелла и послал на помощь осажденным претора с войсками. Метелл, однако, довел войну до конца, и претору с остатками войска пришлось под градом насмешек и оскорблений с обеих сторон ретироваться из павшей крепости. В эту историю трудно поверить, и тем не менее она неплохо иллюстрирует политическую обстановку в Риме. Показательно, что Метелл, как и Марк Антоний, отправился не в Киликию, а на Крит и тоже получил прозвище Критский — на сей раз без тени юмора. Его экспедиция была послана после того, как римский сенат аннулировал унижительный мир, заключенный после кампании Антония Критского, и потребовал выдачи всех пленников, пиратских главарей и кораблей, 300 заложников и контрибуцию в 4 тыс. серебряных талантов. Вполне понятно, что эти условия были неприемлемы для недавних победителей римлян, а успехи Метелла, продемонстрировавшие возможности римской армии, усилили недовольство и растерянность римских граждан.

Это была единственная историческая эпоха, когда носитель звания «властитель морей» не вызывал сомнений, и он не желал делить его ни с кем. Накануне экспедиции Антония Критского консул Гай Аврелий Котта с прискорбием констатировал, что не только моря, но и все острова и побережья были в полной власти пиратов. Они чувствовали себя в Средиземноморье как дома, их рейды больше были похожи на увеселительные прогулки: «выставляя напоказ вызолоченные кормовые мачты кораблей, пурпурные занавесы и оправленные в серебро весла, пираты словно издевались над своими жертвами и кичились своими злодеяниями» (26ж, 24). Их флот превышал 1 тыс. кораблей и был, пожалуй, равен сумме всех государственных флотов Средиземноморья, превосходя их к тому же по качеству. Попытки сопротивления подавлялись немедленно и безжалостно. Морские разбойники держали в своих руках до 400 прибрежных городов, прежде всего в Сицилии, на Крите и в Киликии. Население этих городов и многочисленные банды сухопутных разбойников формировали их ударные отряды на побережьях. В Италии в 79 г. до н. э. они осадили Популоний. У пиратов были свои якорь-

ные стоянки, гавани, береговые службы наблюдения и связи. «Укрепленные города захватывались путем штурма или подкупа,— пишет Ормерод,— некоторые даже посредством настоящей осады, столь велика была безнаказанность пиратов, которые, приставая без боязни, устраивали попойки на любом берегу и совершали рейсы в глубь страны до тех пор, пока прибрежные районы не были разорены, а сами римляне — лишены возможности пользоваться Аппиевой дорогой. Нам очень мало известно о стремительных десантах и поспешных отступлениях; пираты открыто обретались на берегу, чтобы распорядиться своими пленниками; и города и отдельные лица равно захватывались ради выкупа. Главным их оружием был террор. С теми, кто покорялся, обращались мягко, но те, кто сопротивлялся или пытался отомстить, подвергались самым ужасным репрессиям» (119, с. 227—228). Чтобы сломить волю пленников, их накрепко связывали лицом к лицу с мертвецами, протягивали на канате под килем, на ходу корабля просовывали головой наружу сквозь кожаные манжеты нижнего ряда весел, заставляя «прогуляться» по фальшборту или рею. Дьявольская изобретательность пиратов была неистощима. Плутарх рассказывает (26ж, 24), как они расправлялись со знатными римлянами с захваченных кораблей. Если пленник с гордостью произносил магическую формулу: «Я — римский гражданин»,— пираты с испуганным видом униженно вымаливали прощение и, дабы они сами или их коллеги вторично не стали жертвами пагубного заблуждения, облачали пленника в тогу и сандалии, а затем с тысячью извинений указывали ему направление к дому и почтительнейше вышвыривали за борт, если он не желал воспользоваться спущенной посреди моря сходней.

Наглость эвпатридов удачи дошла до того, что они похитили римских преторов * Секстиния и Беллина с их слугами и почетной стражей из дюжины ликторов ** с секирами. В присутствии претора был совершен и упоминавшийся налет на Кайету, где пираты разграбили храм Юноны Лацинии. Киликийскими пиратами была захвачена по пути в загородный дом у Месена дочь Антония Критского. После переговоров и ряда уступок со стороны Антония дочь была ему возвращена за крупную сумму. Ему повезло: известны случаи, когда девушки из знатных семейств возвращались по получении выкупа, но... обесчещенными и мертвыми, если в договоре забывали оговорить условия во всех подробностях.

Перспектива была безрадостной. Римский сенат заседал непрерывно, но каждый раз патриции безнадежно увязали в хитросплетениях римского права: ведь «враги — это те, которым или объявляет официальную войну римский народ, или они сами римскому народу;

* Высшее должностное лицо в Древнем Риме.

** Служители, сопровождавшие и охранявшие высших должностных лиц.

прочие называются разбойниками или грабителями». Пираты никогда не объявляли войну Риму. Победитель Карфагена и всего средиземноморского мира считал ниже своего достоинства замечать вышедшую из повиновения чернь...

Выход из порочного круга нашел народный трибун Авл Габиний. В начале 67 г. до н. э. по его предложению, поддержанному Цезарем, римляне вручили проконсульские, а по существу диктаторские полномочия сроком на три года для искоренения пиратства Гнею Помпею — победителю киликийцев у испанских берегов. В любом месте Римской республики он мог в случае нужды потребовать войска, деньги или корабли. В его власть переходила вся береговая полоса до 400 стадиев (50 миль) в глубину. В его распоряжение передавались 20 легионов по 6 тыс. воинов в каждом, от 4 тыс. до 5 тыс. всадников, от 200 до 270 кораблей (данные античных источников слегка варьируют) и сумма в 6 тыс. талантов для расходов на нужды кампании. Все римские должностные лица и правители подвластных Риму государств обязывались выполнять его требования.

Помпей понимал, что не количество войск и денег и не титулы офицеров решат исход сражения: у пиратов и денег, и кораблей, и людей было куда больше, хотя Помпей снарядил вместо 270 кораблей 500, уделив особое внимание быстроходным либурнам — излюбленному пиратами типу. Нужен был план операции — и Помпей нашел наилучший его вариант. Он первый наглядно продемонстрировал достоинства принципа «разделяй и властвуй», возведенного Августом в ранг официальной римской политики. Понимая, что обычным, традиционным путем с пиратами не справиться, он решил разгромить их по частям, но одновременно.

С этой целью он разделил Средиземное и Черное моря на 13 секторов и в каждый из них направил флот, численность которого зависела от трудности задачи ⁴. Расстановка сил была следующая:

1. Тиберий Нерон и Манлий Торкват — Иберийское море и часть Атлантики от устья Тага до Балеарских островов.

2. Марк Помпоний — Балеарское и Лигустинское моря от Балеарских островов до Апеннин.

3. Поплий Атилий — Корсика и Сардиния.

4. Плотий Вар — Сицилия и Африканское море.

5. Лентул Маркеллин — североафриканское побережье от Египта до Иберийского моря.

6. Лукий Геллий Попликола и Гней Лентул Клодиан — тирренское и адриатическое побережья Италии.

7. Теренций Варрон — Эпир от Коринфского залива до пролива Отранто и патрулирование моря между Сицилией и Кикладами.

8. Лукий (Корнелий) Сисенна — берега Пелопоннеса и Македонии, западное побережье Эгейского моря.

9. Лукий Лоллий — Греческий архипелаг и Эгейское море со всеми островами.

10. Метелл Непот — южное побережье Малой Азии, Кипр и Финикия.

11. Кепион — западное побережье Малой Азии.

12. Публий Писон — Черное море.

13. Марк Порций Катон (под началом Писона) — Мраморное море.

Обговорив с навархами детали операции, Помпей скрытно расставил флоты по местам, и в условленный день и час было начато одновременное наступление на главные пиратские базы. Основная тяжесть, как нетрудно догадаться, легла на Метелла Непота. Бежать пиратам было некуда: густой римский гребень вычесывал их из архипелагов, настигал в бухтах и в открытом море. Эскадра Плотия Вара наглухо отрезала пиратов западной и восточной частей моря друг от друга, а Теренций Варрон, захвативший Крит, лишил их возможности укрыться в лабиринте островов и шхер Адриатики. Сам Помпей с 60 кораблями неизменно оказывался там, где требовалось подкрепление. Начал он с Западного Средиземноморья: здесь пиратов было меньше, а их поражение должно было оказать деморализующее воздействие на остальных. С пиратством в западных водах было покончено за 40 дней. Это облегчило задачу Попликолы, и в результате Апеннинский полуостров был освобожден от экономической блокады, а Помпей, обеспечив себе тыл, смог перебросить часть флота и войск на восток, чтобы приступить к выполнению основной, самой трудной части плана.

Особенно тяжелые бои разыгрались у южных берегов Малой Азии. Почувяв, что опасность на сей раз нешуточная, пираты бросились в свои гавани и крепости. Но это было предусмотрено планом Помпея. Его детали неизвестны, но результат был ошеломляющим. В морской битве у Коракесия, взятого приступом, погибло более 1300 пиратских кораблей и 400 были захвачены римлянами, 10 тыс. пиратов нашли свою смерть, 20 тыс. попали в плен. Были разрушены все пиратские укрепления и сожжены верфи. Захваченная добыча превзошла самые радужные ожидания. Вся операция была осуществлена за три месяца вместо трех лет.

Не умаляя заслуг Помпея и его навархов, можно тем не менее утверждать, что своим молниеносным успехом на востоке римляне в какой-то мере обязаны также пиратам, захваченным ими на западе: о лучших осведомителях и проводниках трудно было мечтать. Возможно, вторая часть плана Помпея не раз серьезно корректировалась. Может быть, именно из бесед с пленниками Помпей понял и то, что далеко не все пираты — искатели приключений и легкой наживы, что пиратство — зло социальное, порожденное конкретными условиями, а потому неустрашимое без устранения этих объек-

тивных причин. Возможно, в этом мнении его укрепили строки, написанные Гомером (116, XVII, 286—289):

Один лишь не может ничем побежден быть желудок,
 Жадный, насильственный, множество бед приключаящий смертным
 Людям: ему в угождение и крепкоробристые ходят
 Морем пустым корабли, принося разоренье народам.

Это, конечно, только догадки, но они неплохо согласуются с тем, что сделал Помпей после своей победы. Казнив лишь пиратских главарей (их набралось несколько сот), он, воспользовавшись данной ему сенатом властью, объявил амнистию всем остальным. Амнистированным он отвел для поселения несколько городов равнинной Киликии, разрушенных набегами армян: Эпифанию, Маллос, Адану и малонаселенные Солы, переименованные благодарными разбойниками в Помпейополь. Западным пиратам был отведен город Диме на северо-западном берегу Пелопоннеса.

Эксперимент Помпея явно удался: примерно полтора десятилетия мореходы, по словам Страбона, наслаждались полной безопасностью, Рим забыл, что такое голод, а испанские разбойничьи племена обратились к земледелию. И не его вина, что пиратство, как птица Феникс, возродилось все в той же Киликии.

В 61 г. до н. э., когда Помпей справил триумф после окончательной войны с Митридатом, в перечне его трофеев были указаны 800 захваченных у пиратов кораблей; 39 обезлюдивших городов были заселены пленными — в основном пиратами. Среди них были и пираты Киликии и Леванта. Но уже к 51 г. до н. э., когда наместником Киликии был назначен Цицерон, это наместничество отнюдь не было синекурой. В письмах своему другу Помпонию Аттику оратор то и дело жалуется на столкновения с горными бандами. В шайке некоего Меримна, в значительной мере состоявшей из беглых рабов, был даже захвачен раб самого Аттика. Эти разбойничьи отряды были уничтожены Цицероном, когда они опрометчиво примкнули к парфянам во время их набега на Северную Сирию.

Но за Тавром было беспокойно. «В высоких областях Тавра,— пишет Страбон,— в середине между обрывистыми, страшными, большей частью непроходимыми крутизнами, лежит глубокая и плодородная долина... Население, возделывающее эту долину, ютилось на возвышающихся над ней скалах или в пещерах. Большинство их было вооружено и совершало набеги на чужую землю, причем горы стенами защищали их страну» (33, С569). В этих-то местах образовалось новое государство, возглавляемое Антипатром, прозванным Дербетом по имени своей столицы Дербы. Этот город вместе с подвластными Антипатру Ларандами и Исаврами был вершинной треугольника, расположенного на плато высотой до 1500 м, где

четырьмя десятилетиями раньше действовал Публий Сервилий против Зеникета. Страбон называет Антипатра то тираном, то пиратом: одно не исключало другого, границы между государями и атаманами бывали порой весьма расплывчатыми. Наученный опытом своих коллег, Антипатр вначале вел себя корректно и даже дружелюбно по отношению к римлянам. Но уже несколько лет спустя Цицерон писал Квинту Маркию Филиппу (по всей видимости, своему преемнику): «С Антипатром из Дербы меня связывают не только гостеприимство, но также чрезвычайно близкие дружественные отношения. Я слышал, что ты сильно разгневался на него, и я был огорчен. Об обстоятельствах дела судить не могу; я только убеждаю себя в том, что ты, такой муж, ничего не сделал необдуманно. Однако во имя наших давних дружеских отношений еще и еще прошу тебя простить ради меня его сыновей, которые находятся в твоей власти, если только, по твоему мнению, при этом не страдает твое доброе имя... О том, что возможно сделать ради меня (ведь в том, что ты хочешь, я не сомневаюсь), пожалуйста, извести меня, если тебе не будет трудно» (38б. К близким, XIII, 73). Известно, чем кончилась эта история, но ясно, что Антипатр вступил в конфликт с римлянами, и они захватили в качестве заложников его сыновей. Несомненно, действиям Антипатра и активизации пиратства вообще в немалой степени способствовали гражданские войны, начавшиеся год спустя после наместничества Цицерона, и особенно гибель Гнея Помпея в 48 г. до н. э.

Но имя Помпея еще долго было у всех на устах...

Когда Цезарь воевал в Испании, в армии Помпея был офицер, которого Цезарь считал заурядным служакой. Полководец был убежден, что этот офицер слишком юн и малоопытен, чтобы ожидать от него чего-нибудь стоящего. После поражения Помпея в битве при Мунде Цезарь признал военные таланты юноши, но тот об этом так и не узнал: с остатками своей армии он бежал в горы и стал разбойником. Когда же к нему присоединилось достаточно головорезов, разбойник вышел в море, «отправился из Утики в Мавретанию с тридцатью кораблями всякого рода, часть которых была снабжена медными носами» (37г, 23) и занялся пиратским ремеслом. Ему сопутствовал успех, и под его знамена толпами стали сбегаться недовольные жесткой дисциплиной римской армии, лишенные наследства, политические изгнанники.

Молодого офицера звали Секстом.

Цезарь, а вскоре и все римляне быстро поняли, что они сильно недооценили его боевые и организаторские способности. Корабли Секста неожиданно появлялись именно там, где их меньше всего ждали, и так же внезапно исчезали, увозя богатую добычу и избе-

гая самых хитроумных ловушек. Цезарь выслал против него полководца Каррину с большим войском, но тот ничего не смог поделать: в руках Секста были уже мелкие и крупные города, и некоторые из них он успел превратить в крепости.

Через месяц после убийства Цезаря, в апреле 44 г. до н. э., Марк Антоний, сын Антония Критского, провел специальное сенатское постановление, гарантировавшее Сексту в случае добровольного отказа от пиратства личную неприкосновенность и возврат земель. Секст не остался глухим к предложению сената. В результате политической перепалки Антония с Октавианом Секст получил в 43 г. до н. э. должность наварха римского флота, а после примирения триумвиров принял совместно с Домицием Агенобарбом командование республиканскими морскими силами.

Однако республика доживала последние дни. После поражения Брута и Кассия при Филиппах в 42 г. до н. э. палубы кораблей Секста и Домиция остались единственной территорией республиканцев. Они увели флот к Сицилии и превратили остров в государство, чья мощь заставила триумвиров прекратить раздоры и объединить усилия в борьбе с новым очагом пиратства, ставшим прибежищем свободных и рабов, патрициев и плебеев, воинов и моряков, торговцев и земледельцев — всех, кто стал жертвой бесчинств триумвиров и не желал служить монархии, уже стучавшейся в римские ворота. Среди беглецов были и политические авантюристы вроде Нерона — отца будущего императора Тиберия; встретив холодный прием у Секста, он переметнулся потом к Марку Антонию.

Вскоре государство Секста включило в себя также Корсику и Сардинию. Рим оказался в полукольце, западноитальянские гавани были парализованы. Навархи Секста собирали шайки у самых ворот Рима — около Кум. Чуть позже кольцо замкнулось: после захвата Пелопоннеса пиратский флот блокировал и восточный берег Италии. Рынок рабов в Путеолах опустел. В Риме начался голод. Не было хлеба, ибо морские пути из Африки и Родоса контролировались людьми Секста, возглавляемыми Менекратом и Меном. Не хватало войск, так как киликийское государство Антипатра Дербета держало в постоянном напряжении римских военачальников, лишая их возможности послать хотя бы часть армии на помощь Италии. Непомерно росли цены на все товары, потому что их производство и доставка были сопряжены с великими опасностями и трудностями. В Риме по ночам шли грабежи, то и дело вспыхивали бунты против триумвиров, переходящие порой в уличные бои. В Тибре плавали трупы умерших от голода и погибших в стычках, распространяя зловоние и создавая угрозу эпидемий. Словом, все было так, как накануне войны Помпея с пиратами. Новые налоги, введенные Октавианом вопреки советам Антония, накалили обстановку до предела. «В обедневшем и разграбляемом городе не бы-

ло, казалось, нужды ни в ремеслах, ни в должностных лицах» (4а, V, 18).

Вся надежда была на Антония. Триумвиры пошли на то, чтобы примириться с Секстом. Встреча была назначена у Мисенского мыса близ Неаполя. Корабли Секста стояли на якоре, а напротив, на берегу, белели палатки Антония и Октавиана. Переговоры происходили на нейтральной почве — на плотках между берегом и кораблями. Достигнутое соглашение было соглашением равных, соглашением двух суверенных государств (римляне начинали уже привыкать к существованию пиратских держав): война на суше и на море прекращается, повсеместно восстанавливается торговля; Секст выводит свои гарнизоны из захваченных итальянских городов, не принимает беглых рабов и запрещает своим кораблям приставать к Италии; он сохраняет за собой все подвластные ему острова и Пелопоннес на тех же условиях, на каких римляне владеют своими провинциями (за это он должен выслать в Рим оговоренное количество хлеба); его имя вносится в списки верховных понтификов (жрецов) сроком на 5 лет, и он получает 70 млн. сестерциев в качестве компенсации за конфискованное имущество его отца; изгнанникам разрешается вернуться на родину, за исключением заговорщиков и убийц Цезаря; бежавшим вследствие репрессий или из страха возвращается все недвижимое имущество, а политическим изгнанникам — четвертая часть; сражающиеся на стороне Секста рабы получают свободу, а свободные — те же награды, что и легионеры Антония и Октавиана (4а, V, 72). Эти условия явно были продиктованы не разумом, а желудком, иначе трудно объяснить безмерную щедрость сената.

После переговоров был момент, когда судьба Рима была целиком в руках Секста, но он, человек кристальной честности, как и его отец, не пожелал воспользоваться нечаянной улыбкой Фортуны. По обычаю, примирившиеся должны были скрепить союз совместными трапезами. По жребию первым должен был принимать гостей Секст на своей флагманской гексере. В разгар веселья, когда гости донимали Антония шутками по поводу его увлечения египетской царицей, вошел пират Мен — злой гений Секста, дважды изменивший ему, переходя с флотом к Октавиану и возвращаясь с повинной, и в конце концов получивший римское гражданство.

— Хочешь, я обрублю якорные канаты и сделаю тебя владыкой не Сицилии и Сардинии, а Римской державы? — шепнул он Сексту.

— Что бы тебе исполнить это, не предупредивши меня, Мен! — ответил Секст после недолгого раздумья. — А теперь приходится довольствоваться тем, что есть, — нарушать клятву не в моем обычае.

«Побывав в свою очередь на ответных пирах у Антония и Цеза-

ря (Октавиана.— А. С.), Секст отплыл в Сицилию»,— заключает Плутарх свой рассказ (266, 32).

Мир продержался около года. В 38 г. до н. э. Менодор изменчески передал Октавиану Сардинию. Напоминания Секста об условиях договора повисли в воздухе, и после двухлетней войны друг Октавиана, командующий римским флотом Марк Випсаний Агриппа, разбил пиратов между Милами и Навлохом, использовав свое техническое и численное превосходство. Против 420 римских кораблей сражались 180 кораблей Секста, из них спаслись бегством 17. За эту победу Агриппа был увенчан металлическим венком с изображением корабельных ростр. Секст бежал в Мессану, где была главная база его флота, сосредоточенного для борьбы с Октавианом, а оттуда в Малую Азию и там погиб год спустя.

Его полное имя было Секст Помпей, он был младшим сыном Помпея Великого, победителя пиратов.

«Я очистил море от разбойников,— хвастался император Август в своих «Деяниях».— В той борьбе с рабами, которые убежали от своих господ и взялись за оружие против республики, я, захватив почти тридцать тысяч беглецов, передал их владельцам для предания казни» (64, 25). И едва ли кто решался напомнить ему, что, когда он был еще Октавианом, Секст не захотел воспользоваться услугой Мена и что в течение двух следующих лет будущий император дважды чудом избежал плена: первый раз — когда он удрал с единственным кораблем от пиратских военачальников Демохара и Аполлофана, второй — когда он сам пришел к биремам Секста, приняв их за свои, и во время бегства едва не был зарезан рабом своего спутника.

Римляне, хоть и с трудом, залечили свои раны. Больше всех в их междоусобных войнах пострадали ни в чем не повинные греки, «когда Антоний сознательно решил настолько разрушить Пелопоннес, чтобы его ресурсы не могли быть использованы Секстом Помпеем. Целые округа обезлюдели: Фивы стали деревней, Мегалополь — пустошью, Мегара, Эгина, Пирей — грудями камней; в Лаконии и Эвбее отдельные лица завладели обширными пространствами, на которых иной раз пасли стада немногочисленные пастухи; Этолия, подобно Эпиру, была разорена навеки» (102, с. 59).

Казалось бы, на этом можно поставить точку: пиратство уничтожено, гражданские войны позади, Рим — безраздельный властитель моря. Но история распорядилась иначе. Хотя Октавиан, Антоний и Лепид, образовавшие в 43 г. до н. э. второй триумvirат, разделили сферы влияния и поклялись быть верными памяти Цезаря и чтить его установления, союз этот не был прочным. «Один хо-

зяин в Средиземном море — один хозяин в Риме» — такова была программа каждого. Рим был тесен для троих.

Дошло до того, что Антоний стал оказывать покровительство пиратам и разбойникам, открыв тем самым необъявленную войну Риму. Возродилась их активность в Ликий — поблизости от печально знаменитой горы Олимп. Несколько шаек, объединившись под началом Клеона, уроженца Гордия, сделали своей штаб-квартирой Каллидий и вскоре обнаглели до того, что в 40—39 гг. до н. э. совершили нападение на сборщиков денег для Квинта Лабиена, помещав его военным приготовлениям. После этого Клеон неизменно пользовался дружеским расположением Антония. В Киликии тоже шла грызня между многочисленными атаманами, пока среди них не возвысился род Тевкров, ставший постоянным поставщиком тиранов и жрецов города Ольбы. Когда после политических передеряг на троне оказался малолетний жрец, его опекуном назначили Зенофана, мечтавшего о тирании. Но дочь Зенофана — Аба выказала себя ученицей, достойной своего отца: она вошла в семью Тевкров посредством брака и, став верховной правительницей, заручилась милостью Антония и Клеопатры. Хотя впоследствии Абу свергли, ее дети считались законными наследниками власти.

Заигрывания римского патриция с пиратами и разбойниками мало кому нравились в Риме. Общественные симпатии постепенно стали склоняться на сторону Октавиана, и он не замедлил этим воспользоваться. После разгрома Секста Помпея Октавиан сумел завоевать расположение солдат Лепида, «который по его вызову явился на помощь из Африки и в заносчивой надежде на свои двадцать легионов, грозя и пугая, требовал себе первого места в государстве» (30а, 16). В 36 г. до н. э. Октавиан объявил о роспуске триумвирата, превратил этим Лепида в простого гражданина и отправил его в вечное изгнание. После этого Октавиан оказался лицом к лицу с Антонием, приходившимся ему зятем.

Однако Антония уже мало волновала власть на Западе. Он публично объявил о своем браке (при живой жене!) с египетской царицей, помог ей единовластно утвердиться на троне, переехал жить в Александрию и принял титул Диониса, узурпировав его у 14-летнего брата и соправителя Клеопатры Птолемея XIV, умершего как нельзя кстати (не без оснований подозревали, что он был отравлен). Союз Диониса и Исиды (так именовала себя Клеопатра) был самым скандальным мезальянсом в римской истории, но последовавшие за ним шаги привели римлян в состояние шока. Антоний провозгласил Клеопатру и ее сына от Цезаря — Цезариона соправителями Египта, Кипра, Африки и Келесирии. Собственное потомство от Клеопатры — Александра и Птолемея — он объявил «царями царей» и подарил первому Армению, Мидию и еще не завоеванную Парфию, а второму — Финикию, Сирию и Киликию. Сы-

новья Антония показывались перед народом в царских нарядах и имели телохранителей из подаренных им народов. Своей дочери, названной по имени матери Клеопатрой (они были близнецами с Александром), Антоний пожаловал римскую провинцию Киренаику.

Географические упражнения экс-триумвира не на шутку встревожили римлян: империя Цезаря разваливалась на глазах. Требовалось оперативное вмешательство. И когда сенат по настоянию Октавиана объявил войну Антонию, римский фараон, давно отвыкший от походной жизни и политических интриг, оказался бессилен, хотя шел в бой под традиционным лозунгом восстановления республики и демократии. Это должно было быть последнее сражение римлянина с римлянами, и Антоний решил выиграть его на море.

Флот Антония, насчитывавший не менее 500 кораблей, армия численностью 100 тыс. пехотинцев и 12 тыс. всадников двинулись к Италии. Когда корабли обогнули Пелопоннес, Антоний увидел, что у мыса Акция его поджидает флот Агриппы, состоявший из 250 кораблей, а также 80 тыс. пехотинцев и примерно 12 тыс. всадников. Корабли Агриппы были более подвижны и лучше укомплектованы, но количественное соотношение уравнивало шансы, хотя Антонию пришлось сжечь часть своего флота из-за нехватки людей.

Битва состоялась 2 сентября 31 г. до н. э. и была проиграна Антонием почти сразу, несмотря на то что ему сопутствовал несомненный успех. Историки до сих пор гадают, какая причина побудила Клеопатру в разгар боя, когда весы Фортуны начинали склоняться на сторону Антония, дать приказ своим 60 кораблям возвращаться в Александрию. Увидев, что ее флагманский корабль «Антониада» в сопровождении других пытается прорвать двойной строй александрийского и римского флотов, сея беспорядок и смятение, Антоний пересел с флагманской декеры на более легкую пентеру и бросился вдогонку. Это вторая загадка, заданная историкам: зачем он это сделал? Плутарх без тени сомнения говорит, что Антоний «словно бы ссорся с этою женщиной и должен следовать за нею везде и повсюду» (26б, 6б). Но скорее он решил догнать ее, чтобы узнать, в чем дело, и вернуть эскадру, а когда догнал, было уже поздно: его войска, в полной уверенности, что полководец их покидает, «опустили руки».

В следующем году Египет стал римской провинцией, а Октавиан — единовластным правителем необъятного государства, ставшего три года спустя империей.

Заботу о ее безопасности он поручил местным правителям, искусно возбуждая их алчность и поддерживая на должном уровне взаимную подозрительность и ненасытность. Так, царьку Галатии и расположенной южнее ее Ликаонии — Аминте, переметнувшему-

ся от Антония к Агриппе при Акции, он пожаловал Исабры, традиционное прибежище пиратов, которое Антипатр Дербет считал своей собственностью. Аминт разрушил город до основания и начал строить поблизости Новые Исабры, но аппетит его так разыгрался, что вслед за Исабрами он захватил считавшиеся неприступными Кремну и Дербу, расположенные в области, населенной полудикими гомонадами, не знающими, как уверяет Страбон, ни морского дела, ни даже соли. Затем он оккупировал значительную часть Фригии. В одной из стычек ему удалось убить Антипатра, но вскоре после этого Аминт сам попал в плен к гомонадам, захваченный из засады, организованной женой тирана. Аминт был казнен, и его гибель послужила Риму долгожданным поводом для вмешательства в дела горного Тавра. В том же 25 г. до н. э. правитель Сирии Сулпиций Квирий провёл в тех местах обширную карательную экспедицию, принудив гомонадов к сдаче, захватил, по свидетельству Страбона, 4 тыс. пленных и «распял их по соседним городам, лишив страну обороноспособного населения» (33, С569).

Перешедшего к нему Клеона Октавиан также осыпал неслыханными почестями, сделал верховным жрецом мисийского Зевса и властителем обширной области в Мисии. Клеон умер через месяц после вступления в должность, по всей вероятности отравленный жрецами, возмущенными бесчинствами и безбожием нового владыки.

Те, кто не желал признавать власть Рима, сами подписывали себе приговор. Были уничтожены шайки Зенодора, орудовавшие в районе Дамаска и совершенно парализовавшие торговлю Финикии с Аравией. Расквартированные в Сирии римские легионы явились гарантами порядка в этой области и в соседней Иудее, где «из тиранов возникли разбойничьи шайки. Мятежники разоряли страны, как свою, так и соседнюю; другие же, действуя заодно с правителями, грабили чужое добро и подчинили себе значительную часть Сирии и Финикии» (33, С761). Префект Египта Гай Петроний расправился с местными пиратами, которые захватили несколько городов, обратили их жителей в рабство и даже разбили статуи Октавиана Августа. «Всех их,— пишет Страбон,— Петроний захватил в плен живыми, подплыв на плотам и кораблях» (33, С820), а потом разгромил пиратские гарнизоны, засевшие в городах и крепостях.

Пиратство на Средиземном море не было уничтожено окончательно. От случая к случаю разбойники нападали на проходящие суда и грабили побережья. Так было при Августе. Так было при Тиберии, выславшем в 36 г. карательную экспедицию против киликийских пиратов. Так было при Клавдии, повторившем в 52 г. экспедицию Тиберия. Тацит сообщает, что «дикие племена Киликии, называемые клитами, нередко нарушавшие спокойствие и прежде, объединившись под предводительством Троксора и расположив

лагерь в труднопроходимых горах, стали производить оттуда набеги на побережье и города, нападая на земледельцев и горожан, и в особенности на купцов и мореплавателей. Они обложили осадой город Анемурий; высланный ему на помощь конный отряд под начальством префекта Курция Севера потерпел поражение... В дальнейшем царь той страны (Коммагены.— А. С.) Антиох, снискав расположение простых воинов, внес раскол в скопище врагов и, предав смерти Троксобора и нескольких других главарей, милостивым обращением смирил остальных» (34а, XII, 55). Аннексировав в 44 г. Родос и присоединив его к провинции Азия, Клавдий не сумел воспользоваться его опытом в борьбе с пиратами, и знаменитый родосский кодекс морского права был забыт до времени Антонинов (96—192 гг.), когда он был снова возрожден и впоследствии использован в византийской компиляции VII в. «Родосское морское право», а затем воспринят Венецией. Теперь Клавдий пожинал первые плоды своей близорукости, и урожая от его посева хватит еще на много поколений римских императоров.

Пираты не прекращали свою деятельность от Минноса до наших дней. Прибрежные жители Киренаики захватывали севшие на известные им мели суда и, по всей видимости, продавали их, так как своего флота у них не было. Если это так, то там был первый в истории рынок кораблей, и наверняка киренцы не дожидались милостей от природы, а сами заботились о бесперебойном поступлении своего товара. В III в. грозой Средиземноморья вновь стала большая корпорация киликийских пиратов, возродивших свое государство в Исавриии. От Нерона до Александра Севера, на протяжении почти двух веков, североафриканские пираты терроризировали богатые побережья Южной Испании и даже проникали глубоко внутрь страны, вплоть до Гиспалиса, невзирая на расквартированный в Тингисе специальный антипиратский гарнизон.

Такие гарнизоны были созданы при Августе, когда звание «властитель морей» впервые перестало быть предметом борьбы. Римляне сохраняли его в течение четверти тысячелетия. Они создали два сильных флота с легионом солдат в каждом, дислоцировавшихся в Мисене и в Равенне и державших под контролем моря, омывающие оба берега Италии. Мисенский флот опекал Галлию, Испанию, Мавретанию, Северную Африку, Египет, Сардинию и Сицилию; равеннский — Эпир, Македонию, Грецию, Пропонтиду, Понт, Кипр, Крит и берега Малой Азии. Флоты возглавлялись префектами, имевшими под своим началом по 10 трибунов. Командирам кораблей было вменено в обязанность ежедневно проводить учения с кормчими, гребцами и воинами. Почти на всех крупных островах и в ключевых пунктах побережий дежурили флотилии, достаточные для поддержания порядка в порученных им водах. В случае необходимости отправлялись быстроходные посыльные суда, и флотилии получа-

ли своевременные подкрепления из соседней провинции или от главного флота.

И все-таки пираты были неистребимы, хотя властителями моря они не стали уже больше никогда. «Еще в родосской гавани рядом с ними стояли пираты, финикийцы родом, приплывшие на большой триере. Они выдавали себя за купцов; было их много, и все — молодец к молодцу. Они проведали, что на соседнем корабле — золото, серебро и нет недостатка в отборных рабах, и решили, напав, перебить всех, кто будет сопротивляться, а остальных захватить вместе с богатствами и увезти в Финикию на продажу: этих людей пираты презирали, видя в них недостойных противников. Главарь пиратов, по имени Коримб, был громадный детина, со свирепым взглядом; волосы его в беспорядке падали на плечи. Обдумав план нападения, пираты сначала спокойно плыли за кораблем Габрокома, а около полудня, когда моряки пьянствовали и бездельничали — одни спали, другие слонялись из угла в угол, — молодцы Коримба налегают на весла и начинают быстро приближаться. Как только корабли оказались рядом, пираты в полном вооружении одним прыжком перескочили на палубу, размахивая обнаженными мечами. Тут некоторые в страхе бросились в воду и утонули, а те, кто защищался, были убиты. Габроком и Антия подбегают к пирату Коримбу и, с мольбой обняв его колени, говорят: «Золото и все богатства — твои, и мы тебе отныне рабы, владыка, но ради этого моря и твоей десницы пощади наши жизни и не убивай тех, кто покорился тебе добровольно...» После таких слов Коримб тотчас же велел прекратить резню. Перенеся на свою триеру все самое ценное, забрав с собой Габрокома, Антию и нескольких рабов, он поджег корабль, так что всех, кто на нем оставался, охватило пламя. Ведь увезти всех он не мог, да и не считал безопасным. Жалостное это было зрелище, когда одни с пиратами уплывали, другие в огне сгорали, и руки простирали, и слезы проливали» (16, с. 26—27).

Это написано во II в., и едва ли стоит сомневаться, что картина списана с натуры. Во всех дошедших до нас античных романах и в большинстве пьес основной сюжет так или иначе связан с жертвами пиратов и андраподистов.

«Около 230 г., — пишет Л. Кэссон, — бич пиратства извергся снова; между 253 и 267 гг. толпы готов, используя водные пути, Черное и Эгейское моря, выдвинули на сцену своих мародеров; около 285 г., когда Диоклетиан был коронован императором, провинциальные эскадры исчезли из Средиземного моря, а великие итальянские флоты ужались до сущих скелетов; и в 324 г., когда Константин Великий довел с их помощью до конца борьбу на море с одним из своих соперников, обе стороны вынуждены были командовать кораблями из морских городов Востока. Полный цикл был пройден: Рим снова был фактически без военного флота» (111, с. 240).



НЕПТУН

Исход почти всех морских сражений римского времени зависел от того, какими типами судов были оборудованы сражающиеся флоты. Трудно сказать, недостаток ли сведений тому виной, или так уж распорядилась история, но в эпохи, когда на звание властителя морей претендовали многие, они отстаивали его на одинаковых кораблях, когда же в Средиземноморье появился один хозяин, количество типов кораблей возросло в обратной пропорции.

Авл Геллий писал во II в. (пояснения в скобках принадлежат мне): «Корабли же того времени, какие мы будем в состоянии припомнить, назывались так: гаулы (торговые и грузовые финикийские), корбиты (транспортные и грузовые), каудики (самнитские долбленые челны), лонги («длинные» военные корабли), гиппагины (для перевозки лошадей; то же, что греческие гиппагоги), керкуры (кипрские легкие парусные суда), келоки, или, как говорят греки, *κέλητες* (пилосские и мессенские легкие многовесельные яхты), лембы (остроконечные иллирийские и лигурийские быстроходные многовесельные челны), ории (рыбачьи лодки), ленункулы (разновидность лембов, фелуки), актуарии, или, как говорят греки, *ιστιοφόροι* либо *ἱσχυροβάς* (легкие быстроходные рыбацьи или пиратские парусно-весельные суда), просумии, или гесеореты, или ориолы (разновидность орий, применяемая также для разведки), стлатты (маневренные торговые суда, воспринятые пиратами), скафы (о них — ниже), понтоны (плоскодонки), вейнтанские медины (этруссские суда из г. Вейи), фаселы (ликийские легкие быстроходные суда из г. Фаселиды), пароны (легкие греческие суда), миопароны (широкие и легкие парусно-гребные суда киликийских пиратов), линтры (челноки), каупулы (небольшие суда), камары (о них — ниже), плакиды (плоскодонные суда из мисийского г. Плакия), кидары (греческие суда), ратарии (плоты), катаскопии (греческие дозорные и разведывательные суда; то же, что римские спекулятории)» (53, X, 25). Из тех, что Авл Геллий не смог припомнить, можно упомянуть тупорылые самосские самены, юркие иллирийские либурны, широкие парусно-гребные киликийские гемииолы. Изобретенные в разное время и в разных местах, многие из них бороздили воды Средиземного моря в одних и тех же пиратских эскадрах, а некоторые охотно использовались в государственных флотах: гемииолы и лембы — в македонском и римском, келеты — в греческом.

Старые, традиционные типы сохранились, пожалуй, только на консервативном Западе, где влияние карфагенской культуры надолго пережило сам Карфаген. Путешественник Эвдокс из Кизики обнаружил у берегов Эфиопии деревянный обломок носа погибшего корабля, украшенный изображением коня. Египетские судовладельцы сразу признали его происхождение и объяснили Эвдоксу, что это останки рыбацкого корабля гадесских бедняков, ибо «богатые гадесские купцы снаряжают большие корабли, бедные же посылают маленькие, называемые конями (от изображений на носах их кораблей)» (33, С99). Это, несомненно, прямые потомки финикийских «круглых» кораблей, сошедших со сцены в восточных водах примерно во времена Поликрата и потому неизвестные Эвдоксу. «Длинные» корабли, снаряжаемые богатыми гадесцами, Страбон называет просто большими, так как они не использовались в военных целях в отличие от римских лонгов, упомянутых Геллием. Гадесцы, по словам Эвдокса, строили также «буксирные барки вроде пиратских» и пентеконтеры. На «круглых» кораблях обычно плавали в открытом море, доходя в них примерно до Рабата, вероятно, для торговли, а на пентеконтерах совершали каботажные рейсы для исследования побережья.

Иной тип представляли собой корабли их северо-восточных соседей — галлов, причинившие немало неприятностей римлянам из-за необычности конструкции. Благодаря более плоскому килу они имели очень маленькую осадку, а низкие борта лишали противника возможности пустить в ход таран, тогда как высокая корма хорошо защищала от обстрела с установленных на римских кораблях башен и делала бесполезными abordажные багры. Суденышки эти были на удивление приспособлены к местным условиям и нуждам их владельцев. Нос и корму галлы изготавливали из крепкого (вероятно, просмоленного) дуба — это позволяло им не опасаться таранов и встречных волн и, кроме того, предохраняло от очень распространенного коварного оружия — протянутой под водой массивной цепи, прикрепленной к скалам. Шпангоуты скреплялись балками в фут толщиной и толстыми гвоздями — это предохраняло конструкцию от расхлябанности. Якорным канатам галлы предпочитали цепи — благодаря этому они могли спокойно спать, не опасаясь, что проснутся далеко в море или, наоборот, на прибрежных рифах (незаметно подплыть и перерезать якорный канат — этот прием был известен еще во времена Одиссея). «Вместо парусов, — пишет Цезарь, — на кораблях была грубая или же тонкая дубленая кожа, может быть, по недостатку льна и неумению употреблять его в дело, а еще вероятнее потому, что полотняные паруса представлялись недостаточными для того, чтобы выдерживать сильные бури и порывистые ветры Океана и управлять такими тяжелыми кораблями» (37а, III, 13). Паруса их были «вместо канатов натянуты на цепях» (33, C195) — возможно, не столько из-за ветров, как уверяет Страбон, сколько с целью противодействия серпоснсным шестам. Так как галльские корабли были чисто парусными, тихоходными, то римляне нашли средство борьбы с ними, применив на флоте армейское оружие в виде острых серпов, вставленных в длинные шесты: «Когда ими захватывали и притягивали к себе канаты, которыми реи прикреплялись к мачтам, то начинали грести и таким образом разрывали их. Тогда реи неизбежно должны были падать, и лишённые их галльские корабли, в которых все было рассчитано на паруса и снасти, сразу становились негодными в дело. Дальнейшая борьба зависела исключительно от личной храбрости...» (37а, III, 14).

Римляне по достоинству оценили качества галльских судов и многое у них заимствовали, создав разумный симбиоз двух типов. Когда Цезарь готовил флот к вторжению в Британию, он учел и малую осадку галльских судов, позволяющую постановку на якорь у самого берега, и преимущества низкого борта, позволяющего ускорить погрузку и облегчающего вытаскивание кораблей на сушу. Но он приказал сделать их шире, чтобы увеличить грузовместимость, и решил, что «они должны быть быстроходными гребными судами, чему много способствует их низкая конструкция» (37а, V, 1). В Британии он узнал и взял на вооружение еще один тип, пригодившийся ему во время гражданских войн: «Киль и ребра делались из легкого дерева, а сестальной корпус корабля плели из прутьев и покрывали кожей» (37б, I, 54). Суда такого класса были распространены повсеместно, разнообразие их конструкций, приспосабливаемых к условиям местности, не поддается определению.

Римляне, напротив, на протяжении двух веков формировали свои флоты из кораблей, построенных по образцу тех первых, которые были скопированы с карфагенских. Они в общем неплохо послужили своим хозяевам. Но бесконечные войны с пиратами ясно показали недостатки этих судов, прежде всего их неповоротливость и уязвимость сравнительно с пиратскими. Корабли эвпатридов удачно на несколько десятилетий сделали Митридата владыкой морей, им он обязан и своей жизнью. С помощью этих кораблей Лукулл смог добиться успеха в Киренаике, и они же справили на дно его флот, состоявший из старых кораблей. На первых порах успех сопутствовал Помпею благодаря внезапности нападения, но своей блестящей победой он в огромной мере обязан присоединению к его флоту кораблей пиратов, после чего борьба шла на равных и даже с известным перевесом на стороне римлян, лучше вооруженных и дисциплинированных. Наконец, только дальновидность и предусмотрительность Агриппы сделала в конечном счете Окта-

виана императором: в битве при Акции Антоний ожидал увидеть корабли равного класса и даже построил свои по образцу Агрипповых, хорошо зарекомендовавших себя в войне с Секстом Помпеем, но иметь дело ему пришлось с новыми кораблями римлян, заимствованными у пиратов, — более подвижными и маневренными, более длинными и узкими, способными не только быстро наступать, но и быстро отступать благодаря одинаково заостренным штевням. Это были лигурийские либурны, опробованные Помпеем Великим в войне с пиратами и ставшие со времен Агриппы основной боевой единицей римского флота.

Большинство исследователей полагают, что либурны имели один или два ряда весел. Аппиан называл либурнами только двухрядные суда. Флавий Вегеций Ренат пишет: «Если коснуться размеров кораблей, то наименьшие либурны имеют один ряд весел; те, что побольше, — два; если же корабли имеют удобные размеры, они могут быть снабжены тремя, четырьмя и пятью рядами весел» (66, IV, 37). Эту фразу можно понять двояко: либо к либурнам относятся первые два типа, а остальные — к «кораблям вообще», либо следует поставить знак равенства между понятиями «либурна» и «корабль».

Здесь все зависит от того, как истолковать другую фразу Вегеция — о том, что римский флот состоит из кораблей двух видов: либуры и наблюдательные (66, II, 1). К наблюдательным, несомненно, относится второй описываемый им тип судна, заимствованный у британцев, возможно, тот самый, что упоминал Цезарь. Это скафы — 40-весельные парусно-гребные судна, используемые для разведки, наблюдения и перехвата посыльных судов или продовольственных транспортов. Вегеций относит их к тому же классу, что и «более крупные либурны». По-видимому, такого же мнения придерживался и Тацит, когда описывал суда батавов — племени, обитавшего в районе нынешней Зеландии. Боевые корабли батавов имели один или два ряда весел (как либурны), а более мелкие суда — Тацит называет их барками — управлялись 30—40 гребцами (как скафы), были вооружены «наподобие либурнских кораблей» и несли на своих мачтах «пестрые солдатские плащи, которые варвары использовали вместо парусов и которые придавали всей картине веселый, праздничный вид» (346, V, 23). Эти барки очень напоминают скафы, если не считать разноцветных парусов. Чтобы не обнаружить себя прежде времени и скрыться после нападения, скафы маскировались под цвет средиземноморской лазури: их корпус, рангоут и такелаж окрашивались «венетской краской», ею же покрывали все оружие и даже одежду моряков и воинов.

Если принять, что либурна и скафа — это и есть те два типа судов, из которых состоял весь римский флот, то придется признать, что либурнами называли «корабли вообще» — с числом ярусов весел от 1 до 5 (это не противоречит указанию Тацита, что барки вооружены наподобие либурнских кораблей, а следовательно, не являются ими). Если же допустить, что либурна могла иметь не больше двух ярусов весел, то скафа — лишь одна из многих разновидностей остальных судов, но тогда возникает вопрос: можно ли считать наблюдательными судами, скажем, пентеры? Ответ, скорее всего, должен быть отрицательный, следовательно, имя пиратской либурны римляне распространили на весь свой боевой флот, претерпевший при Агриппе ряд изменений — прежде всего в части быстроты и маневренности. От кораблей с числом ярусов весел свыше 5 римляне отказались окончательно, гексеры и декеры в эскадре Антония во время битвы при Акции уже выглядели анахронизмами, а после его поражения — опасными анахронизмами. Наиболее распространенными стали квинкверемы, заимствованные у карфагенян, и квадриемы — любимый тип родосцев: они чаще всего упоминаются другими авторами.

Корабли, как новые, так и старые, были хорошо приспособлены для боя. На палубах устанавливались трехэтажные осадные башни с «большим количеством тяжелых орудий и метательных снарядов» (37а, I, 26), а носы кораблей были снабжены таранами, окованными медной броней. Бронированными носами были снабжены почти все пиратские корабли, сопровождавшие Митридата. Форштевень с таранами могли быть сменными и изготавливаться отдельно; в случае поломки носо-

вую часть корабля можно было заменить, а иногда такие носы прикреплялись к кораблям другого класса. При большой скорости тараны вонзались в корпус неприятельского корабля и увязали в нем, играя роль абордажных крючьев или корвуса.

Во время сближения кораблей римляне осыпали неприятеля стрелами, копьями, дротиками и камнями из пращей и фустибалов (метательных палок), камнями и свинцовыми шарами (прообразами пуль) из онагров и баллист, стрелами из скорпионов. Если корабль подлежал уничтожению, стрелы обматывались паклей, смешанной с серой и асфальтом и пропитанной нефтью или маслом, и вонзались в борт или палубу неприятельского корабля, превращая его в факел. По крайней мере со времен Цезаря римляне использовали для этой цели и брандеры: его флотоводец Кассий, «нагрузив грузовые корабли смолой, дегтем, паклей и другими горючими материалами, пустил их при сильном и благоприятном ветре на флот Помпония и сжег все его тридцать пять кораблей, из которых двадцать было палубных» (376, III, 101). Если силы были примерно равны и корабль можно было захватить в качестве приза, римляне подходили к нему вплотную, лишали хода, пуская в дело серпоносные шесты, и сцеплялись борт к борту посредством корвуса. Видимо, во времена Агриппы был изобретен также гарпаг — деревянный брус длиной примерно 3 м, окованный железом и имеющий на концах массивные кольца. Ближнее кольцо системой канатов соединялось с метательным устройством, дальнейшее оканчивалось большим острым железным крюком (harpago). Если гарпаг вонзался в оконечность судна или палубу у ближнего борта, он играл ту же роль, что и корвус: если же он пролетал над палубой и вонзался у дальнего борта, римляне, дав задний ход, могли перевернуть неприятельское судно. Гарпаг имел существенное преимущество перед обычными абордажными крючьями, забрасываемыми с помощью каната: его невозможно было перерубить. Разновидностью гарпага можно считать ассеры — тонкие длинные балки с обитыми железом концами, свободно подвешенные на канатах. Если ассер раскачать и с силой толкнуть на приблизившийся вражеский корабль, он сметал с его палубы все живое и мог при удачном попадании пробить борт.

Заканчивались морские сражения традиционно — рукопашной на неприятельских палубах,

Торговые суда Рима, по-видимому, претерпели меньше изменений, чем военные, но недостаток материала не позволяет сделать уверенные выводы. Раннереспубликанские корабли не дошли до нашего времени, и об эволюции римского торгового флота можно судить по сравнительно небольшому отрезку времени — от III в. до н. э. до III в. н. э. Но зато здесь мы имеем дело не с беглыми упоминаниями отдельных авторов, а с «живыми» кораблями.

Груз первого из них, затонувшего между 80 и 50 гг. до н. э., был обнаружен на заре XX века — осенью 1900 г. греческими ловцами губок у острова Антикифера и исследован в 1953 г. Жаком Ивом Кусто. Только груз — от корабля не осталось ровным счетом ничего.

Зато семь лет спустя, тоже ловцами губок, был найден поистине бесценный клад. У берегов Туниса, близ мыса Африк с расположенным на нем городом Махдия — бывшей резиденцией проконсула провинции Африки, обнаружили римское судно с грузом, затонувшее чуть раньше, чем судно с Антикиферы. Археолог Альфред Мерлен приступил к его изучению. За шесть лет, с 1908 по 1913 г., со дна моря были подняты более 1340 предметов, занимающих теперь шесть залов Национального музея в тунисском дворце Бардо. Это судно длиной около 40 м, шириной около 16 м и с килем сечением 29×23 см называли галерой Махдия. Предполагают, что оно погибло примерно в 86 г. до н. э., во время правления Суллы, когда он вывозил из Афин произведения искусства. Пунктом назначения могла быть или Остия, или Иол, переименованный при Августе в Кесарию, — строящаяся столица берберского царя Юбы II. В любом случае путь шел вокруг Сицилии. В 1948 г.

подводные работы продолжили Кусто и Филипп Тайе. Им удалось проникнуть во внутренние помещения судна, чего не сумел сделать Мерлен, не располагавший аквалангом. Благодаря свинцовой обшивке корпуса груз, уложенный в трюмах, почти не пострадал.

Находки затонувших кораблей случались все чаще, и знакомство с ними начиналось обычно с подъема груза. Новая техника позволяет ныряльщикам тщательнее изучать морское дно, чем это делали ловцы губок или рыбаки. Примерно в 1925 г. лигурийский рыбак из Альбенги поймал в свои сети две амфоры с римского корабля, затонувшего в первой половине I в. до н. э. на 44-метровой глубине. Но должна была пройти четверть века, прежде чем итальянским археологам удалось поднять в этом месте более 1 тыс. амфор, множество посуды и несколько обломков корпуса.

Совсем иначе проходили раскопки римского судна с амфорами, наполненными вином, затонувшего в 205 г. до н. э. и обнаруженного в 1949 г. корсиканским аквалангистом Кристианини вблизи острова Гран-Конглуэ, недалеко от Марселя, на глубине около 50 м. Сечение его дубового кия составляло 17×12 см, а шпангоутов, расположенных через каждые 10 см, — 9×9 см. По некоторым признакам судно имело мачту с парусами из бычьих шкур, как на галльских кораблях. В феврале 1952 г. Кусто начал работы по извлечению груза, общий план которых был разработан хранителем Марсельского музея Фернаном Бенуа. Археологам удалось поднять около 2 тыс. амфор, до 4 тыс. разнообразных предметов, определить принадлежность, возраст и маршрут судна и доставить на поверхность несколько его фрагментов. Оно принадлежало упоминаемому Ливием известному судовладельцу и лесоторговцу, почетному гражданину Делоса с 240 г. до н. э. Марку Сестию и, вероятно, было зафрахтовано неким Лукием Титом, сыном Гая: значительная часть груза помечена его именем. Судно шло из Эгейского моря в Массалию через Сицилийский пролив с заходом в промежуточные порты. Захватив последний груз на побережье Лациума, может быть, даже в Остии, оно обогнуло Корсику и взяло курс к Массалии, но шторм помешал Сестию и Титу получить прибыли от этого рейса.

По обломкам судов из Альбенги и Гран-Конглуэ удалось восстановить некоторые их характеристики. Судно из Альбенги имело 30 м в длину, 8 м в ширину и водоизмещение 135 т; из Гран-Конглуэ — соответственно 23, 7 и 200 м при грузоподъемности 80 т (иногда его длину указывают даже 30 м). Глубина судов от кия до верхней палубы, как правило, равнялась их ширине, и эти два судна не представляли исключения. Свинцовая обшивка их корпусов состояла из плотно пригнанных листов толщиной в 1 мм и размерами до 60×50 см. На обшивку судна из Гран-Конглуэ пошло 20 т свинца — по курсу того времени это было эквивалентно 8 кг 981 г серебра или 885,8 г золота. Чтобы удержать судно, требовался якорь весом 400—450 кг. Как видно, суда обходились недешево их владельцам.

Наиболее выдающейся можно считать находку в 1446 г. в озере Неми (в 25 км от Рима), где когда-то красовалась излюбленная вилла Цезаря, двух 70-метровых либурн с 10 рядами весел. Первая попытка их извлечения была предпринята уже в следующем году по приказу кардинала Колонна. Но лишь в 1930 г., когда удалось снизить уровень воды в озере, галеры оказались на суше. Это были увеселительные плавучие дворцы Калигулы, созданные, словно в насмешку, на озере, где еще витала тень Цезаря — автора законов против роскоши. Мраморные залы с фресками из колоннами, термы, златотканые драпировки, мозаичные полы, панели из ценных пород дерева, скульптура, конюшни — все это было рассчитано на один летний сезон. Корабли были «с жемчужной кормой, с разноцветными парусами, с огромными купальнями, портиками, пиришественными покоями, даже с виноградниками и плодовыми садами всякого рода: пируя в них среди бела дня, он под музыку и пенье плавал вдоль побережья Кампании» (30в, 37). С легкостью нажитые богатства скользили меж пальцев императора. Когда ему наскучили берега Неми, он велел затопить галеры...

В отличие от греков римляне не использовали чисто гребные и чисто парусные

суда или использовали крайне редко, как правило, это корабли покоренных народов. Они предпочитали двойной движитель, дающий неограниченные возможности для плавания, и, если мы видим на рисунке римский парусник, можно не сомневаться, что где-нибудь в трюме или на палубе имеются наготове весла. Корабли римляне делали палубными и беспалубными, эта деталь имела, по-видимому, важное значение и постоянно подчеркивалась латинскими авторами. Из контекстов можно заключить, что палубные суда были более тяжелого типа, на них устанавливалась всевозможная техника, и они в первую очередь предназначались для тарана, если это были корабли военные, и для дальних рейсов — если купеческие. Как и в случае с военными кораблями, известно много названий типов судов торговых, но часто мы не знаем, что за ними открывается: например «будары», упоминаемые Катуллом. Бывает и наоборот: неизвестно, как называли иллирийцы свои корабли, зато более или менее подробно их описание находим у Лукана — это плот из дубовых бревен, обвязанный цепью и обложенный с бортов пустыми бочками; на таких сооружениях, сообщает Лукан, иллирийцы плавали без весел и парусов, полагаясь лишь на течение и закономерность движения волн (19, IV, 417—428).

Длина торговых судов относилась к ширине как 4 : 1 или как 3 : 1, днище было закругленное, и из него выступал киль. Доски обшивки соединялись пазами и прикреплялись к дубовым шпангоутам деревянными шипами: разбухнув, они предохраняли корпус от разрушения и от просачивания воды (в процессе эксплуатации он быстро расшатывался, и металлические гвозди выпадали). Но, поскольку суда часто вытаскивались на сушу, где шипы могли высохнуть и выпасть, в центр каждого из них вколачивался медный гвоздь диаметром до 2 см, чтобы расклинить дерево. Затем обшивка либо конопатилась, смолилась и окрашивалась, либо покрывалась сплошным слоем шерстяной ткани, пропитанной дегтем, и свинцовыми листами. Так были построены барки Калигулы и судно из Альбенги. Бимсы делались из кедра и покрывались лаком, если только галера Махдия не представляет в этом смысле исключения.

Л. Кэссон отмечает некоторые детали оснастки, встречавшиеся еще в Египте во времена Хатшепсут и передававшиеся как эстафета от египтян финикийцам, от них к критянам, затем к грекам и римлянам. Но не исключено, что они могли быть заимствованы римлянами непосредственно в Египте после его присоединения к империи. Это упругие реи, составленные из скрепленных вместе двух молодых деревьев; это холст для парусов и такелаж из льна, пеньки, скрученного папируса и кожаных полос; это песок и камни для балласта. Вероятно, сюда же следует отнести и непременную каюту для кормчего и его помощников, пристроенную перед бизанью. Так как специальных пассажирских судов еще не было и трюмы были заняты грузом, пассажирам приходилось довольствоваться палубой. Короткие рейсы и мягкий климат не создавали особых неудобств, и палуба была обычно переполнена народом: по свидетельству Иосифа Флавия, количество пассажиров могло доходить до 600.

А вот рассказ, относящийся к началу нашей эры. Несколько человек отплыли из палестинской Кесарии в Италию. На следующий день корабль прибыл в Сидон, но по выходе оттуда ветры заставили его пристать к Кипру (те самые ветры, которые спасли жизнь Унуамону). Затем пассажиры достигли ликийского города Мирры и там пересели на попутный египетский корабль. Однако, поравнявшись с Книдом, корабль был вынужден из-за ветров приблизиться к Криту и с трудом добрался до Ласен на его южном берегу. Зимовать в Ласее было опасно, поэтому корабль воспользовался южным ветром и отправился на запад, стремясь дойти до Финника с удобной для зимовки гаванью. Но вскоре задуть норд-ост, прибывший корабль к островку Клавде, то есть отбросивший его назад. Моряки спустили парус, укрепили корпус и оттащили на волю волн. На следующий день буря усилилась, и с корабля стали выбрасывать груз, а еще день спустя в море полетели вещи пассажиров. Буря принесла судно в Адриатическое море, и там, когда после 14-суточной трепки оно приблизилось к земле, корабельщики решили бежать, бросив пассажиров на произвол судьбы. Раз за разом бросали лот. Когда глубина стала явственно умень-

шаться, отдали четыре кормовых якоря и стали дожидаться рассвета. Утром корабельщики сели в лодку — якобы для того, чтобы завести носовой якорь, но пассажиры, заподозрив неладное, перерубили канат и остались лицом к лицу с бушующим морем. Их было 276, свободных и узников. Они стали выбрасывать пшеницу из трюмов, чтобы облегчить судно, а когда рассвело, увидели, что находятся в заливе с отлогим берегом. Они подняли якоря, поставили малый парус, освободили рули и направились к суше. Последовал толчок, и нос корабля глубоко увяз в песчаной косе, тогда как в корму с силой ударяли волны. Решив, что настал последний час, пассажиры хотели было умертвить узников, но кто-то нашел лучший выход из создавшегося положения. Умеющие плавать бросились в воду и достигли берега, а остальные разломали полуживой корабль и спаслись на досках. Оказалось, что они заброшены на остров Мелиту. Там они провели три зимних месяца, а с наступлением весны их взял зимовавший на Мелите александрийский корабль «Диоскуры», доставивший их в Сиракузы и затем в Регий. Через сутки подул попутный южный ветер, и на второй день пассажиры добрались до Путеол. Был ли этот рейс необычным и не приукрасил ли рассказчик свои беды? Едва ли. Мелкие, но точные детали убеждают в обратном.

Упомянутые пять якорей сразу заставляют вспомнить галеру Махдия: именно такое количество обнаружили археологи в ее обломках. Якоря имели, как правило, деревянные лапы и веретено (они исчезают в воде бесследно) и свинцовый шток весом от 28 до 600 кг — в зависимости от размера корабля. Веретено тоже бывало иногда металлическим и покрывалось сверху слоем дерева — как в барках Калигулы. Известны случаи, когда якорь делался полым и его вес зависел от того, сколько и какого балласта насыплут в него. Карфагеняне, например, заполняли такие якоря камнями, а перед отправкой в обратный путь заменяли камни серебром, оловом или другим ценным металлом, превращая судовую принадлежность в дополнительный полезный груз.

Грузовые корабли имели тоннаж от 60 (ликийские) до 1300 т (зерновозы). Тоннаж измерялся количеством стандартных 30-литровых амфор: минимальное количество их на борту было 2 тыс. (Цицерон), стандартное — 3 тыс. (Демосфен, Плиний), максимальное — 10 тыс. (Фукидид, Страбон). Но это только данные известных источников, могли, конечно, быть и другие. Так же обстоит дело с определением средних размеров римского судна. Г. Нойкирхен считает, что его длина — 20 м, ширина — 6, осадка — 3 м при водоизмещении 200—300 т (91, с. 49). М. Лазаров располагает иными сведениями: длина — 20—30 м, ширина — 6—8 м, водоизмещение — до 500 т, а в отдельных случаях — до 1200 т (86, с. 53).

Как и у греков, корабли имели собственные имена, но определить их не всегда бывало просто. Можно абсолютно уверенно утверждать, что на главном парусе упомянутого александрийского судна были изображены Диоскуры — Кастор и Поллукс. Но если судно называлось, скажем, «Борисфен» или «Исида», нужно было хорошо разбираться в иконографии, чтобы не спутать бородатого Борисфена с бородатым Зевсом, а рогатую Исиду с рогатой Танит. Иногда на парусе рисовали атрибут божества, иногда — один лишь инициал, причем это мог быть инициал не имени бога, а одного из его бесчисленных эпитетов. Нередко судно называли по имени скульптуры, установленной на носу, на корме близ алтаря или на клотике мачты. По крайней мере со времен Калигулы на корме кораблей можно было увидеть знамена — возможно, императорские штандарты.

Заметно улучшилась система жизнеобеспечения; римские корабли располагали поршневыми помпами и насосами для откачивания воды. Крупные корабли несли на палубе шлюпку в дополнение к той, что испокон веков сопровождала все корабли, привязанная на длинном тросе к корме.

Скорость кораблей зависела от их оснастки. Л. Кэссон упоминает два основных ее вида (111, с. 218—220). Одна — обычная, квадратная: марсель в сочетании с главной парусом, иногда бизань и неперменный артемон на короткой наклонной носовой мачте (римляне иногда использовали эту мачту как стрелу при грузовых операциях). Некоторые изображения показывают марсель разрезанным посере-

дине: этот разрез пропускал сквозь себя тяжелый форштаг и позволял кормчему смотреть вперед по курсу и поддерживать связь с носовыми маргосами. Реи могли спускаться и подниматься, регулируя площадь парусности и скорость хода. Другая оснастка — шпринтовая: либо короткошкаторинная, рейковая с косым парусом, близким к латинскому, либо собственно шпринтовая, считающаяся датским изобретением XV в. При шпринтовой оснастке верхний угол косого четырехугольного паруса растягивается свободным концом шпринтова — шеста, прикрепленного другим концом к петле в нижней части мачты, вынесенной ближе к носу судна. При благоприятном ветре суда делали в среднем от 4 до 6 узлов, при противном — не более 2, но если квадратная оснастка не может повернуться более чем на 7 румбов к ветру, то шпринтовая значительно улучшает маневренность судна,

Совершенствование флотов вело за собой совершенствование навигационных и географических знаний. Плавание считалось спокойным и безопасным от восхода Плеяд (25 мая) до восхода Арктура (16 сентября). Затем шел «сомнительный» сезон с дождями и шквалами, а с 11 ноября до 10 марта плавание исключалось напрочь (66, IV, 39). 5 марта устраивалось торжественное открытие навигации, сопровождаемое играми и общественными зрелищами. Этот праздник — *плойафесия* — пришел в Рим из Александрии и был посвящен спуску судов на воду: считалось, что именно 5 марта отправилась в путь на своем корабле Исида на поиски Осириса. Поэтому праздник имел еще одно название — «День плавания корабля Исиды». Он знаменовал наступление второго «сомнительного» сезона, возможного, но опасного для судоходства.

Римские кормчие знали много полезных примет, позволяющих предугадывать погоду: цвет луны и ее форма, восход и закат солнца, величина и форма облаков, характер волнения на море, температура и влажность воздуха, поведение птиц и морских животных — все это читалось ими, как раскрытая книга природы. Ночью на помощь приходили звезды и маяки: примерно два десятка их было установлено в разных местах необъятной империи, и один маяк сохранился (правда, в перестроенном виде) в Гавани Артабров, откуда обычно плавали к Британии за оловом. Широчайшую картину ориентирования по звездам дают античные авторы Овидий, Лукан и многие другие.

Изучая небо и природные явления, ученые не оставляли своим вниманием и мир земной. Походы Цезаря, Помпея, Красса неизмеримо раздвинули его границы и положили начало проникновению римлян в места, считавшиеся до того недоступными или необитаемыми.

Оживление судоходства в Южных морях вынудило Птолемея учредить новую должность: в 78 г. до н. э. страгер из Фиваиды Каллимах стал также «стратегом Индийского и Красного морей». Флотилии египетских кораблей теперь часто наведывались в Южную Аравию, открыли остров Диоскорида, совершали из Аданы прямые 40-дневные рейсы в Индию, минуя посредников-арабов с их международным рынком Пальмирой, или Тадмором. На южном берегу залива Асэб Птолемен возродили заброшенный город Дир, превратили его в крупный благоустроенный порт, соединили дорогой с Коптом и переименовали в Беренику. По своему назначению и расположению у пролива он напоминает Гибралтар. Другая крепость, Миос-Гормос, соединенная дорогой с Кенополем, располагалась на африканском берегу южнее Синайского полуострова. Вместе с близлежащими островами Шадван, Тавила и Гафтун-эль-Кабир она была мощным форпостом для защиты торговли при входе в Суэцкий залив, где орудовали шайки набатеев. «Раньше набатей жили смиренно, — пишет Диодор, — получая пропитание от скотоводства, но когда александрийские цари развернули торговое судоходство, набатей принялись не только нападать на потерпевших кораблекрушение, но стали также строить пиратские корабли и грабить плавающих по морю» (49, III, 43, 5). Птолемеевский флот восстановил порядок в этой части моря.

Проходит еще несколько лет — Публий Ликий Красс появляется у берегов Британии и открывает путь к легендарным «Оловянным островам» — Касси-теридам. На противоположном конце Европы Гай Скрибоний Курион добирается до среднего течения Истра, отделяющего Дакию от Мёзии. Ровно через 20 лет после его похода Цезарь завоевывает почти всю Европу и высаживается в Британии. Еще через 30 лет наместник Египта Элий Галл идет по приказу Августа с войском в Эфиопию и Счастливую Аравию, а его преемник Гай Петроний проникает в Судан. В 20 г. до н. э. Корнелий Бальб покоряет для римлян внутренние области Ливии почти до Северного тропика. Чуть позже римляне открывают исток Истра, выходят к берегам Северного и Балтийского морей, Агриппа составляет карту всех северных районов империи, а его флот проходит под парусами до Кимврского мыса, «куда до того времени ни по суше, ни по воде не проникал ни один римлянин» (64, V, 14). Через два года после смерти Августа римляне появляются в Гельголанде, а в конце правления Клавдия обмениваются посольствами с правителями Цейлона. Курьеры Нерона привозят ему янтарь от устья Вистулы, а его солдаты разрешают загадку, много веков занимавшую географов: откуда течет Нил? Римский наместник Юлий Агрикола снабжает своего зятя историка Тацита богатым материалом о жизни североευропейских племен, его флот обплывает всю Британию, решив в пользу Пифея вопрос о том, остров она или нет, и заплывает в Оркнейский архипелаг. Центурион XII Молниеносного легиона Лукий Юлий Максим в правление Домициана оставляет автограф на скале у подножия Бекюк-Даша, близ Баку, где римляне впервые купались в теплых водах Каспия. «Перипл Эритрейского моря», составленный неизвестным автором в конце 80-х годов, быть может, становится причиной того, что римляне совершают ряд смелых экспедиций в Китай и знакомятся с дальневосточными морями: путь в Китай начинался от юго-западного побережья Индии или с Цейлона и вел через Бенгальский залив и Зондский пролив в Южно-Китайское море.

Золотые и серебряные реки соединили Рим с Востоком: если верить Плинию, ежегодный отток этих металлов из Рима составлял совершенно невероятную сумму — свыше 100 млн. сестерциев. В индийском городе Модуре, на юге Декана, существовала римская колония, в Индостане до сих пор находят римские монеты. Вместе с золотом на Восток неотвратно перемещались центры общественной, культурной, политической, торговой жизни. Во второй половине III в. вся Южная Аравия попадает под власть Химьяритского государства, сосредоточившего в своих руках морскую торговлю Востока с Западом в Южных морях. Начиная с III в. все нити посреднической торговли переходят в руки сирийских и палестинских купцов. Возрождаются древние караванные пути, но теперь они оканчиваются не у Тира, Сидона или Милета, а у берегов Атлантического океана, Северного и Балтийского морей. Эти пути проходили через Bizантий и затем разветвлялись, образуя кровеносную систему новой посреднической торговли. И когда орды варваров ринулись на Рим, Bizантий, ставший 19 мая 330 г. Константинополем, оказался в стороне от их нашествия. Ему предстояло еще несколько веков дожидаться крестоносцев,

КАРТИНА ШЕСТАЯ

Эвмен II



Тигран, царь Армении



Монета из Гераклеи



Монета из Херсонеса



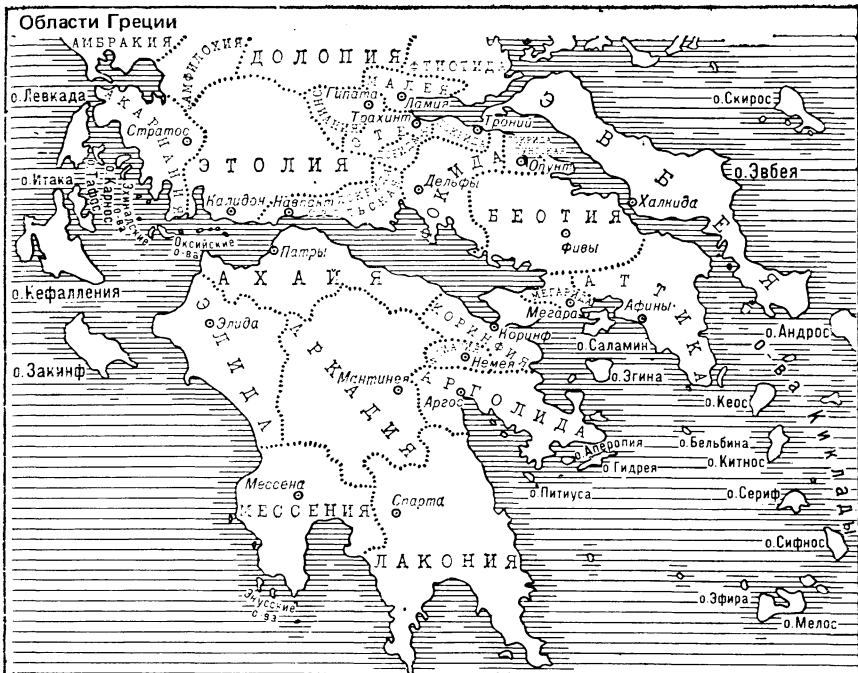
Монета из Одессы



Греческие рыбаки



КАРТИНА ШЕСТАЯ



Митридат VI Великий
(изображение на монете)



о. Кифера-

Монета из Синопа



Монета из Милета



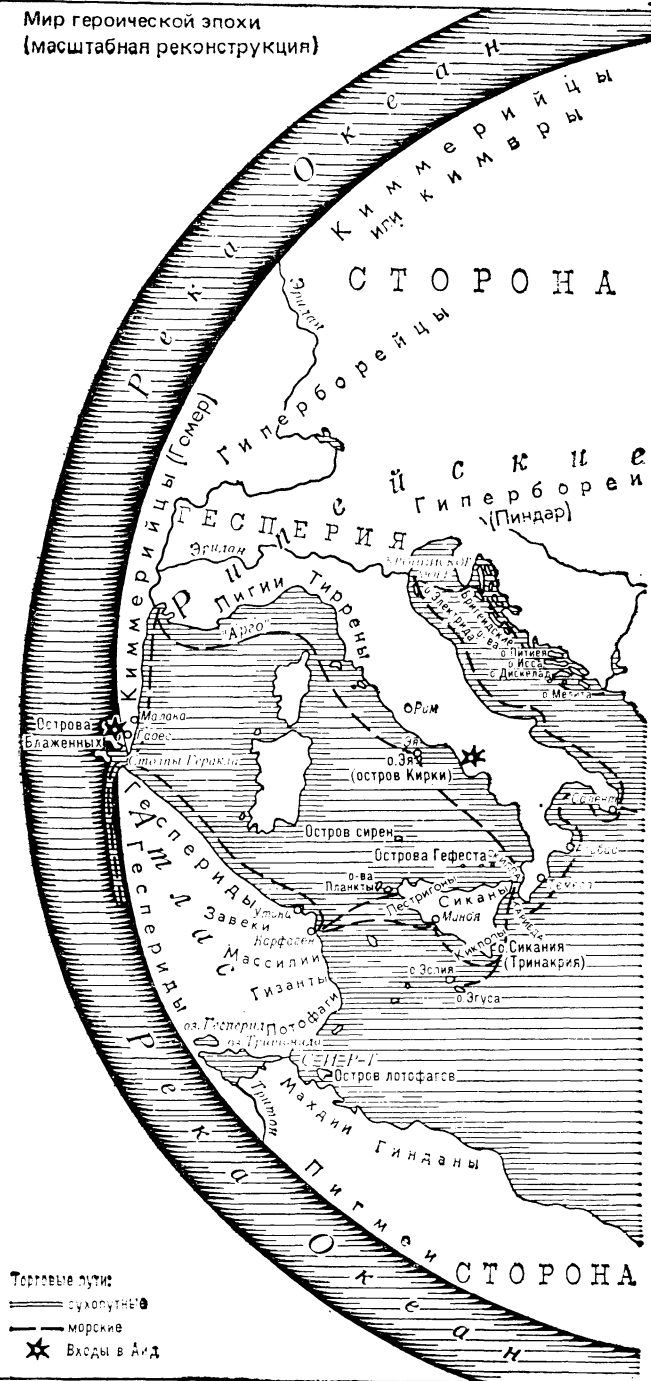
Монета из Фанагории



Монета из Диоскурии

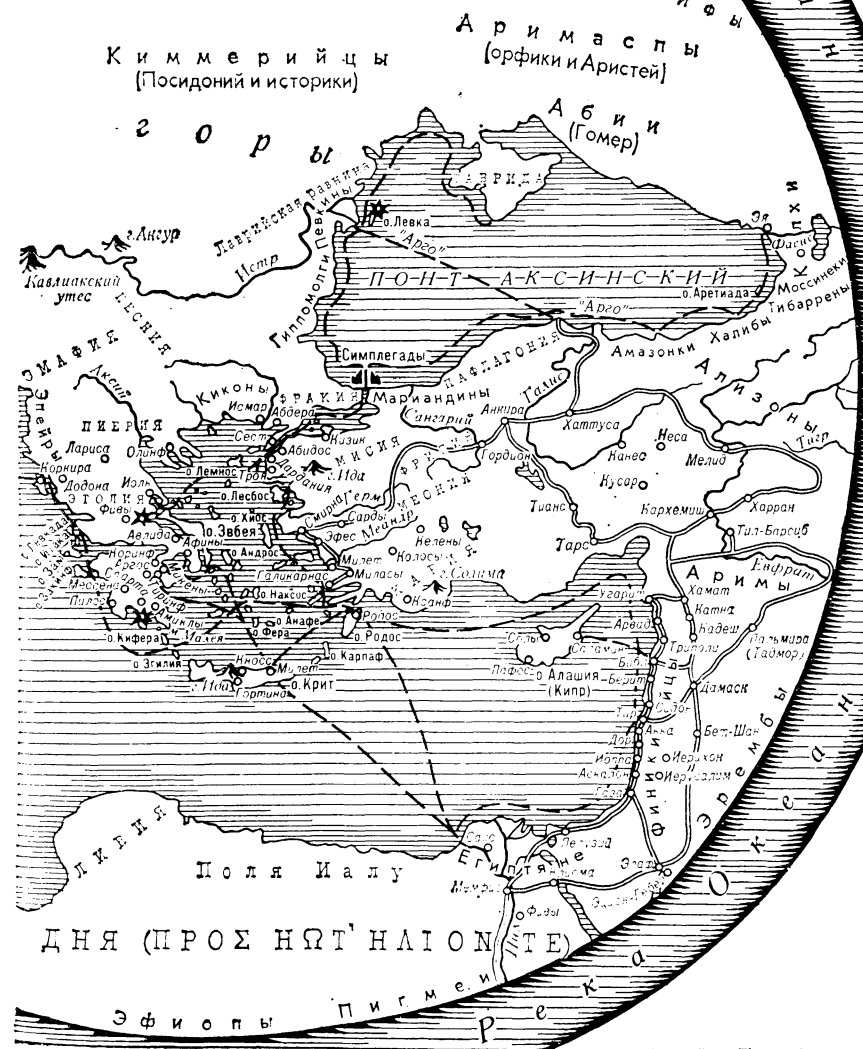


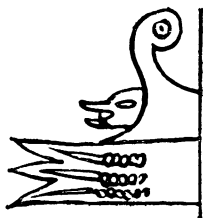
Мир героической эпохи
(масштабная реконструкция)



М а к р о б и и
(орфики)

Н О Ч И (П Р О Σ Ζ О Ф О N)





*Время и место действия:
V в. до н. э.—II в. н. э.,
Черное море*

«...Сидя на мысе, Дарий обозревал Понт. Действительно, этим морем стоило полюбоваться, так как Понт — самое замечательное из всех морей», — писал глубоко восхищенный Геродот, побывавший на Черном море и объехавший по крайней мере половину его берегов (10, IV, 85).

«В Понте есть много полезного для жизни другим народам... Для необходимых жизненных потребностей окружающие Понт страны доставляют нам скот и огромное количество бесспорно отличнейших рабов, а из предметов роскоши доставляют в изобилии мед, воск и соленую рыбу», — дополняет Полибий (28, IV, 38).

«Если не считать отдельных мысов, берега его далеко уходят в обе стороны от пролива (Босфора. — А. С.) в виде почти прямых линий. Так как противоположный проливу берег Понта короче правого и левого его берегов, то эти последние тянутся плавными линиями, образующими с линией противоположного проливу берега острые углы. Очертания Понта напоминают сильно изогнутый скифский лук. Море это отличается небольшой глубиной, суровым нравом, туманами, крутыми и непесчаными берегами. Гавани здесь редки», — это Мела (21, I, 19).

А вот Страбон: «...в гомеровскую эпоху Понтийское море вообще представляли как бы вторым Океаном и думали, что плавающие в нем настолько же далеко вышли за пределы обитаемой земли, как и те, кто путешествует далеко за Геракловыми Столпами. Ведь Понтийское море считалось самым большим из всех морей в нашей части обитаемого мира...» (33, С21).

Греки и финикийцы рано познакомились с Черным морем, и сходство его со Средиземным не могло не броситься в глаза. На юго-западе скалы Боспора Фракийского можно уподобить Геракловым Столпам, противолежащий Боспор Киммерийский вызывает ассоциации с Геллеспонтом, Таврический полуостров напоминает сильно укороченную Италию, Борисфен не менее удобен для торговли, чем Родан, а Кавказские горы на востоке похожи на малоазиатский Тавр. Даже течение в этом море — копия средиземноморского: оно точно так же совершает двойную циркуляцию параллельно побережью, образуя замкнутые циклы в Западном и Восточ-

ном Черноморье, а Таврида своим южным острием указывает на центральную акваторию моря, расположенную в своеобразной «мертвой зоне» между двумя потоками, как Италия и Сицилия являются аналогичным водоразделом в Средиземноморье.

Но на этом сходство, пожалуй, и кончается. Не случайно финикийцы и скифы подчеркивали суровый, неприветливый характер моря, а греки именовали его Негостеприимным, пока сюда не пришли милетцы. Главное, что им здесь не нравилось, — это почти полное отсутствие островов, исключавшее свободное крейсирование во всех направлениях. Кораблям приходилось довольствоваться каботажным плаванием, и их кормчие вверяли свою судьбу богам и течениям, как это делали аргонавты. Так продолжалось по крайней мере до конца V в. до н. э., когда более совершенные суда, ведомые более опытными кормчими, нащупали прямой кратчайший путь через Понт, как бы продолжающий ассирийскую государственную дорогу, оканчивавшуюся в Синопе.

Если в Средиземноморье греки чувствовали себя дома, то в Понте положение гостя грозило им неисчислимыми бедами. Черное море считалось ими восточным пределом обитаемого мира: там казнился Прометей, там Ясон вспахивал землю на огнедышащих быках, там бесследно исчезали целые флоты. Все там было необычным, волшебным, пугающим. Таким и осталось это море в мифах.

Опасности начинались сразу за порогом родного дома, когда корабли покидали одну из двух гостеприимных гаваней Кизика, запирающихся цепями на случай нападения и оборудованных более чем 200 доками, где можно было в последний раз осмотреть днище корабля (его ждали галечные пляжи) или потуже проконопатить пазы между досками. Дальше лежали ворота в неведомое.

Жители Боспора Фракийского прекрасно понимали все выгоды, связанные с контролем пролива. «С моря они так господствуют над входом в Понт, что торговым судам невозможно ни войти туда, ни выйти без их согласия», — констатирует Полибий (28, IV, 38). По всей видимости, согласие это стоило недешево.

Сразу по выходе в Понт мореплавателей поджидали две плавающие скалы — Симплегады (Блуждающие), или Кианей (Темные). Эти скалы, согласно мифу, намертво схлопывались, как только какой-нибудь посторонний предмет оказывался между ними. Эту опасность устранили аргонавты; они пустили перед своим кораблем голубя, и, когда скалы, раздавив его, разошлись, чтобы быть готовыми к принятию следующей жертвы, «Арго» успел проскочить эту ловушку, после чего Симплегады остановились навсегда. Скорее всего, в мифе переосмыслено историческое событие. Если допустить, что Симплегады — это скала Рокет, расположенная в 90 м к востоку от мыса Румели, на европейском берегу пролива, и соединенная с ним дамбой, и одна из безымянных скал у малоазийского

мыса Анадолу, было бы удивительно, если бы пираты не оценили их преимуществ и не устроили постоянную засаду перед самым входом в пролив. Ночью здесь вспыхивали ложные сигнальные огни, приводившие корабли туда, где их ждали пираты. Пока они расправлялись с одним кораблем, остальные успевали уйти — потому-то мифические Симплегады и не могли проглотить одновременно две жертвы.

Дальше были возможны два пути. Один вел вдоль побережья Малой Азии к Колхиде и был легче благодаря попутному течению. Другой — вдоль фракийских берегов, к устьям Истра и Борисфена, встречь течению.

Первый описан в поэме об аргонавтах. Боспор контролировался тогда мисийцами, захватившими часть Фракии и Малой Азии, и фракийским племенем стримониев, обитавшим близ реки Струмы и после переселения в Малую Азию принявшим имя бебриков, или вифинцев (10, VII, 75). Жестокость фракийских вифинцев по отношению к попавшим в их руки грекам особо отмечал в IV в. до н. э. Ксенофонт Афинский. Аргонавтам пришлось с боем прорываться мимо их берегов к стране амазонок — в долину реки Фермодонт. С воинственным племенем амазонок имели дело и другие герои — Геракл, Тесей. Когда грекам удалось захватить какое-то количество этих воительниц в плен, то «в открытом море амазонки напали на эллинов и перебили всех мужчин. Однако амазонки не были знакомы с кораблевождением и не умели обращаться с рулем, парусами и веслами. После убийства мужчин они носились по волнам и, гонимые ветром, пристали наконец к Кремнам на озере Меотида» (10, IV, 110) ¹. Там они вновь обратились к привычному занятию — разбою.

Разбой был настолько обыденным явлением в районе Проливов, что крестьяне пахали здесь с оружием в руках, а в минуты отдыха исполняли весьма примечательный танец. «Характер танца был таков, — рассказывает Ксенофонт. — Один клал оружие и начинал сеять и пахать, поминутно поворачиваясь, как бы в страхе; разбойник же подкрадывается; тот, как если бы заметил его, идет ему навстречу, быстро схватив оружие, и сражается из-за волов; и они плясали в ритме под флейту; и наконец разбойник связал человека и увел вместе с волами; иногда же и пахарь связывает разбойника, и тогда он впрягает его вместе с волами и погоняет, связав за спиной руки» (67, VI, 1, 8).

Еще дальше к востоку лежала область, заселенная дрилами. К IV в. до н. э. здесь были большие греческие города-колонии, и древнейший среди них — Трапезунт, колония Синопы, основанная почти одновременно со своей метрополией. Переселившиеся сюда греки восприняли местный обычай морского разбоя и поделились опытом с попавшими в беду, изголодавшимися соотечественниками, приведенными Ксенофонтom. Трапезунт административно располагался

в стране колхов, но это ничуть не мешало грекам регулярно совершать набеги на Колхиду из окрестных колхских же деревень, а трапезунты предоставляли в их распоряжение свой базар, где можно было без особых хлопот сбыть награбленное. Больше того — они заключили с греками союз гостеприимства, скрепив его дарами, и содействовали заключению аналогичных договоров между греками и ограбленными ими колхами. Позднее они одолжили грекам пентеконтеру и одно 30-весельное судно, и с ними эллины захватывали проплывавшие мимо их лагеря корабли, сгружали товары, а трофейные плавсредства использовали для прибрежного пиратства. По-видимому, греки создали здесь целую пиратскую флотилию, оставленную потом трапезунтам в уплату за гостеприимство и за аренду двух кораблей.

Второй путь был обманчиво безопасен до Салмидесса. Но едва путешественник начал верить в свою звезду, его ожидал тем более тяжкий удар. Так как в путь пускались обычно утром, то расстояние от Боспора до Салмидесса (126 км) составляло чуть меньше среднего дневного перехода, но встречное течение замедляло скорость, и как раз примерно около Салмидесса нужно было вытаскивать судно на сушу для ночевки. Иногда это удавалось, но чаще кормчий не мог подыскать подходящее место у пустынного, неприветливого берега, темнеющего громадами неприступных утесов и страшных рифов. После борьбы с течением гребцы выбивались из сил, а если вдобавок задувал северный ветер, судно становилось безвольной игрушкой разгулявшейся стихии и легкой добычей берегового племени астов. «Здесь многие из плывущих в Понт кораблей, — свидетельствует Ксенофонт, — садятся на мель, и их прибывает затем к берегу, так как море тут на большом протяжении очень мелководно (в наши дни не более 3,6 м. — А. С.). Фракийцы, живущие в этих местах, отмежевываются друг от друга столбами и грабят корабли, выбрасываемые морем на участок каждого из них. Рассказывают даже, что до размежевания многие из них погибли, убивая друг друга при грабежах» (15а, VII, 5, 12).

Если какому-нибудь кораблю удавалось чудом прорваться мимо Салмидесса, это еще не означало, что он в безопасности. На его пути лежали островки (в нынешнем Бургасском заливе), очень удобные для пиратских стоянок, и еще много ловушек вплоть до Истрии — города, где еще во II в. до н. э. пираты, морские и сухопутные, терроризировали все население.

Корабли упорно плыли на север, все дальше и дальше...

Предполагают, что интерес к Понту пробудили у ионийских греков стан пелагид (разновидность тунца), весной пробивающихся из Меотиды в Геллеспонт против течения вдоль берегов Колхиды

и Малой Азии и по течению — вдоль берегов Фракии. На эту мысль наводит и то, что в некоторых черноморских городах существовали содружества ловцов пеламид, например в городе Одесс, о чем поведала найденная там надпись (88, с. 75). Пелакиды шли тем путем, какой проделали, правда в обратном направлении, аргонавты и амазонки. Экспедиция «Арго» явилась, вероятно, завершающим этапом греческого проникновения в северные воды. Задолго до нее рыбаки ходили туда за пеламидами, заплывая все дальше на восток. Когда они дошли до того места, где потом вырос Трапезунт и где мальки пеламид достигают промысловой зрелости, греки увидели подпирающие небо горы, сочли их пределом Ойкумены и перенесли туда действие мифа о Прометее. Этот горный массив носил у них имя Нифант — «Снежный». Ко времени Великой колонизации, когда в Понт отправились целые флотилии, греки, вероятно, пользовались уже другим топонимом — Кавказ.

Флагманами греческих флотилий были моряки Милета, с незапамятных времен существовавшего в Ионии и процветавшего более других благодаря надежной защите своих гаваней от непрошенных гостей — противолежащему островку Ладе. Торговая аристократия и судовладельцы образовали в Милете партию зйнавтов, то есть «вечных моряков», даже свои деловые совещания устраниввших на кораблях. Милет владел четырьмя удобными гаванями и прекрасным рейдом, его пристани обеспечивали одновременное проведение торговых операций в любых масштабах. Этот город избрал северный путь колонизации — в Черное и Азовское моря, где основал несколько десятков колоний (разные источники называют цифры 75 и 90) и сосредоточил в своих руках львиную долю всей торговли. Авторитет Милета на Черноморском побережье был так велик, что в 785 г. до н. э. он с согласия ассирийцев основал одну из своих колоний на месте полузаброшенного ассирийского порта Синопы. Этот город стал ключевым пунктом их торговли. «Снарядив флот, — пишет Страбон, — Синопа получила господство на море по эту сторону Кианеев... Синопа благоустроена от природы и стараниями людей; ведь она построена на перешейке полуострова; по обеим сторонам последнего расположены гавани, корабельные стоянки и замечательные заведения для засола пеламид...» (33, С545). Очевидно, в Синопе тоже существовало содружество ловцов пеламид.

Общегреческое название Азовского моря — Меотида — также принадлежит милетцам, имевшим прочные торговые связи с племенами, обитавшими на его восточных берегах и носившими у греков собирательное имя меотов.

Между Троей и финикийским Астиром, переименованным греками в Лампсак, процветала другая их колония — Абидос на одноименном скалистом мысу. «Абидос, — замечает Курциус, — сделанся складочным местом для северного и южного моря; здесь можно

было перегружать товары, в особенности же, когда во время бури случалось отсыреть хлебу, находящемуся в трюме кораблей» (85, с. 329). На южном берегу Мраморного моря, на узком перешейке полуострова Капыдагы, сохранились развалины еще одной милетской колонии — Кизика, чье географическое положение сравнимо с положением Коринфа.

Милетцы, по-видимому, были и первыми из греков, кто открыл для средиземноморцев Колхиду. Мела, например, сообщает, что столицу Колхиды — Фасис выстроил милетец Фемистагор (21, I, 19). Милетцы добирались от Синопы до Фасиса за 2—3 дня, но богатства Колхиды с лихвой окупали трудности путешествия. По словам Страбона, эта «страна замечательна не только своими плодами (за исключением меда, который большей частью горчит), но и всем необходимым для кораблестроения. Она производит много леса и сплавляет его по рекам. Жители выделяют много льняного полотна, пеньки, добывают воск и смолу» (33, С498). Корабли росли в Колхиде в готовом виде — с льняными парусами, пеньковым таке-лажем и материалами для конопачения! Именно здесь Митридат находит неисчерпаемые ресурсы для оснащения своего флота.

По пути к Фасису греки основывали города с корабельными стоянками: Ризий — на берегу песчаной бухты, окаймленной лесистыми горами; Афины — у западного входного мыса в бухту, над которой господствует покрытая лесом двуглавая Хунартепе высотой 642 м, а вход защищен грядой рифов; Архабий — на низком галечном берегу, ограниченном горой Котуниттепе высотой 597 м и открывающем прекрасный вид на снежные горы Кавказа; Алсар — в 2 км южнее устья Акамписса, где начинаются отроги Восточно-понтийских гор. По рекам, особенно Фасису, они заплывали в глубь страны и закладывали там торговые фактории и крепости.

Не обнаружив на Кавказе золота — предмета их устремлений, греки шаг за шагом продвигались дальше к северу. «На севере же Европы, по-видимому, есть очень много золота... — пишет Геродот. — Согласно сказанию, его похищают у грифов одноглазые люди — аримасы... Во всяком случае кажется, что эти окраины Ойкумены, окружающие остальные земли, обладают продуктами, которые у нас считаются весьма ценными и редкими» (10, III, 116). Как альпинисты штурмуют вершины, вбивая в скалы крюк за крюком, так греки штурмовали свое эльдорадо, продвигаясь от одной бухты к другой. Устье любой реки служило им стоянкой, дающей пресную воду. Пляжный понтийский берег, густо поросший лесом, готов был в любую минуту принять застygнутые бурей корабли. Прибрежные горы служили превосходными укрытиями и наблюдательными пунктами, позволяющими обнаружить неизвестный корабль, когда он еще плыл вне видимости береговой полосы.

В VI в. до н. э. к северу от Фасиса, где жили дикие племена ме-

ланхленов и кораксов, милетцы заложили в устье Антемунты торговую факторию, быстро превратившуюся в город. Эта местность долгое время считалась краем обитаемой земли, «где кораблям самый последний путь» (33, С497). Город вырос на фоне трех гор Яштухорху (513 м), Бырц (593 м) и Гварда (440 м). Это был счастливый знак. Такой же точно «трезубец Посейдона» дал власть над морем Массалии в Западном Средиземноморье и Коринфу — в Восточном. Понту покровительствовали божественные близнецы — дети Зевса и братья Елены Прекрасной, участники похода аргонавтов. Греки называли их Кастором и Полидевком, римляне — Кастором и Поллуксом, те и другие — Диоскурами. Поэтому город называли Диоскурней (или Диоскуриадой), а вскоре установили, что его основали возницы Диоскуров — Амфит и Телхий². От этих возниц выводило свою генеалогию самое воинственное в этих краях племя — гениохи, их название и означает по-гречески «возницы». Аристотель обвинял их в трусости (бв, VIII, 4), но, как будет видно дальше, это было предвзятое мнение.

Город действительно стал владыкой кавказского побережья и оставался им много лет спустя после запустения Фасиса. По свидетельству Тимосфена, сохраненному Плинием, в Диоскурию в птолемеевское время сходились торговать 300 народов, а римляне постоянно держали там 130 переводчиков. Быстрому росту и популярности Диоскурии способствовало гостеприимство милетцев, которое даже нам может показаться неправдоподобным, — греки могли бы принять его за сказку. Сохранилось свидетельство Гераклида Понтийского — ученика Платона и Аристотеля — о том, что милетские колонисты не только не причиняли вред потерпевшим кораблекрушение, но помогали им вернуться на родину и даже давали денег на дорогу. Гераклид упоминает об этом применительно к Фасису, но вряд ли стоит сомневаться, что милетяне проводили одинаковую политику в принадлежавших им городах, особенно расположенных по соседству³. Позднее их примеру последовали другие правители. По словам Полибия, царь галатов Кавар незадолго до гибели своего царства «обеспечил значительную безопасность купцам, приплывающим в Понт» (28, VIII, 22). Садал, по видимому правитель астов, заключил в III в. до н. э. с правителем соседней Месембрии договор, гарантирующий безопасность потерпевших кораблекрушение и сохранность их имущества, то есть фактически поощривший плавания месембрийцев к Проливам. Вероятно, договор преследовал обоюдные интересы и открывал астам путь на север. Аналогичный договор заключил с жителями Коса вифинский царь Зиэлай (ок. 250—227 гг. до н. э.).

Во времена Плиния Диоскурия уже потеряла свое значение: сыграли роль Митридатовы войны и следовавшие за ними политические неурядицы. Переименованный в Севастополис, первокласс-

ный порт превратился в третьеразрядную римскую крепость, а в начале VI в. был захвачен Византией. Сходная судьба постигла другой город, расположенный севернее, — Питиунт.

Но это было позже. А тогда, в VI—V в. до н. э., греки проникали все дальше на север — к скифскому золоту, скифской пшенице, скифским мехам и скифским рабам. Они подбирались к горлу Меотиды — «матери Понта». Путь был труден. На гористом побережье Северного Кавказа, почти лишенном удобных гаваней, обитали племена ахейцев и зигов, северные соседи гениохов. Это были племена пиратов-профессионалов. Слава их была так ужасна, что Аристотель приписывает гениохам склонность к убийству «от природы» и даже обычай людоедства (6в, VIII, 3—4), что едва ли соответствует действительности. Но то, что от Фасиса до Синдской гавани ни одно судно не могло чувствовать себя в безопасности, — это бесспорный факт. Мореходам угрожали не столько опасности природные, сколько исходящие от себе подобных.

Пираты нападали на купеческие корабли, грабили близлежащие города и даже совершали довольно продолжительные рейды в южные и западные районы Черного моря. Правители береговых государств предоставляли в их распоряжение корабельные стоянки и рынки, заключали с ними соглашения и покупали награбленное добро. Пираты совершали нападения на общегреческие храмы и святилища, куда стекались дары с проходящих кораблей, и скрывались в потайных гаванях, прежде чем греки могли принять какие-либо меры. Они хватали зазевавшихся путников и, отплыв с ними от берега, посылали гонцов к родственникам или друзьям своих жертв с предложением о выкупе. Если похищенный оказывался неплатежеспособным, его продавали в рабство. «Они господствовали на море», — говорит Страбон (33, С496). Усилия местных властей, направленные на борьбу за свободу морей, не достигали цели, хотя иногда удавалось отплатить пиратам их же монетой. «Области, подчиненные римлянам, более бессильны против этого зла из-за небрежения посылаемых туда правителей», — сетует историк (33, С496). Знакомая картина, знакомые фразы. Все это греки и римляне видели и слышали у себя дома.

Ничуть не лучше были племена тавров, обитавшие к западу от Боспора Киммерийского, на южном берегу Тавриды. Это были достойные соперники ахейцев, зигов и гениохов. Недостаток материала не позволяет с уверенностью сказать, какой промысел был для них основным — пиратство или грабеж потерпевших крушение. Скорее всего, они успешно совмещали оба, и зловещая слава этих мест долго отпугивала мореходов. Кораблекрушения у скал Тавриды были не менее часты, чем у Салмидесса, и, быть может, асты вполне достойны разделить с таврами характеристику, данную им Геродотом: «У тавров существуют такие обычаи: они при-

носят в жертву Деве потерпевших крушение мореходов и всех эллинов, кого захватят в открытом море, следующим образом. Сначала они поражают обреченных дубиной по голове. Затем тело жертвы, по словам одних, сбрасывают с утеса в море, ибо святилище стоит на крутом утесе, голову же прибавляют к столбу. Другие, соглашаясь, впрочем, относительно головы, утверждают, что тело тавры не сбрасывают со скалы, а предают земле. Богиня, которой они приносят жертвы, по их собственным словам, это дочь Агамемнона Ифигения. С захваченными в плен врагами тавры поступают так: отрубленные головы пленников относят в дом, а затем, воткнув их на длинный шест, выставляют высоко над домом, обычно над дымоходом. Эти висящие над домом головы являются, по их словам, стражами всего дома. Тавры живут разбоем и войной» (10, IV, 103) ⁴. Эти головорезы орудовали по всему южному побережью полуострова, а в западной его части, в бухте Сюмболон Лимен, они «обычно собирали свои разбойничьи банды, нападая на тех, кто спасался сюда бегством» (33, С308). Название гавани — Сигнальная — может навести на мысль, что тавры зажигали здесь ложные огни, заманивая доверчивых мореходов прямо на рифы, еще и сегодня разбросанные близ обрывистого скалистого мыса.

Страх перед таврами исчезал постепенно, по мере освоения соседних берегов. В Малой Азии вслед за милетцами основали колонии фокейцы. Жители Клазомен, следуя по пути пеламид, проникли в Меотиду. Теосцы заселили берега Геллеспонта. Милетцы основали около 600 г. до н. э. севернее Салмидесса город Аполлонию. На скалистом островке при входе в Аполлонийскую гавань они построили храм Аполлона, а сам этот островок (ныне — Свети-Кирил) соединили с берегом дамбой, создав подобие Милета. Еще дальше к северу возникли города Анхиало, Месембрия, Одесс, Круни, Бизоне, Каллатис, Томи, Истрия, Тира. Неверно было бы сказать, что греки продвигались вдоль этого побережья «шаг за шагом». Первой из перечисленных была основана милетская Истрия — далеко на севере. За ней последовали в VI в. до н. э. как милетские города — Томи, Тира, возможно, Одесс, так и гераклеийский Каллатис, и мегаро-калхедонская Месембрия.

Греки подошли вплотную к северным берегам Понта. Оставалось лишь сомкнуть западный и восточный пути. Милетская Ольбия явилась первым шагом. Реки Гипанис и Борисфен играли в жизни Ольбии такую же роль, как Тигр и Евфрат в жизни месопотамцев (они не имели тогда общего устья Шатт-эль-Араб), Танаис — в жизни меотов (он впадал в Меотиду двумя устьями), семикустный Нил — в жизни египтян. Тесня тавров, милетцы плыли к востоку вдоль северопонтийских берегов, оставляя за собой цепочку колоний: Калос Лимен, Керкинитиду, переименованную позднее в Евпаторию, Херсонес, ставший при Августе Севастополем (лат. «август»

и греч. «себастос» — синонимы, означающие «священный»), Феодосию с гаванью, Нимфей. После основания по соглашению со скифским царем Агаэтом на западном берегу Боспора Киммерийского города-крепости Пантикапей (на языке скифов — «Рыбный путь») милетцы приготовились стать хозяевами Меотиды. Фанагория, основанная в 540 г. до н. э. теосцем Фанагором, Горгиппия (это название получила Синдская гавань в середине IV в. до н. э. в честь Горгиппа — брата и соправителя боспорского царя Левкона I) и Баты при подходе с юга к восточному берегу пролива замкнули кольцо греческих колоний на Понте, а основанный в устье Танаиса одноименный город сделал их властителями Меотиды. Это был, по свидетельству Страбона, «общий торговый центр азиатских и европейских кочевников, с одной стороны, и прибывающих на кораблях в озеро (Меотиду. — А. С.) с Боспора — с другой; первые привозят рабов, кожи и другие предметы, которые можно найти у кочевников, последние доставляют в обмен одежду, вино и все прочие принадлежности культурного обихода» (33, С493).

Трудно было удачнее выбрать места для поселений, чем эти. То, что многие из них — крупные портовые города нашего времени, говорит само за себя. Здесь названы только города, сыгравшие заметную роль в истории черноморских отношений, мелких же поселений было бесчисленное множество. Греки проникли по Фасису (Фасисом они считали не только Риони, но и ее приток Квириду) далеко в глубь страны и основали там города-крепости Кутайю и Сарапаны. По Танаису они поднимались до его излучины и там волоком перетаскивали суда в реку Ра. Они ходили в Каспийское море за редкими сортами рыб и за солью, в верховья Ра — за мехами и тканями. Борисфен был освоен ольбиополитами до порогов, а может быть, значительно дальше. В районе порогов они встречались и обменивались товарами с купцами североевропейских морей, пока торговлю ольбиополитов не перехватили танаисцы, основавшие выше порогов, в районе Днепропетровска, город Навбар. «Крайние стоянки эллинских мореплавателей были вместе с тем и началом далеких караванных путей; ольвийские граждане возили свои товары вверх по Борисфену, сперва водою, потом сухим путем, и проложили торговым сношениям путь в земли, лежащие на Висле. Танаис доставлял произведения Урала и Сибири к морю, а Дноскурий привозил металлы Армении, драгоценные камни и жемчуг, шелк и слоновую кость из Индии на эллинские корабли. Между колониями также завязалась очень оживленная торговля», — пишет Курциус (85, с. 335). И вслед за купцами по всем судоходным рекам продвигались пираты, умножая опасность и без того грозившую с неприветливых берегов.

Когда Ксенофонт вел греческое войско вдоль побережья Понта от Трапезунта до Салмидесса, в мегарской колонии Калхедоне,

расположенной на азиатском берегу Боспора напротив Бизантия, к нему явились послы от фракийского правителя Севта с предложением переправить греческую армию через пролив в обмен на помощь в захвате власти. Севт принадлежал к роду одрисов — самого могущественного племени к северу от пролива, образовавшего обширное государство на западночерноморском берегу.

Отцом Севта был Майсад, правивший меландитами, финами и транипсами. Майсад умер в изгнании, а Севт был воспитан фракийским царем Амодоком (или Медоком) и стал его соправителем. Однажды Севт получил у него воинов и всадников, чтобы отомстить узурпатору, «и теперь, — рассказывает он Ксенофону, — я повелеваю ими и живу, грабя мое отечество» (15а, VII, 2, 34).

Фракийское государство было основано Тересом, предком Севта, около 450 г. до н. э. Несмотря на то что Терес терпел значительный урон от финов, тогда еще не покоренных, авторитет его царства был достаточно высок: его внук Октамасад был провозглашен скифами своим царем в областях к северу от Истра, где проходила граница одрисского царства. Тересу наследовал его сын Ситалк, дядя Октамасада, правивший примерно в 440—424 гг. до н. э. Фукидид сообщает, что владения Ситалка раскинулись на 13 дней пути от Истра к югу, тогда как путь от Черноморского побережья до Эг (более 1000 км) занимает всего 11 дней (35, II, 97). Вероятно, историк исчисляет здесь расстояние днями конного пути, так как трудно допустить, чтобы пешеход проходил около сотни километров в день. Фракийское государство при преемнике Ситалка сыне его брата Севте единодушно признается греками самым богатым в этой части Ойкумены. Но уже при преемнике Севта Амодоке начались междоусобные стычки, в разгар которых и подоспело войско Ксенофонта.

Можно предположить, что пиратские действия Севта II восстановили против него значительную часть фракийцев, и между ними и Амодоком разгорелась гражданская война, после того как некоторые племена признали власть Севта. Плавание во фракийских водах стало почти невозможным: у Эгейского побережья бесчинствовали пиратские корабли верных Амодоку племен, берега Геллеспонта, Боспора и Вифинии контролировались Севтом II, и его подданные фактически изолировали Понт, нарушив торговлю и прекратив поступление хлеба. В 391 или 389 г. до н. э. у южных берегов Фракии появились 40 афинских триер под командованием Фрасибула, после чего Амодок и Севт помирились и объявили себя союзниками афинян, скрепив этот акт договором. Однако понадобилась еще одна экспедиция в Геллеспонт (388—387 гг. до н. э.), чтобы справиться с засевшим в Абидосе спартанским гарнизоном и восстановить нормальное плавание между двумя морями.

Подробности этой экспедиции, возглавляемой Ификратом, не

сохранились, да они и несущественны. Важно другое: сразу после ее завершения Амонок и Севт II исчезают со сцены, освобождая ее Гебрисельму. Есть сведения, что Гебрисельм при поддержке афинян вел войну с Севтом II и вскоре после победы отправил в Афины посольство с заверениями в преданности и дружбе. Возможно, он был вполне искренен в своих намерениях, но царствовать ему пришлось недолго: царем одрисов стал снова Севт, после его смерти в 383 г. до н. э. — Котис, сумевший пристроить свою дочь в жены заскучавшему в долгом походе Ификрату и, вполне вероятно, получивший афинское гражданство для себя и своих наследников. В 368 г. до н. э. он начал затяжную войну с Афинами за власть над Эгейским морем, «так как свободный выход к морю и овладение побережьем были особенно важны для одрисской державы и с этих пор становятся задачей номер один для Котиса. Для достижения этой цели Котис не жалел ничего, не останавливаясь ни перед какими средствами. Он заключал неожиданные перемирия с Афинами или вдруг внезапно нарушал их; использовал греческие наемные войска или продажность афинских военачальников; был беспощаден при расправе с врагами» (103, с. 36). Осенью 360 г. до н. э. Котис был убит греками, и во Фракии оказалось сразу три царя — Амонок II, Перисад и Керсеблепт. В разделенной на трое Фракии начались затяжные династические междоусобицы, прекратившиеся лишь после македонского завоевания в 342—341 гг. до н. э. Но они уже не могли повлиять на режим судоходства в Проливах.

Для греков Проливы играли важную роль. О масштабах мореплавания через них можно судить хотя бы по тому, что после введения в 220 г. до н. э. византийцами торговых пошлин на все виды экспорта из Черного моря в Средиземное Родос расценил это как экономическую блокаду и, объединив греческие торгово-морские города, добился пересмотра этого решения. Свобода мореплавания в Проливах нужна была прежде всего для торговли с Боспором — первым известным нам государством на черноморских берегах (если не считать мифического царства Ээта в Колхиде). Оно было образовано знатным милетцем Археанактом, переселившимся примерно в 480 г. до н. э., во время греко-персидских войн, в Пантикапей, и состояло поначалу из четырех городов на каждом берегу Боспора Киммерийского, объединенных общей системой обороны. Неизвестно, называл ли себя Археанакт царем, тираном или архонтом, но династом он не стал. После 42-летнего правления Археанакта и, возможно, его сына власть в Пантикапее захватил Спарток, вероятно, эллинизированный фракиец. Именно с него начинаются историю Боспорского царства. Это царство одной династии — Спартокидов (438 г. до н. э. — 109 г. н. э.) — занимало в период своего расцвета территорию, граница которой шла примерно по линии Новороссийск — Тихорецк — Новочеркасск — Таганрог, плавно

огибая восточный берег Меотиды, затем по линии побережья к западу и по Арабатской стрелке выходила к Керченскому полуострову, завершаясь на Черноморском побережье западнее Феодосии.

Во II в. до н. э. для боспорцев сложилась опасная ситуация. На западе теснимые сарматами скифы закрепляются на черноморских берегах, подчиняют Тиру, Ольбию и другие греческие города и образуют собственное государство. Его восточная граница совпадает с западной границей Боспора. Скифы захватывают весь степной Крым вплоть до Таврских гор и строят в нем свою столицу, известную под греческим именем Неаполь. Как и боспорцы, они чеканят свою монету и экспортируют хлеб.

Становится небезопасным плавание на юге: еще в первые годы IV в. до н. э. на побережье Малой Азии возникло Понтийское царство. Его основатель — уроженец Синопы и правитель Кноса Митридат из царского персидского рода Ахеменидов — избрал своей столицей Амасию, хранящую в своем названии память об амазонках (здесь была территория их царства). Три года спустя примеру Митридата последовал Зипонт, провозгласивший себя царем Вифинского царства — бывшей своей сатрапии.

Скифам срочно требовался выход к морю в районе Херсонеса, откуда можно было быстро и сравнительно безопасно пересекать море вдаль от пиратских берегов. Теснимые скифами, херсонесцы при посредничестве римлян заключают в 179 г. до н. э. договор о помощи с шестым царем династии Митридатидов Фарнаком. Скифы отступились. Они выжидали.

Их час пробил 70 лет спустя. Скифский царь Скилур вступил в соглашение с сарматским племенем роксоланов, обитавшим в междуречье Танаиса и Борисфена, и стал тревожить границы Херсонеса и Боспора, решив попытать счастья на берегах Меотиды. Афиняне уже не могли помочь Боспору: Греция стала римской провинцией. И тогда боспорский царь Перисад V последовал примеру херсонесцев: он обратился за помощью к Митридату VI. Одновременно в Понт с той же целью вторично отправили послов херсонесцы. Херсонес, по словам Страбона, «прежде был самостоятельным, но, подвергаясь разорению варварами, был вынужден выбрать себе покровителя в лице Митридата Евпатора; последний хотел стать во главе варваров, обитавших за перешейком (Перекопом.— А. С.) вплоть до Борисфена и Адрия. Это были приготовления к походу на римлян. Итак, Митридат, окрыленный такими надеждами, с радостью послал войска против Херсонеса и одновременно начал войну со скифами, не только со Скилуrom, но также и с сыновьями последнего — Палаком и прочими (их, по словам Посидония, было 50, а по Аполлониду — 80). В то же самое время Митридату удалось всех их подчинить силой и стать владыкой Боспора, получив эту область добровольно от владевшего ею Перисада. С тех

пор и до настоящего времени город херсонесцев подчинен властителям Боспора» (33, С309).

Протекторат Митридата, однако, не пришелся по вкусу ни боспорцам, ни скифам. Перисад отрекся от престола в его пользу, но скифский царевич Савмак, приемный Перисада, убил своего благодетеля и взбунтовал скифских рабов в Пантикапее. К ним присоединилась часть армии и флота; наместник Митридата Диофант спасся бегством на присланном из Херсонеса судне. Савмак принял царский венец и носил его около года: в 106 г. до н. э. Диофант вернулся с войсками, захватил с помощью херсонесцев Феодосию и Пантикапей, взял Савмака в плен и передал Боспорское царство Митридату.

Примерно в это же время Митридат подчинил Колхиду. Единственным автономным городом в этой стране осталась Диоскурия, и это наводит на мысль, что она оказала Понту какую-то важную услугу, быть может, попросила Митридата о защите, как Херсонес и Боспор, или помогла ему в покорении местных племен.

На северной окраине античного мира сложилась новая необъятная морская держава, сосредоточившая в своих руках огромные ресурсы и торговлю. В Средиземном море другая держава уже провозгласила себя владычицей всего обитаемого мира, но еще не стала ею. Столкновение этих держав было вопросом времени.

Это произошло в 89 г. до н. э. Несколько лет римские консулы с тревогой следили за возрастающей мощью Понтийского царства. Перейдя Галис, армия Митридата вторглась в Пафлагонию, затем быстрыми маршами оккупировала Галатию и Каппадокию и броском на запад захватила Вифинию. В руках Митридата оказались Проливы и почти вся Малая Азия, он стал восточным соседом Рима и западным — Армении, где правил его зять и союзник Тигран, оказавший ему помощь в войне с Каппадокией.

Свою столицу Митридат перенес в Пергам, откуда удобнее было планировать дальнейшее наступление на запад.

Понтийское царство, противостоящее теперь Риму, включало все черноморские берега Малой Азии, фракийское побережье от Проливов до Салмидесса, берега Кавказа до Питиунта и всю территорию Боспорского царства. Кавказские берега между Питиунтом и Боспором Киммерийским, вся береговая полоса Северного Причерноморья, включая почти весь Крым, а также территории северо-западного и западного побережий моря, были в вассальной зависимости от Митридата. Свободными оставались лишь небольшой участок западного побережья (примерно 150 км) между Салмидессом и Месембрией, западные берега Приазовья и восточные —

Крыма. На юге Митридат (и особенно его морские союзники — пираты Киликии) захватил почти все острова Эгейского моря, оккупировал Фракию, Македонию и триумфально вступил в Афины, посадив там наместником своего друга философа Аффеннона.

Союз с Митридатом озаменовал вершину «золотого века» киликийских пиратов. Но были еще и понтийские. Поскольку почти все берега Понта Эвксинского принадлежали теперь Митридату, а торговые пути охранялись его флотом, возникает вопрос: в каком состоянии было тогда понтийское пиратство? Трудно ведь представить, что пираты бросили свое ремесло и обратились к мирному труду. И. Б. Брашинский справедливо рассуждает, что «в целом борьба с морским разбоем в это время была, очевидно, малоэффективной, поскольку пираты оставались господами моря. Успешная борьба с пиратством, его решительный разгром и ликвидация были невозможны в первую очередь в силу того, что оно было естественным порождением социально-экономических отношений античного мира» (71, с. 127—128). Их боялись — и с ними торговали. Этот парадокс был неизбежен, ибо пиратство и андраподизм занимали заметное место в системе экономических отношений рабовладельческого общества. Выше уже упоминалось о правителях, покровительствующих пиратам: понтиец Страбон, уроженец Амасии, сообщает об этом в настоящем времени (рубеж старой и нашей эр). Но у этого свидетельства есть и оборотная сторона. «Мы знаем,— пишет К. М. Колобова,— о неустанной борьбе Боспора с пиратством, и потому это сообщение может, на первый взгляд, показаться странным и противоречивым. Но дело в том, что боспорское правительство могло покровительствовать и покровительствовало, несомненно, только своим пиратам (вероятно, пиратству своих навклеров), а не тем, которые грабили боспорян и боспорский флот» (826, с. 89). Боспорскому царю Эвмелу (310—304 гг. до н. э.) приходилось высылать эскадры к берегам Колхиды, где бесчинствовали флоты ахеев, гениохов, тавров и других племен, ему обязаны спасением некоторые осажденные города. Судя по восхищенному отзыву Диодора, кампания Эвмела сравнима с кампанией Помпея, он надолго очистил море от пиратов. Но... эти же племена называет более 300 лет спустя сосланный в Томи Овидий, причем в его время ахеев и гениохы уже не довольствовались охотой у своих берегов, а совершали рейды вдоль всего Черноморского побережья, кроме северной его части. И это всего через 70 лет после победоносной экспедиции Публия Писона, осуществившего свою часть плана Помпея!

Тацит рассказывает, как в правление понтийского царя Полемона (в конце царствования Нерона) его вольноотпущенник Аникет, командовавший царским флотом, «привлек на свою сторону пограничные с Понтом племена, пообещал самым нуждающимся дать

возможность пограбить и во главе значительных сил неожиданно ворвался в Трапезунт... Аникет сжег римские суда, забросав их горящими факелами, и стал полновластным хозяином на море... Мятеж Аникета привлек внимание Веспасиана, и он выслал против повстанцев отдельные подразделения легионов во главе с опытным военачальником Вирдием Геминем. Напав на занятых грабежом, разбредшихся по всей округе варваров, он принудил их вернуться на корабли. Поспешно выстроив несколько быстроходных галер, Гемин погнался на них за Аникетом и настиг его в устье реки Хоб, где тот чувствовал себя в безопасности, так как успел деньгами и подарками привлечь на свою сторону местного царя Седохеза и теперь рассчитывал на его поддержку. Царь сначала действительно оказывал покровительство своему гостю, умолявшему его о помощи, и даже грозил римлянам оружием. Вскоре, однако, Гемин дал ему понять, что, предав повстанцев, он может получить деньги, продолжая же защищать Аникета, рискует подвергнуть свою страну нападению римских войск. Непостоянный, как все варвары, царь решился погубить Аникета и выдал римлянам тех, кто искал у него спасения» (346, III, 47—48).

Два свидетельства. Одно — о событии на западном берегу моря до возвышения Митридата, другое — на восточном после его падения. Точно так же, несомненно, на протяжении столетий не прекращали пиратскую деятельность и другие черноморские народы.

Борьба за свободу мореплавания велась в Черном море постоянно с тех пор, как на его берегах стали возникать государства. Но она редко бывала успешной. Археанактиды не могли защитить своих купцов от посягательств разбойничьих племен, и в том же году, когда их сменили Спартокиды, афиняне посылают свой флот под командованием Перикла, чтобы навести порядок на южных берегах моря. Эта самая древняя известная нам попытка обуздать понтийских пиратов была завершающей частью планомерной борьбы Перикла за свободу морей. Сначала он собирает в Афинах общегреческий конгресс, где рассматривается и вопрос «о море — чтобы все могли плыть, не опасаясь нападения» (26е, 17). Второй его шаг — на восток: он перегораживает Херсонес Фракийский «укреплениями и заграждениями от моря до моря, ликвидировав таким образом набеги фракийских разбойничьих шаек, нападавших на Херсонес» (26е, 19) и восстановив судоходство в Проливах. Вероятно, не только фракийских. Херсонес всегда был притягателен для любителей легкой наживы. Милетский тиран Гистией, например, на восьми лесбосских триерах занял позицию в Бизантии и захватывал все идущие из Понта грузовые суда, кроме судов подвластных ему городов. Есть мнение, что и «укрепления и заграждения» на Херсонесе Перикл не строил, а лишь восстановил стену, возведенную задолго до него Мильтиадом в бытность его тираном Милета и постоянно

разрушаемую фракийцами. Третий, последний шаг Перикла — опять на восток: «Он приплыл и в Понт с большой эскадрой, пышно разубранной, выполнил все, о чем его просили расположенные здесь греческие города... соседним же варварским племенам и их царям и властителям он показал, как велико могущество Афин, решающихся спокойно и без страха плыть, где им вздумается, и подчинивших себе все море. Синопцам он оставил тринадцать кораблей под начальством Ламаха и воинов под начальством тирана Тимесилая» (26е, 20) ⁵. В. П. Бузескул не без основания считает, что Перикл посетил и местности за Синопой вплоть до Пантикапея — житницы Афин (72, с. 81).

О периоде между походом Перикла и экспедициями Эвмела сведений не сохранилось, однако свидетельство Ксенофонта о характере танцев местных племен приводит к малоутешительным выводам. О самих этих экспедициях тоже ничего не известно, хотя косвенные данные могут прояснить отдельные детали. Основной торговый путь пролегал вдоль фракийских берегов, поэтому нетрудно догадаться, на что были направлены усилия боспорских царей. Даже если мореплаватели избирали более короткий путь — от южного берега Тавриды к Пафлагонии, они не могли не столкнуться с таврами. Еще в первой половине I в. Мела писал, что они «пользуются ужасной славой, и нравы у них самые дикие, они обычно убивают и приносят в жертву чужестранцев» (21, II, 1). Возможно, конечно, что Мела использовал здесь более ранние источники, например Геродота, но нельзя исключать и того, что он передает рассказы очевидцев. Область тавров начиналась сразу за Феодосией, но главной ареной их деятельности были воды Балаклавской бухты. Это место было выбрано не случайно: именно здесь расходятся пути кораблей, плывущих на запад или юг. Ни одно судно не могло миновать Сигнальную бухту.

Вот с этим-то племенем и должен был столкнуться Эвмел в первую очередь. «Можно полагать, — рассуждает И. Б. Брашинский, — что боспорский царь нанес таврским пиратам сокрушительный удар, который надолго если и не прекратил полностью, то во всяком случае существенно ослабил их разбойничью деятельность. В этом отношении, как кажется, показательно, что Страбон говорит о морском разбое тавров в прошедшем времени...» (71, с. 129). Могло быть, конечно, и так. Но могло — иначе: тавры успокоились на время, чтобы потом возобновить разбой в не меньших масштабах. Предположение о том, что и Херсонес если не боролся с пиратской деятельностью тавров, то по крайней мере был всегда начеку и не спускал с них глаз, подтверждается обычно строками дельфийского декрета 194 г. до н. э., повествующими о захвате в плен дельфийских священных послов каким-то южнокрымским племенем и о выкупе их херсонесцами (71, с. 129, 131) ⁶. Этим племенем могли быть,

скорее всего, именно тавры, так как трудно предположить, с одной стороны, что архифеория плыла кружным и опасным путем, вместо того чтобы использовать более короткий, приводящий прямо к цели (и к таврам), а с другой — что тавры позволили бы кому-нибудь совершать подобные действия в водах, зарезервированных ими для собственной деятельности. Кроме того, именно тавры были ближайшими соседями херсонесцев. Тот факт, что во II в. до н. э. скифы, захватившие низовье Тираса и Борисфена, оккупировали полуостров только до Таврских гор, также может свидетельствовать о том, что они ожидали встретить (или встретили) более сильное сопротивление, чем прежде. А ведь выход к морю был центральным пунктом программы Скилура.

В связи с деятельностью тавров нельзя упускать из виду и еще одно обстоятельство. Хотя прямых свидетельств нет, трудно предположить, что они не использовали прямой путь через Понт и не появлялись в районе Проливов и у северных берегов Малой Азии, где располагались два богатейших города, лидировавших в посреднической торговле, — Синопа и ее колония Гераклея Понтийская. Возможно, сфера их пиратства включала всю западную часть моря, а в период поздней античности понтийские пираты проникали в Средиземное море, так же как киликийские — в Черное. Одним из первых свидетельств о проникновении средиземноморских пиратов в Понт (мы вправе предположить и обратный процесс) следует признать упоминание Плутархом эпизода войны Лукулла с Тиграном — когда Лукулл «взял Синопу и во время преследования бежавших к своим судам киликийцев увидел лежащее у берега изваяние, которое киликийцы не успели дотащить до корабля» (26д, 23). Среди пиратских эскадр, тревоживших берега Понта и Вифинии, могли быть и тавры. Эти эскадры были столь многочисленны, что местные правители оказались не в силах обуздать их набеги, и против них действовал объединенный флот нескольких государств. Найденная в Танансе надпись, повествующая о восстановлении свободы мореплавания у берегов Малой Азии, свидетельствует об участии в кампании танансского флота. Возможно, он был усилен флотами Боспора Киммерийского и Колхиды: мимо их берегов он мог пройти только при наличии разрешения, а ввиду всеобщей заинтересованности в успехе предприятия получить подкрепления. И все же «пиратство на Черном море не утихает до конца существования Боспора» (82б, с. 93).

В Азовском море оно должно было значительно ослабнуть после включения меотских областей в состав Боспорского царства. Но еще столетие спустя некоторые племена выводили в море свои челны. В надписи рубежа III и II вв. до н. э. упоминается пиратское меотское племя сатархов, или сатархеев, возможно, ситтакенов Страбона. «Сатархи, — пишет Мела, — не знают таких величайших

зол, как золото и серебро; торговлю они осуществляют путем обмена вещами. Из-за суровой и очень продолжительной зимы они живут в подземных укрытиях, пещерах и подкопах, одевают все тело и даже лицо, оставляя незакрытыми только глаза» (21, II, 1). Казалось бы, люди, равнодушные к золоту и серебру, должны вести благонамеренный образ жизни, да и Мела ни слова не говорит о пиратских наклонностях сатархов. Но однажды из земли Неаполя Скифского извлекли сильно поврежденную каменную стелу. Из того, что сохранилось, удалось разобрать, что это посвяtitельная надпись Ахиллу некоего Посидея, победившего сатархейских пиратов.

Текст сразу заставляет вспомнить самый крупный черноморский остров Левку — «Белый». Расположенный в 35 км от центра дунайской дельты и окруженный грядой рифов, он был широко известен в древнем мире как место погребения Ахилла. На нем никогда никто не жил, единственной его постройкой был храм Ахилла, а единственными обитателями — жрецы этого храма. Днем к его северному и восточному берегам приставали корабли, привозившие богатые дары, устраивались поминальные игры. При северо-восточных ветрах остров был отрезан от мира: его западный и южный берега обрывисты, а в остальных местах якоря переставали держать дно. Ахилл считался наряду с Диоскурами покровителем плавающих в Понте. Поэтому нетрудно представить, сколько даров скапливалось на острове. Каждый грек или эллинизированный варвар почитал за величайшее счастье оказать помощь святому месту, если даже она была сопряжена с опасностью для жизни. В их честь высекали почетные декреты, а сами они оставляли посвяtitельные надписи.

Учитывая все это, многие склонны считать, что надпись Посидея как раз и повествует о таком рейде. Но есть ряд сомнений с точки зрения географии. Могли ли полудикие сатархеи, ведущие меновую торговлю, иметь корабли, достаточно мореходные для того, чтобы дважды пересечь Понт в широтном направлении? Зачем им понадобилась столь далекая и опасная экспедиция, да еще через надежно охраняемый пролив, если они равнодушны к золоту и серебру, а рядовые товары меновой торговли можно было раздобыть в любом прибрежном селении или на проходящих кораблях? Как им удалось благополучно и притом дважды миновать воды тавров, имевших явно более совершенные корабли, а также боспорцев и херсонесцев, чьи флоты, безусловно, вмешались бы в столь кощунственное предприятие?

Вопросов много, а ответов может быть только два: либо это не сатархи, либо это не Левка. Предпочтительнее кажется второй вариант, снимающий перечисленные и некоторые другие противоречия. Остров (его название в тексте не сохранилось), по всей вероятности, располагался в Азовском море: это мог быть, например,

участок суши в дельте Дона. Тогда понятно и то, что помощь пришла из скифского Крыма: если скифы держали флот в Азовском море, он и должен был первым откликнуться на призыв о помощи. Боспорским царям, неустанно боровшимся с пиратством у своих берегов, оставалось лишь сделать вид, будто они ничего не знают о «подвигах» своих подданных. Возможен и третий вариант: всех черноморских пиратов могли называть сатархами, если это было самое разбойническое племя на понтийских берегах, как всех средиземноморских пиратов называли тирренами и позднее киликийцами. Но сведений об этом нет.

Однако Левка грабилась, причем неоднократно. В ее водах могли орудовать как фракийские племена, так и тавры. Обнаруженный на острове почетный декрет ольбиополитов, очевидно принимавших участие в карательных санкциях против пиратов, повествует о разграблении Левки на рубеже IV и III вв. до н. э. — на сто лет раньше рейда сатархов. Позднее такие набеги, очевидно, стали нормой, а в эпоху императорского Рима Левка была даже оккупирована пиратами. Но если в надписи Посидея упомянут этноним и отсутствует топоним, то в надписях Левки о племенах, совершавших эти налеты, нет ни слова. Возможно, они перечислялись в утраченных частях надписей. Это могли быть пиратские народности, обитавшие в северо-западной части Черноморского бассейна, или объединенные пиратские флоты вроде тех, что грабили Египет при Эхнатоне и блокировали Рим при Цезаре.

В 85 г. до н. э. бесславно для Митридата закончилась первая его война с Римом, за ней закончилась крахом вторая. Подобно лидийскому царю Крезу, Митридат, перейдя Галис, разрушил великое царство¹. Но он не терял надежды вернуть потерянное. Собравшись с силами, понтийский царь сделал в 74 г. до н. э. третью попытку завоевать мировое господство — попытку, растянувшуюся на 10 лет и стоившую ему жизни. С ужасом наблюдая, как флоты его союзников один за другим гибнут или сдаются на милость Помпея, как остатки его армий в панике ищут убежища в горах, как склоняются перед римлянами завоеванные им области, как римская сеть разом накрыла дичь на двух морях, этот человек бежал в Пантикапей, чтобы собраться с силами и вновь идти на Рим. В 63 г. до н. э., когда восстали боспорские города, блокированные римским флотом, а сын Митридата Фарнак переметнулся к римлянам с частью армии, «понтийский Ганнибал» принял яд в своем дворце на пантикапейском акрополе. Оттуда он видел затуманенным взором бескрайнее море, усеянное римскими кораблями. Яд не подействовал, и верный раб Митридата вонзил в своего господина милосердный меч. Узнав о его смерти, Помпей, осаждавший в это

время Иерусалим, поспешил в Понт и провозгласил его римской провинцией.

Понтийские пираты, составлявшие наряду с киликийцами заметную часть Митридатова флота и вербовавшиеся в основном на берегах Боспора Киммерийского, последнее убежище нашли в Меотиде. Там же к ним присоединились остатки пиратских эскадр, в течение двух лет противостоявших римской осаде в Амисе, Синопе и Геракле. Став властителями Понта Эвксинского, римляне очутились в положении человека, поймавшего медведя, но бессильного подчинить его своей воле, потому что тот его «не пускает». В 48 г. до н. э. Фарнак опустошил Колхиду, имея целью преимущественно Диоскурию — самый северный город на кавказском берегу, перешедший под римское владычество; примерно столетие спустя, в первой половине I в., гениохи столь же основательно разграбили Питиунт; в 57 г. скифы осаждают Херсонес — ключевой пункт в Тавриде.

После этого набега римляне расквартировали свои войска в важнейших городах Крыма и Кавказа. Иудейский царь Агриппа II (53—100 гг.) говорил, что причерноморские и приазовские племена «держатся в повиновении тремя тысячами легионеров, и сорок восемь военных кораблей полностью усмирили прежде неприступное и суровое море» (54, II, 16). Эти корабли крейсировали вдоль побережий и охраняли устья судоходных рек и короткий путь через море. Важнейшие гавани защищались солдатскими гарнизонами. Пираты были вынуждены довольствоваться береговым разбоем, нападая на потерпевших кораблекрушение. Рассказ Тацита (34а, XII, 17), относящийся к последним дням Митридата, о том, как тавры напали на отнесенную к их берегу римскую эскадру и убили префекта когорты и множество воинов, мог бы быть датирован любым более поздним временем и прилагаться к любому племени в любой точке побережья Понта Эвксинского.

Вплоть до III в. римляне оставались господами Понта Эвксинского. Потом пришел конец.

В 30-х годах III в., при Александре Севере, страшному опустошению подверглась Горгииппия, через 10 лет, когда Рим торжественно праздновал свое тысячелетие (21 апреля 247 г.), — Танаис. В течение последующего тридцатилетия готы, захватившие боспорский флот, взяли штурмом Питиунт, осадили Фасис, но не желая тратить время на бесплодную осаду, ринулись дальше и овладели Трапезунтом. Осколки пиратских эскадр, теснимых римлянами на море и готами на побережьях, искали спасения на севере. Скапливаясь в устьях больших рек, они наспех зализывали раны, усиливая свою мощь за счет разоренных готами скифов, и неуловимыми страшными смерчами проносились по побережьям Понта, прежде чем римляне могли принять меры, и даже грабили берега Пропонтиды и Эгейского моря, как это было в середине III в. Отдельные флотилии

понтійських піратів запливали в Кипрське море, промисляли на берегах Ликиї і Памфілії і проникали во внутрішні області до Каппадокиї. До сих пор ці рейди носили грабительський характер, но с середины III в. пиратство становится частью великого переселения народов, начатого готами с низовьев Дуная (119, с. 91). В третьей четверти III в. некоторые пиратствующие племена фракийского берега терроризировали Балканы.

Это было началом новой главы в истории понтійского пиратства.



ДИОСКУРЫ

Отсутствие источников не позволяет с достаточной полнотой и уверенностью говорить о кораблях черноморских народов. Археологи извлекли и исследовали немало судов у черноморских берегов, но все они или принадлежали грекам и римлянам, или более позднему времени. Несколько примитивных изображений торговых парусников, обнаруженных на территории Боспорского царства, очень похожи на римские, и их анализ мало что может добавить к тому, что мы знаем о кораблях Рима. Монеты времени Антонинов и Северов, найденные в разных местах империи, также изображают бесспорно римские корабли. Почти наверняка можно сказать то же самое относительно монет черноморских городов римского времени.

Колхидские суда, возможно, были близки к тем, что плавали вниз по Евфрату. Вот как их описывает «отец истории»: «В Армении, которая лежит выше Ассирии, вавилоняне нарезают ивовые прутья для остова корабля. Снаружи [остов] обтягивают плотными шкурами наподобие [круглого] днища корабля. Они не расширяют кормовой части судна и не заостряют носа, но делают судно круглым, как щит. Затем набивают все судно соломой [для обертки груза] и, нагрузив, пускают плыть вниз по течению... Управляют судном с помощью двух рулевых весел, которыми стоя загребают двое людей. Один из них при этом тянет судно веслом к себе, а другой отталкивается. Такие суда строят очень большого размера и поменьше. Самые большие вмещают до 5000 талантов груза. На каждом судне находится живой осел, и на больших — несколько. По прибытии в Вавилон купцы распродают свой товар, а затем с публичных торгов сбывают и [плетеный] остов судна, и всю солому. А шкуры потом навьючивают на ослов и возвращаются в Армению. Вверх по реке ведь из-за быстрого течения плыть совершенно невозможно. Поэтому и суда строят не из дерева, а из шкур. Когда же купцы на своих ослах прибывают в Армению, то строят новые суда таким же способом. Таковы у них [речные] суда» (10, I, 194). Такие рейсы были выгодны: суда стоили недорого, а их грузоподъемность в 130 т сразу окупала все затраты. Эти суда — куфы — до сих пор ходят по иранским рекам. По описанию они очень напоминают те, с которыми познакомился Цезарь у британцев. Если их сделать шпангоутно-килевыми и снабдить гибкой системой управления, на них в тихую погоду можно выходить в море. Возможно, подобные суда класса «река — море» существовали у народов, обитавших в устьях великих рек.

К судам такого смешанного типа следует отнести камары, известные в общих чертах из описаний как античных, так и грузинских (Вахушти Багратони) авторов и имеющие параллели у некоторых народов Востока. Видимо, они были распространены по всему Черноморью. Страбон называет их пиратскими кораблями ахейцев, зигов и геннохов. Но они известны и на других черноморских побережьях,

например в Трапезунте. «Варвары, — пишет Тацит, — с удивительной быстротой понастроили себе кораблей и безнаказанно бороздили море. Корабли эти называются у них камары, борта их расположены близко друг к другу, а ниже бортов корпус расширяется; варвары не пользуются при постройке кораблей ни медными, ни железными скрепами; когда море бурно и волны высоки, поверх бортов накладывают доски, образующие что-то вроде крыши, и защищенные таким образом барки легко маневрируют. Грести на них можно в любую сторону, эти суда кончаются острым носом и спереди, и сзади, так что могут с полной безопасностью причаливать к берегу и одним, и другим концом» (346, III, 47). Это самое обстоятельство из дошедших до нас описаний камар. Страбон дополняет, что эти узкие лодки вмещали примерно 25 человек, редко — по 30. Флотилии камар долго господствовали на море, грабя корабли и прибрежные города. Именно на них выходил в море неуловимый для римлян Аникет. Корабельные стоянки камарам не требовались: осенью команды взваливали свои суда на плечи и укрывались вместе с ними в лесах, где жили до наступления навигации, пробавляясь мелкими прибрежными грабежами. Точно так же они скрывались от преследования.

Достоверных изображений камар не сохранилось. Близ Варны обнаружена гробница, возможно дающая такое изображение. На ее внутренней стене найден рисунок узкой длинной ладьи «с сильно приподнятыми и одинаково заостренными носом и кормой» и с мачтой, несущей треугольный парус (86, с. 75). Ни одна деталь этой фрески не противоречит тому, что писали Тацит и Страбон о камарах! Во всяком случае это не греческое и не римское судно, и оно в некоторых деталях напоминает галльские суда, виденные Цезарем.

Происхождение названия «камара» тоже не вполне ясно. Страбон уверенно говорит, что это слово греческое. Но Геродот называет камарой вавилонскую крытую повозку (кибитку), Диодор — сводчатую комнату, похожую на кибитку, Гомер такого слова вовсе не знает. Значит, оно восточное? Скорее всего, да. Удивительная аналогия двойному значению «камары» имеется в тюркских языках: «кибит» означает и крытую повозку, и небольшой глинобитный дом (особенно в Средней Азии).

Другое истолкование термина исходит из того, что это искаженное греками местное название, означающее просто «лодка»: *hamarogii* черкесов, *hamagque* аджарцев. Но кабардино-черкесский язык едва ли мог возникнуть намного раньше XIII в., когда в литературе встречается первое упоминание черкесов, а древнейшие сведения об аджарцах содержатся в армянских источниках. В армянском же языке слово *hambary* являет собой кальку обоих значений греческой «камары», как и грузинское *kamara*.

Кто же у кого заимствовал — кавказцы у греков или греки у кавказцев? Второй вариант выглядит правдоподобнее (грузинское «камара» явно вторичное, возвратное заимствование). Но есть еще и третий вариант.

В росписи римских терм в Варне сохранилось изображение судна с носовым украшением в виде бараньей головы. Его корпус сильно удлиннен и расширен от носа к корме (как писал Тацит), «сзади, на корме, изображено рулевое весло. В середине поставлена мачта с поперечной реей, на которой закреплены два больших паруса» (86, с. 75). Очень похоже на камару в некоторых деталях — в тех, что сочли нужным отметить Тацит и Страбон... Третий вариант этимологии «камары» как раз и сближает ее с индоиранским *hamarq*, что означает «баран». При этом можно руководствоваться как общими рассуждениями — что головы животных часто украшали форштевни древних судов, так и конкретной привязкой к Колхиде — краю Золотого Руна. Но тогда придется признать, что слово «камара» принесли в Колхиду северные соседи — ираноязычные скифы.

В этом нет ничего невероятного: ведь скифы и само море окрестили Черным — Акшаена. За скифами шли финикийцы. Акшаена они переименовали в Ашкенас, сохранив прежнее значение топонима, но подчеркнув северное положение моря. Кроме того, ашкеназами они называли скифов, и, возможно, вообще все северные народы; таким образом, Ашкенас — это еще и Скифское море. Греки восприняли

финикийский термин, подыскав ему по созвучию аналогию в своем языке и тоже сохранив значение. Акшаена, Ашкенас, Аксенос — все они означают «суровое».

С камарами могло быть несколько иначе. Если допустить, что слово произошло от иранского «баран» и пушено в обращение скифами, то «оформить» его могли как раз финикийцы: в их языке *karar* означает «темный». Это слово без изменения было воспринято древними иудеями и, вероятно, греками, назвавшими известные им по слухам северные народы киммерийцами и поместившими их в «темной» части Ойкумены. Отсюда — Боспор Киммерийский, «Северный» (по отношению к Боспору Фракийскому). Имя Гомер — это тоже искаженное «камар» — темный: Гомер был слеп. Здесь же исток этнонима «кимвры» — народа, жившего на севере Ютландии, и топонима Кимврский мыс. Вавилоняне могли называть камарами свои кибитки, если они, как и колхидские суда, имели одинаковую конструкцию — реечный каркас, обтянутый темными шкурами. И еще: «темные» корабли по своей «биографии» удивительно напоминают «черные» корабли Гомера, наводящие ужас на врагов.

Какова была скорость камар, тоже неизвестно. Во всяком случае она не должна была уступать скорости преследуемых греческих и римских судов. Но порой трудно определить, где древние авторы говорят о привычных им судах, где — о местных.

По морю, где ничто не препятствовало движению, суда ходили втрое быстрее, чем на узких извилистых речных фарватерах, требующих непрерывных промеров глубин. По свидетельству Геродота (10, IV, 86), суда его времени (надо полагать, вентеконтеры) обычно проходили за день 70 тыс. оргий (124,32 км), а ночью — 60 тыс. оргий (106,56 км), то есть передвигались со скоростью 5,56 и 4,85 узла соответственно.

Но дальше «отец истории» противоречит сам себе. Он указывает расстояние от Стамбула до Риони и от Анапы до реки Терме соответственно 1 110 тыс. оргий (1971,36 км) и 330 тыс. оргий (586,08 км) и заявляет, что первое покрывалось за 9 дней и 8 ночей, а второе — за 3 дня и 2 ночи. Вопрос в том, чем руководствовался Геродот: расстояниями или временем пути. Если расстояниями, то он ошибся в расчетах: они примерно равны соответственно 1100 и 370 км, и тогда средняя скорость составляла бы 2,88 и 3,32 узла. Если же принять, что он исходил из хорошо известных дней пути, то он абсолютно точен, но поскольку расстояние им сильно завышено, то следует признать, что суточная скорость судов была в среднем 3,1 узла.

Эти выкладки не противоречат и свидетельствам поздних античных авторов. Птолемей, например, приводит сообщение Марина Тирского, что расстояние от мыса Прас до мыса Гвадарфуй у восточного побережья Африки (ок. 3 тыс. км) корабли проходили при попутном ветре за 20 или 25 дней, делая ежедневно 1 тыс. стадиев, то есть со скоростью 4 узла. Птолемей резонно при этом замечает, что плававшие этим путем «сообщили только, сколько дней они провели в пути, но не считали, сколько дней они действительно плыли: ведь на протяжении столь длительного времени и сила и направление ветра меняются» (63, I, 9). Действительно, при указанной скорости корабли должны были преодолевать это расстояние примерно за 17 суток (не дней!). Если же они плыли 20 и 25 суток, то их скорость была соответственно 3,36 и 2,75 узла — почти те же цифры, что и у Геродота. Судя по сообщению Авиена (42, 560—565), такие корабли относились к «быстро идущим». Он указывает, что от Геракловых Столпов до Пиренейского мыса (примерно 1100 км) массалоты добирались за семь дней. Поскольку это соответствует маловероятной скорости 7,1 узла, мы вправе предположить, что и здесь речь идет о круглосуточном плавании (по-видимому, именно так принято было исчислять расстояния), и тогда получаем скорость 3,53 узла.

Картина резко меняется, едва заходит речь о речных плаваниях. И дело здесь не только в неверных оценках расстояний. Если в море стоит приблизиться лишь на 3 км к берегу, чтобы не обращать внимания на течение, то на реках с ним приходится считаться постоянно. На реках небольшие глубины, иные свойства воды,

много отмелей и подводных опасностей, могут встретиться плавучие бревна, а на мелководье и в узкостях гребцы могут поломать весла. Поэтому даже на широких и полноводных реках суда теряли скорость в 2—3 раза. Геродот сообщает (10, IV, 89), что расстояние от устья Дуная до того места, где он разделяется на рукава (ок. 72 км), суда проходили за два дня, то есть шли со скоростью 1,61 узла. Если учесть при этом скорость встречного течения (1 км/ч), можно утверждать, что собственная скорость судов была чуть больше 2 узлов.

Сложнее определить скорости плавания по Днепру. По Геродоту, от устья до порогов (320 км) суда проходили за 40 дней (10, IV, 53), то есть имели скорость 677 м/ч, или 0,36 узла. Такая смехотворная цифра заставляет предположить ошибку вроде той, какую допустил Геродот при определении расстояния от Геліополя до Фив. Но ошибка маловероятна при исчислении дней пути (это-то греки знали точно), а расстояние от устья до порогов он не называет вовсе. Вопрос запутывается еще больше, если обратиться к Страбону (33, С306): он исчисляет длину Днепра вместе с лиманом и сообщает, что река судоходна на 600 стадиях (106,56 км), причем из них 200 стадиев (35,52 км) приходится на лиман (в наше время — 55 км). Возможно, Страбон имеет здесь в виду не Днепр, а Южный Буг: он говорит о плавании в Ольбию и мог спутать реки из-за другого названия этого города — Борисфен, но если даже прибавить к длине Днепра от устья до порогов длину лимана, скорость возрастет лишь до 0,42 узла.

Это несоответствие можно объяснить двояко. Либо Геродот имеет в виду весь Днепр, и тогда при скорости около 3 узлов греческие корабли могли действительно проходить его за 40 дней. Либо следует допустить, что он говорит здесь о челноках местных жителей, на которых вверх по реке «из-за быстрого течения плыть совершенно невозможно» (10, I, 194). Через пороги ходили редко, хотя Геродот и не прав, называя их непроходимыми: через них существовал путь, получивший позднее название Старый ход или Казацкий ход, но, несомненно, известный местным племенам с незапамятных времен. Нагруженная лодка, идущая против сильного течения, едва ли могла развить большую скорость. Начальный участок пути она проходила быстрее. По мере же того как гребцы уставали, а течение в районе порогов усиливалось, скорость ее должна была заметно ослабевать. К этому добавлялись частые привалы для отдыха и торговли. В среднем же цифра, названная Геродотом, — 8,125 км в день выглядит в этом свете более или менее реальной. Не противоречит ей и указание на то, что в 11 днях плавания вверх от устья сбitalи земледельческие скифские племена (10, IV, 18): в 80—90 км от устья, в районе Каховки, начинаются плодородные черноземы, сменяющие темно-каштановые почвы побережья и Алешковские пески левого берега.

Вниз по рекам скорость судов, складываясь со скоростью течения, была близка к морской. Например, Южный Буг на всем протяжении (806 км) гребцы преодолевали за 9 дней (10, IV, 52), то есть плыли со скоростью 4 узла, делая по 89,5 км в день. В этих условиях гребцы уставали меньше, а скорость поддерживалась более ровной, чем при плавании против течения.

Лишения, связанные с продолжительностью каботажного плавания, опасность пиратства и опасности природные, маловыгодность рейсов вдоль берегов, где приходилось думать не столько о торговле, сколько о сохранности груза и самой жизни, заставляли искать более безопасные и короткие пути. Их знали местные жители. От них они стали известны грекам. Медея указала аргонавтам прямой путь от мыса Карамбис к устью Истра. Геродоту уже известны длина и ширина Понта: 1971,36 и 586,08 км (10, IV, 85). Неважно, что Геродот ошибается: наибольшая длина Черного моря (между Бургасским заливом и устьем Ингури) составляет лишь 1148,2 км, а ширина (между Сычавкой и Эрегли) — 614,86. Важно то, что греки пересекали Понт напрямую, и только несовершенная система их исчисления мешала нам нанести на карту их маршруты.

Начало интенсивного освоения прямого пути через Понт следует, по-видимому, отнести к середине VI в. до н. э., когда жители Синопы основали Гераклею Понтийскую специально для торговли оливковым маслом и вином в пределах

Понта Эвксинского. Едва ли можно объяснить простым совпадением, что Гераклея была основана именно в южной точке кратчайшего черноморского пути. Скорее наоборот: путь этот был известен давно, и теперь милетцы предъявили на него свои права. Монополия Гераклеи на эти товары перешла в середине III в. до н. э. к ее метрополии, и это можно связать с расцветом на противоположном берегу моря колонии Гераклеи — Гераклеи Таврической, основанной в первой четверти V в. до н. э. и позднее переименованной в Херсонес. Не вызывает никаких сомнений, что 550—421 гг. до н. э., то есть время между основаниями обеих Гераклей, — это период оживленнейших морских рейсов по маршруту Пафлагония — Таврида. Дискутируется лишь вопрос о точной локализации маршрута — между мысами Сирийским и Криуметопон или непосредственно от Гераклеи к мысу Парфенон. Но спор этот носит академический характер. Мореходы могли покидать малоазийский берег в любой точке между Синопой и Гераклеей и, проходя достаточно широкой «мертвой зоной», справа от которой восточный поток течения плавню поворачивает к югу, а слева западный — к северу, достигали Тавриды. У берегов Малой Азии дуют круглогодичные бризы: морские — через несколько часов после восхода солнца, береговые — после его захода. Поэтому корабли отправлялись в путь ночью, а днем их подхватывал морской бриз, дующий в сторону берега назначения. Дневной путь напоминал грекам родное Эгейское море: с середины пути они могли в ясную погоду видеть оба берега одновременно. Это расстояние, всего 266,7 км, они проходили за 36 часов, если скорость их судов была 4 узла. Зимой, с октября по май, бризов в районе Крыма нет, а в декабре—январе возможно даже обледенение. Вероятно, в этот период прямое сообщение прерывалось.

Неоднократно высказывалось предположение, что черноморские народы пользовались картами, но доказательства ненадежны. Обычно ссылаются на Аполлонию Родосского и его схолиаста (комментатора), которые не могли представить, как можно, не имея карты, пересекать столь обширное море, лишенное островов. Аполлоний сообщает, что коллидние вырезали на камнях, а потом на досках кирбы — карты морских и сухопутных путей. Но Аполлоний жил в эллинистическую эпоху, когда карты были уже хорошо известны. Ни одна кирба не попала в руки ни грекам, ни римлянам, и даже упоминаний о них не сохранилось. Помпей, первым завоевавший Колхиду во время Митридатовых войн, не нашел в сокровищнице Митридата ничего похожего на кирбы. Однако карта Северного Причерноморья, составленная Агриппой, возможно, имела какой-то местный прототип: она достаточно точна и составлена не по слухам, а на местности; на ней впервые вместо «Скифия» читаем «Сарматия».

О делах в Черноморье мы кое-что знаем из вторых рук. Вслед за Геродотом, Страбоном, Мелой, Плинием мы смотрим на черноморские народы глазами колонизаторов и завоевателей. Любопытно было бы проследить обратную связь: что думали эти народы о пришельцах и какими они их видели? К сожалению, данных об этом нет.

Кризис рабовладельческого способа производства, потрясший античный мир на рубеже II—III вв., и расцвет Византийской державы вовлекли народы Черноморья в качественно новую сферу производственных и общественных отношений. Новые власти морей шли новыми путями, и некоторые из этих путей вели к скифам и таврам, астам и гениохам — ко всем, кто так или иначе был причастен к морю. Пройдут десятилетия, и на берегах Понта Эвксинского зазвучат иные языки и появятся новые народы, в новых портах будут покачиваться у причалов корабли новых типов. Но неизбежно настанет время, когда эти новые народы начнут писать свою историю, и тогда они задумаются: а что здесь было до нас? Быть может, ответы на некоторые свои вопросы они найдут в этой книге.

Кто же были они — те, кто лишал сна и покоя царей и прославленных полководцев, кто росчерками форштевней своих кораблей подписывал приговоры целым народам, своими мечами превращал точки в конце международных договоров в многоточие, кто тенью своих парусов покрывал моря и континенты?

Они играли без масок, мы знаем некоторые имена, а портрет одного из них — Секста Помпея — даже сохранился на камее.

До самого конца античности никто не мог с уверенностью сказать, кто подлинный хозяин моря. Перикл? Трудно подсчитать, сколько средств он вложил в защиту афинской торговли. Октавиан? Только честности Секста и предательству его навархов он обязан жизнью и тогой. Митридат? Немного бы он стоил, не будь у него пиратского флота. Зато пиратские государства Самоса, Крита, Киликии выполняли единственную функцию, ради которой они и создавались, не отвлекаясь на другие заботы. Они знали себе цену — и они ее получали.

Живучесть пиратства может показаться сверхъестественной, но она не должна удивлять. Порожденные конкретными социально-экономическими условиями, пираты только с ними и могли исчезнуть. Новые условия порождали новых пиратов — с новой тактикой, кораблями новых типов, новыми взаимоотношениями с новыми властителями новых прибрежных государств. Конвульсии раненой змеи принимались за агонию, а змея выживала и с каждым разом жалила больше. Так было после Перикла, Помпея, Эмела. Наученные опытом тысячелетий, царствующие особы XVI—XVIII вв. уже не строили иллюзий, они противопоставляли силе силу.

Народы Средиземного и Черного морей развивались в приблизительно одинаковых географических условиях, и это наложило неизбежный и неизгладимый отпечаток на их деятельность, одинаковую тоже лишь приблизительно. Но если в сфере производства хозяйство имело довольно четкую специализацию (Греция — вино и оливки, Египет — пшеница, Финикия — пурпур, Карфаген — стекло и олово, и т. д.), то в сфере сбыта господствовали только два вида хозяйственной деятельности — торговля и пиратство (что было по существу одним и тем же) и война. И властителями морей в этих условиях становились те, чьи корабли плыли быстрее и дальше, кто лучше знал географию, навигацию, свойства ветров и тече-

ний. Не случайно так тщательно охранялись корабельные стоянки, окутывались глубочайшей тайной наиболее важные торговые пути, в минуту крайней опасности уничтожались карты и периплы * (их дошло до нас так мало!). И не наша вина, что слова «возможно», «вероятно», «может быть» историку приходится употреблять куда чаще, чем хотелось бы.

Теоретически плавающий по морям мог быть воином, купцом или пиратом. На практике эти три профессии неразделимо сливались в одной. Морской труд предполагает знание судостроения, географии, мореходной астрономии и других наук. Дальние плавания, поиск новых источников товаров и рынков сбыта способствовали развитию знаний о мире. Определяющую роль в этом процессе вплоть до нашей эры играли пираты, неуклонно продвигавшиеся вслед за торговыми кораблями, открывавшие новые гавани и якорные стоянки, заставлявшие купцов плыть все дальше и дальше, настигавшие их и... снова догонявшие. Это была гонка по замкнутому кругу, и в ней невозможно отличить лидера от преследуемого. Якорные стоянки и гавани с течением времени становились важнейшими портами и крепостями. Открытые острова и морские дороги способствовали развитию большой торговли, поискам новых гаваней и прокладке новых трасс. Блокирование торговых путей побуждало купцов искать новые, обходные маршруты и основывать новые города. Мореходство неуклонно раздвигало границы Ойкумены. Информация о новых землях и народах, сосредоточивавшаяся в храмах, дала толчок Великой греческой колонизации. Вместе с переселенцами во вновь открытые окраинные моря, к новым островам и побережьям шли пираты... И все начиналось сначала — будто в известной апории «Копье»: как далеко его ни бросишь, всегда можно бросить еще дальше. Это была трагедия тысячелетий.

Европейское понятие пиратства столь же расплывчато, как и древнее. Итальянцы называли североафриканских морских разбойников корсарами. Французы именовали себя и англичан, грабивших испанские берега Вест-Индии и вылавливавших испанские галеоны, буканьерами, а позднее заимствовали голландское слово «флибустьер». Сами англичане считали себя джентльменами. Удачи: слово «пират» оскорбляло их патриотические чувства. Позднее между всеми этими звучными «этнонимами» был поставлен знак равенства, и к ним причислили еще каперов, на свой страх и риск, но с письменного разрешения государства захватывавших неприятельские суда или нейтральные с грузами для воюющих стран, а также арматоров, снаряжавших каперские флоты.

Еще более внушительный набор аналогичных понятий был

* Вид древнегреческой литературы, описание морских плаваний вдоль берегов.

у древних — как общих (пират, андраподист, лестес, латрункул, прэдо), так и региональных (кикликийцы, критяне, тиррены, этолийцы): в разное время и в разных местах эти слова обозначали одно и то же.

В них много общего. Штурм Феника заставляет вспомнить штурм Картажены. Издевательства над пленными немногим отличаются от подобных же развлечений Уильяма Роджерса, обладателя красно-речивой клички Билли Кровавые Ноги, Монбара по прозвищу Истребитель или Александра Грахама, известного в своей среде как Кровавый Меч. Продолжительность маршрутов древних пиратов вызывает почтительное уважение, хотя они и не огибали земной шар, как это сделал Фрэнсис Дрейк на своей «Золотой лани». Их государства далеко превосходили пиратские гнезда Вест-Индии, а действия Скердиледа и его коллег могли бы послужить материалом для учебника по каперству.

Но не меньше было отличий, и они являлись их «визитной карточкой». Главное отличие пиратов Нового времени от античных — в их отношении к экономическому укладу эпохи. Если первые были лишь болезненной помехой торгово-финансовым связям, то вторые являлись органической и неотъемлемой частью экономики, необходимым звеном в цепи рабовладельческого способа производства. Потому-то и была их профессия «трехглавой», потому-то никто и не мог отличить купца от пирата и воина: все они, хотя и по-разному, делали одно дело, первейшей целью которого было приобретение рабов — неважно какими методами и средствами.

В поисках рабов и рынков их сбыта они забирались в такие уголки Ойкумены, которые еще сотни лет спустя считались если не необитаемыми, то во всяком случае непригодными для жилья. В дальних походах оттачивалось их морское мастерство, чужие воды будили их конструкторскую мысль. Мореходство было обязано своим расцветом взлету судостроения; судостроение совершенствовалось по мере развития мореходства. Если пираты XVI—XVIII вв. выходили в море на стандартных для своего времени судах, как правило захваченных в качестве призов, то их античные собратья изобретали собственные типы, значительно отличавшиеся от широко распространенных и с течением времени ставшие общепризнанными. Таковы либурны, гемиолии, келеты; позднее прижились в государственных флотах и некоторые другие типы. Это не должно удивлять: вполне естественно, что лучшее становилось достоянием всех. Усилия древних инженеров всегда были направлены на создание оптимальных с точки зрения безопасности и скорости конструкций, и изобретения пиратов побуждали их искать новые решения, вырабатывать эффективные контрсредства для защиты товаров и людей, постоянно рискующих переменить хозяина еще до прибытия в порт назначения. Пираты вынуждали властителей прибрежных госу-

дарств обзаводиться адекватными флотами для защиты своих владений и своей торговли, как это сделал Август. «По всей видимости, морская мощь минойского Крита, как и установление его талассократии,— пишет Э. Ч. Семпл,— развивалась в какой-то мере за счет войн против ранних пиратов Эгейского моря. Небрежный Рим во вторую половину республиканской эпохи побуждался снова и снова ремонтировать, пополнять или отстраивать свой портящийся флот, чтобы справиться со средиземноморскими пиратами... Постоянные пиратские атаки вели не только к репрессиям, но и к завоеванию низменных побережий, чтобы охранять их. Плененные суда и моряки пополняли военные и купеческие флоты победивших наций, таким способом содействуя их морской силе. Вновь приобретенные побережья часто представляли такую ценность, как базы для расширения морской торговли и военных операций, что возбуждали национальную жажду дальнейших территориальных завоеваний» (121, с. 151). Эта военная гонка, шедшая рука об руку с инженерной, привела к выработке таких конструкций, которые после незначительных изменений дали толчок мысли византийских и позднейших корабелов и привели в конечном счете к созданию каравелл Колумба, чайных клиперов и кораблей Моргана.

Но это уже совсем другая страница истории...

ПРОЛОГ

¹ Есть мнение, что единственный источник, повествующий о Либерталии и ее вожде Миссоне, — талантливая мистификация Даниэля Дефо, настолько талантливая, что в нее поверил Петр I, снарядивший незадолго до своей смерти морскую экспедицию на Мадагаскар для установления дипломатических отношений с государством пиратов. Вопрос этот до конца так и не прояснился.

КАРТИНА ПЕРВАЯ

² Относительно этого топонима ученые не пришли к единому мнению. Называют обычно или Евфрат, или Красное море. Не говоря уже о том, что египтяне прекрасно ощущали различие между рекой и морем (а в тексте упоминается «море великое»), в пользу второй гипотезы говорит еще ряд фактов. «Му» по-египетски означает «вода», «кед» — «создавать»; значит, словосочетание «му-кед» можно понять как «нечто, созданное из воды». Если допустить, что вместо «кед» следует читать «кедем», получится еще конкретнее: «вода востока». К Евфрату все это едва ли имеет отношение по двум причинам: корабли Рамсеса плыли по Му-Кед в Пунт, а эта страна находилась в Африке; египтянам ни к чему было снаряжать столь громадный флот, чтобы достигнуть Месопотамии, расположенной по соседству с Благодатным Полумесяцем. Следовательно, под Му-Кед нужно понимать Красное море, имевшее у египтян еще одно имя — Уадж-Ур — «Великая Зеленая».

³ Любопытно, что уже в законах шестого царя I Вавилонской династии Хаммурапи, составленных примерно в 1760 г. до н. э., проведено правовое различие между парусными и весельными судами. Как современное морское право требует, чтобы судно с механическим двигателем уступало дорогу парусному, так § 240 законов Хаммурапи гласит: «Если весельное судно ударило парусное судно и потопило [его], [то] судовладелец, чье судно было потоплено, может [клятвою] показать перед богом все, что погибло на его судне, и весельное [судно], которое потопило парусное судно, должно возместить ему его судно и все погибшее у него» (36, с. 171),

КАРТИНА ВТОРАЯ

¹ Даже народ кефтиу, часто встречавшийся в египетских надписях, долго отождествлялся с финикийцами. Э. Мейер, например, «считал за посредников, сообразно с господствовавшими до сих пор взглядами, финикийн. Но... Макс Мюллер (*Asien und Europa nach altägypt. Denkmälern*, 1893) доказал, что кафты египетских надписей, владевшие искусством, близким к микенскому, совершавшие большие морские путешествия и господствовавшие над островами Средиземного моря, были не финикийцами, а жителями Малой Азии, пожалуй, даже Киликии...» (89, с. 20). Одни неверные теории заменялись другими — и никто не заподозрил в этом могущественном народе критян!

² Аналогию Талу можно найти в Спарте и Финикии. Почитаемый спартанцами Аполлон Карнейский изображался в медных доспехах, скрывавших тело, Пола-

гают, что этот культ занесен с Крита дорийцами. Посвященный ему праздник Карнеи состоял преимущественно из военных игр и был настолько почитаем, что спартанцы даже отказались выступить к Марафону против персов на том лишь основании, что у них в это время проводились Карнеи (10, VI, 106; VII, 206). Праздник этот устраивался в месяце карнее, в течение 9 дней до полнолуния начиная с 7-го дня месяца (примерно с 22 июля). На связь с Финикией указывают действия Тала по отношению к чужеземцам, напоминающие обычай человеческих жертвоприношений: медный идол Молоха раскалялся на огне, и на его протянутые руки возлагалась жертва.

³ Что это позднейшая легенда, видно из сопоставления времени жизни Миноса и Ликурга. Фукидид (35, I, 18) и некоторые позднейшие авторы считали, что Ликург принял критские законы в 819 г. до н. э., Эратосфен называл 884 г. до н. э. По Плутарху, его деятельность относилась примерно к 776 г. до н. э. Историк Тимей полагал, что Ликургов было два, а немецкий исследователь Гельцер — что слово «ликург» не имя, а титул жрецов Аполлона в Спарте (85, с. 538, прим. 28; с. 540, прим. 42). Быть может, он основывался при этом на косвенных указаниях Геродота (10, I, 65—66) и Страбона (33, С366), приводивших к выводу, что Ликурговы законы «считались оракулами; был избран целый совет жрецов, чтобы истолковать смысл Ликурговых законов» (85, с. 140). Гелланик Митиленский вообще не упоминал имя Ликурга и сообщал, что государственное устройство дали Спарте Эврисфен и Прокл, а легенду о Ликурге сочинил в IV в. до н. э. спартанский царь Павсаний, изгнанный из отечества. Связь критского и спартанского государственного устройства усматривалась, между прочим, в том, что в обоих государствах было по 100 городов или округов — число, по видимому, искусственно поддерживавшееся постоянным (ср.: 9, III, 106; 11а, II, 649; 33, С362). Отсюда будто бы произошел обычай гекатомбы — жертвы из 100 быков, по одному от каждого города. Далее Страбон приводит мнение Эфора о том, что Ликург был на 5 поколений моложе Алтемена, внука Миноса (33, С481). Как видим, вопрос этот запутан не меньше, чем вопрос о личности Миноса. Бесспорно лишь мнение Страбона о том, что «впоследствии критские законы весьма сильно изменились к худшему» (33, С477). Но и здесь ставит в тупик его утверждение, что «после тирренцев, которые более прочих тревожили набегами Наше море, критяне унаследовали от тирренцев занятие морским разбоем. Впоследствии их разбой прекратили кликийцы». Вопрос в том, говорит ли Страбон о критянах времени Миноса (как Фукидид) или о критянах III—II вв. до н. э. (как Леонид Тарентский). В первом случае картина была бы верна, если вместо «тирренцы» (=этруски) читать «тирийцы» (=финикийцы).

⁴ А. А. Захаров отмечает, что аналогичный праздник — «бег Аписа» — существовал в Египте, и высказывает предположение, что «оттуда и были перенесены таврокатапсии на Крит и далес на материк Греции и в Малую Азию» (80, с. 81).

⁵ Сюжет этого древнейшего мифа были использован в «Телемахиде» — поэме, относящейся, как полагают, к 776 г. до н. э., то есть современной Гомеровым, и повествующей о сыне Одиссея Телемахе. Возможно, это другое название «Телегонии» — последней, восьмой книги «киклического эпоса», принадлежащей поэту VI в. до н. э. Эвгаммону Киренскому и непосредственно продолжающей «Одиссею». Византийский философ и грамматик V в. Прокл донес до нас лишь самый общий смысл этой поэмы. В ней повествуется, как подросший сын Одиссея и Кирли Телегон, желая отыскать своего отца по совету матери, после долгих блужданий попал на Итаку и немедленно принялся грабить ее. Итакийцы, встретившие пиратов оружием, призвали на помощь своего царя, и Телегон, не зная его в лицо, убил Одиссея в схватке. Узнав имя убитого из причитаний его родни, Телегон увез тело Одиссея, а также Пенелопу и сводного своего брата Телемаха на Эю, где Кирка сделала его семью бессмертной. Поэма заканчивалась двойной свадьбой Телегона и Пенелопы, Телемаха и Кирки. Эта история легла также в основу сюжета трагедий Софокла и Пакувия, сохранившихся фрагментарно.

⁶ Аполлодор Афинский следует иной, неизвестной нам традиции. Так, вместо 5 беотийских вождей и 50 кораблей, указанных Гомером, он упоминает 10 вождей и 40 кораблей; оба Гомеровых Аякса у него Занты; пилотский флот у него состоит из 40 кораблей вместо 90, аркадский — из 7 вместо 60 (при этом подчеркивается очень важное указание Гомера, что сами аркадяне, невежественные в морском деле, не имели флота и корабли им дал Агамемнон), критский — 40 вместо 80, гиртониянский — 30 вместо 40. Вместо двух вождей у орхоменцев и фокидян он указывает по 4. Всего, по Аполлодору, объединенный флот насчитывал 1013 кораблей (на самом деле, по его же списку, — 1023). Мнение Аполлодора важно тем, что среди его несохранившихся произведений были комментарии к «Илиаде» («О гомеровском каталоге кораблей»).

⁷ Профессия андраподиста (*ἄνδρποδιστής*), возможно, была известна уже Гсмеру: в «Илиаде» (VII, 475) он употребляет слово *ἄνδρποδον* — «обращенный в рабство». Это понятие встречается особенно часто начиная с V в. до н. э. (Аристофан, Ксенофонт, Лисий, Платон) и вплоть до IV в. до н. э. (Исей). Им оперировали также Демосфен, Лукиан, Плутарх. Эта профессия породила и практику андролепсии (*ἄνδροληψία*), узаконенную в аттическом уголовном праве, — захват или похищение (арест) до трех граждан того государства, где был убит афинский гражданин. Это право предоставлялось родственникам убитого, и, если соотечественники захваченных отказывались или не могли выдать убийцу, заложники продавались в рабство. В коммерческом праве существовал другой термин, известный судебным ораторам Демосфену (47, I, 13) и Лисию (18, XXX, 28), — *σάλον*, или *σάλα*, выражавший право захвата имущества, ареста корабля и фрахта чужеземного купца. Насколько зыбки границы между этими понятиями, видно из других значений слова *σάλα*: захват неприятельских кораблей во время войны (= каперство) и просто грабеж (например, в «Илиаде», XIII, 201).

⁸ Второе имя Париса — Александр (Защитник людей) напоминает о его роли, аналогичной роли критского Тала, «ибо он отбивал пиратские набеги и защищал стада овец» (3, III, XI, 5).

⁹ Другие версии легенды повествуют, что то ли это восстание возглавлял сын Идомея, то ли некий Левк, соблазнивший по проискам Навплия жену Идомея Меду, убивший ее вместе с дочерью Клитситрой и ставший тираном на Крите (3, Эпитоме, VI, 9—10). Одиссей, выдавая себя за критянина (IIб, XIII, 259—268), уверяет, что он собственноручно убил копьем из засады сына Идомея — Орсилоха. Можно сколько угодно спорить о том, вымышленный персонаж Орсилох или нет (больше он нигде не упоминается), но что невозможно измыслить гибель сына могущественного и широко прославленного царя — это бесспорно. Можно предположить, что восстание охватило и подвластные Криту острова, в частности Сицилию. Только этим можно объяснить тот загадочный факт, что Идомей, явно искавший убежища в Сицилии, был вынужден высидеть в Апулии. Обращает на себя внимание также указание Геродота (10, VII, 170), что, когда после осады Миносом города Камик его флот возвращался домой, буря тоже прибила его к Апулии, где критяне основали город Гирию и стали называться мессапиями.

¹⁰ Древним был известен так называемый большой год, учение о котором родилось в Вавилоне, было популярно на всем Востоке и попало в Грецию, а затем в Рим. «Большим годом» считался обычно период, по прошествии которого жизнь на Земле уничтожается огнем и водой, после чего начинается новый цикл. Демокрит исчислял такой период 10800 годами, Цицерон — 11340. Как отголосок первого из них можно рассматривать устройство Аттики времен Солона: в ней насчитывалось 360 родов по 30 членов каждый, то есть постоянная число семейств насчитывало 10800 (85, с. 254). Культовый, общеизвестный «большой год» составлял 9 лет, что нашло отражение в мифе о Минотавре и в замечании Гомера о том, что Минос каждые 9 лет (по завершении цикла) общался с Зевсом, корректируя свои законы. Культовый «торжественный большой год» (85, с. 394) равнялся 99 месяцам, то есть 8 годам и 3 месяцам, чуть меньше 9 лет, составивших бы 108 меся-

цев — сотую часть Демокритова «большого года». Другая традиция называет не 9, а 8 лет: 8 лет и 1 месяц искупал свои грехи Геракл (3, II, V, 11), 8 лет — Аполлон (там же, прим. 40 на с. 152). Если воспользоваться «большим годом», равным 8 или 9 годам, получим соответственно 1430 и 1460 гг. до н. э. Эти даты поразительно точны, если помнить о приближенности радиоуглеродных датировок. Не следует забывать и о том, что греки считали продолжительностью жизни одного поколения чуть больше 30 лет (10, II, 142).

КАРТИНА ТРЕТЬЯ

¹ На тесную связь карфагенян и массилиев указывает, например, то, что Эллиса пользовалась услугами массилийских жриц, отзываясь о них как о самых могущественных в тех краях (9, IV, 480—491). Британская энциклопедия (ст. «Marseilles») со ссылками на французских авторов указывает, что «поселение греков в водах, которые карфагеняне зарезервировали для своей собственной коммерции, не было бы успешным без борьбы на море; нет ничего неправдоподобного в том, что финикийцы селились в Марселе в догреческий период и имя города — финикийское, означающее «поселение». Известно, что в Массалии был карфагенский квартал, храмы пунийских богов и резиденции должностного лица — суффета. Однако о ранней истории города практически ничего не известно, и это позволяет строить самые разнообразные версии, опираясь на одни и те же скудные, разрозненные факты.

² Ормерод колеблется в оценке этой версии. В одном случае (119, с. 129) он относится к ней с недоверием, сопровождая словом «очевидно», в другом говорит о «так называемых» тирренцах (с. 127) и т. п. Цибарт же безоговорочно ее отвергает, ставя знак равенства между тирренскими и этрускими пиратами (122, с. 21—22).

³ Иногда сомневаются, что в древнесемитском «б» могло перейти в «т», то есть что, например, «Барсиб» могло превратиться в «Таршиш». Известно, однако, что в клинописи не различались согласные «п-ф», «к-х», «т-д», «б-в-п» и некоторые другие. Отчасти это сохранилось в иврите, так было и в древнесемитских алфавитах. Не говоря уже об озвучивании семитских слов арабами в более позднее время (например, аккадско-финикийско-древнесемитский корень *brzl*, обозначающий «металл», превратился у них в *frzl*, т. е. *b* заместилось *f*), можно вспомнить арамейское название сирийского города *rlmr* (Пальмира), в устах семитов превратившееся в *tdmr* (Тадмор). Здесь *p=t*, а поскольку «р» и «б» практически не различались, то можно сказать, что *b=t*, как в случае с Таршишем. К тому же первая буква в слове «Таршиш» (тав) — смычная и в античное время произносилась близко к греческой «тэте» (фите). Их нередко путали. Аналогичным образом Тукульти-апал-Эшарра превратился в Тиглатпаласара, а затем в библейского Феглафелласара, а Ашурахиддн (Асархаддон), потеряв буквосочетание *chd*, стал Асарданом. Все эти метаморфозы могли первоначально происходить в устной речи, на слух, а уже потом закрепляться на письме.

⁴ И. Ш. Шифман относит изобретение триеры и пентеры к IV в. до н. э., а М. Лазаров — к V в. (108, с. 59; 86, с. 50).

КАРТИНА ЧЕТВЕРТАЯ

¹ Слово Δωριεύς можно понимать как имя, но возможны и другие переводы: «дорийское судно», «спартанское судно» и т. п.

² Э. Ч. Семпл указывает побережье от Эпира до Мессины (from Epirus to Messina), однако здесь ошибка или, возможно, опечатка, основанная на созвучии сицилийской Мессины (Messina) и пелопоннесской Мессены (Messene), основанной

в 370 г. до н. э. Эпаминондом. Поскольку же Мессена никогда не располагалась на побережье, то речь здесь может идти только о всей области Мессении, что и указано в переводе. Мессению иногда называли также Мессеной (Страбон), как и Мессину (Геродот).

КАРТИНА ПЯТАЯ

¹ Цицерон не указывает местоположения Одиссейской гавани. Гавань с таким названием есть к северу от Сиракуз: бухта Улиссе в заливе Катания, но Гераклеон напал на Клеомена с юго-западного побережья Сицилии, из-за Пахинского мыса. Наиболее вероятно, что Одиссейская гавань находилась между мысами Кастеллаццо и Марца в районе банки Чирче, хранящей в своем названии имя волшебницы Кирки, или Цирце, с которой имел дело Одиссей. Подобные топонимы («по принадлежности») нередко связывались друг с другом.

² В других источниках имя этого пиратского атамана — Пирганио (59, VI, 3). Возможно, однако, что это было прозвище.

³ Приведена версия Саллюстия и Веллея Патеркула. По данным Диодора (49, X, 1) и Ливия (57, Ер., XCVII), эта битва произошла двумя годами позже, в 72 г. до н. э., а Марк Антоний, заключив с пиратами позорный для римлян мир, умер год спустя. Этой версии придерживается и Ормерод (119, с. 227).

⁴ Данные приводятся по Г. Ормероду (119, с. 236—238), критически обобщившему отрывочные сведения древних авторов (46, 95; 52, III, 6, и др.). Свидетельства этих авторов и их анализ тем более важны, что лаконичный текст Плутарха о том, что Помпей разделил все Средиземноморье на 13 секторов, интерпретируется исследователями по-разному.

КАРТИНА ШЕСТАЯ

¹ Геродот определенно указывает на Кремны Скифские на западном берегу Меотиды. Но пересечение Черного моря людьми, не сведущими в мореходстве, на примитивных судах, да еще благополучный проход через Керченский пролив — дело сомнительное. Поэтому можно предположить, что он называет этот город, чтобы объяснить, каким образом жительницы Малой Азии попали в Скифию и образовали там государство. Кремны Скифские могли быть основаны в процессе вторичной колонизации выходцами из Кремны Пафлагонской (примерно в 24 км восточнее Амасры). Но само существование этого города в Скифии сомнительно: он упоминается только Геродотом, а его название (Кручи), естественное для гористого малоазийского побережья, вызывает недоумение применительно к равнинным берегам Западного Приазовья. Если принять, что амазонки добрались только до Кремны Пафлагонской, это означало бы, что они проплыли свыше 400 км против течения, то есть при сильном восточном ветре. Для них и это было бы немало.

² Так у Плиния. По другим источникам, их звали Амфистрат и Рек или Крек (33, С495) либо Амфий и Керкий (65, XV, 17).

³ Страбон относит Плиния к разряду людей, «которые вовсе не заботятся об истине», и указывает другое количество собирающихся в Диоскурии народов — 70 (33, С498). Мнение Страбона о том, что Диоскурию основали спартанцы (33, С495), основано на спартанском происхождении Диоскуров. Большого доверия заслуживают указания на то, что этот город — милетский.

⁴ Как видно из текста, тавры поклонялись Ифигении — верховной жрице Артемиды, обожествленной после перенесения ее Артемидой в Тавриду. Это явно грецизированный вариант Девы. Согласно Аммиану Маркеллину, имя таврской богини было Орсилоха; он отождествляет ее с Дианой (Артемидой). Возможно, это критское имя: Орсилохом звали и сына Идомея, убитого Одиссеем. Да и само

название тавров — «быков» — заставляет вспомнить Крит. В этой связи небезынтересно отметить и эпитеты Артемиды — Ифигения (Родоначальница) и Ортия (Прямостоящая). Второй эпитет прилагался к Артемиде как к богине — покровительнице деревьев и растительности, то есть того, из чего делают корабли, плетут канаты, изготавливают паруса, добывают смолу и т. д. В этом случае Артемиде могла выступать у тавров и как морская богиня, сестра критского Аполлона Мореходного.

⁵ В. П. Бузескул (72, с. 81) трактует этот пассаж иначе: «В Синопе Перикл оставил Ламаха с 13 кораблями и соответствующим числом воинов для действий против местного тирана Тимесилая». Но, по Плутарху, Тимесилай был правителем Синопы, дружественным к афинянам, и только после его изгнания синопцами Перикл послал туда 600 афинских добровольцев, предоставив им право наряду с синопцами «поделить между собой дома и землю, прежде принадлежавшие тиранам». Был ли Тимесилай свергнут афинскими воинами, привезенными Периклом, или с их помощью — неизвестно. Во всяком случае такая задача перед ними не ставилась.

⁶ Текст декрета поврежден, возможно другое прочтение: не «выкуп из плена», а «освобождение от расходов» (71, с. 131).

⁷ Геродот сообщает, что лидийский царь Крез отправил посольство в Дельфы спросить, следует ли ему идти войной на персов. Пифия ответила, что, перейдя пограничную реку Галис, Крез разрушит великое царство. Лидийцы вторглись в земли персов и были наголову разбиты. Предсказание оракула исполнилось, но не так, как ожидал Крез: разрушенным оказалось его собственное царство.

1. Античная география. М., 1953.
2. Античная лирика. М., 1968.
3. *Аполлодор*. Мифологическая библиотека. Л., 1972.
4. *Аппиан*: а) Гражданские войны. Л., 1935; б) Митридатовы войны.—ВДИ *, 1946, № 4; в) Римская история.—ВДИ, 1950, № 2—4.
5. *Апулей*. Метаморфозы. М., 1959.
6. *Аристотель*: а) Афинская полития. М., 1937; б) Об истолковании.—Соч. в 4-х тт., т. 2. М., 1978; в) Политика. М., 1911.
7. *Арриан Флавий*. Поход Александра. М., 1963.
8. *Брут А.* Атлас древнего света, состоящий из 23 карт с объяснительными таблицами. СПб., 1851.
9. *Вергилий Марон Публий*. Энеида. М., 1971.
10. *Геродот*. История. Л., 1972.
11. *Гомер*: а) Илиада, б) Одиссея. М., 1967.
12. *Гораций Флакк Квинт*. Оды. Эподы. Сатиры. Послания. М., 1970.
13. *Гунгер И. и Ламер Г.* Культура Древнего Востока в картинах. М., 1913.
14. *Диоген Лаэртский*. О жизни, учениях и изречениях знаменитых философов. М., 1979.
15. *Ксенофонт*: а) Анабасис. М.—Л., 1951; б) Греческая история. Л., 1935.
16. *Ксенофонт Эфесский*. Повесть о Габрокоме и Антии. М., 1956.
17. *Латышев В. В.* Известия древних писателей греческих и латинских о Скифии и Кавказе, в 2-х тт., т. I. СПб., 1893.
18. *Лисий*. Речи. М.—Л., 1933.
19. *Лукан Марк Анней*. Фарсалия. М.—Л., 1951.
20. *Лукиан*. Разговоры богов.—Соч. в 2-х тт., т. I. М.—Л., 1935.
21. *Мела Помпоний*. О положении Земли.—Античная география. М., 1953.
22. *Овидий Назон Публий*. Метаморфозы. М., 1977.
23. *Павсаний*. Описание Эллады, т. I. М., 1938; т. II. М.—Л., 1940.
24. *Пиндар, Вакхилид*. Оды, фрагменты. М., 1980.
25. *Платон*. Законы.—Сочинения в 14-ти тт., т. XIV. Пг., 1929.
26. *Плутарх*. Сравнительные жизнеописания, т. I. М., 1961; т. II. М., 1963; т. III. М., 1964; а) Алкивиад; б) Антоний; в) Деметрий; г) Кресс; д) Лукулл; е) Перикл; ж) Помпей; з) Серторий; и) Цезарь.
27. Повесть Петенсе. III. М., 1978.
28. *Полибий*. Всеобщая история, т. I. М., 1890; т. 2. М., 1895; т. 3. М., 1899.
29. (*Псевдо-Ксенофонт*). Афинская полития.—*Аристотель*. Афинская полития. М., 1937.
30. *Светоний Транквила Гай*. Жизнь двенадцати Цезарей: а) Божественный Август; б) Божественный Юлий; в) Гай Калигула; г) Тиберий. М., 1966.
31. Сказки и повести Древнего Египта. М., 1956.
32. *Секст Эмпирик*. Против физиков.—Соч. в 2-х тт., т. I. М., 1976.
33. *Страбон*. География. Л., 1964.
34. *Тацит Публий Корнелий*. Соч. в 2-х тт. М.—Л., 1969; а) Анналы; б) История.
35. *Фукидид*. История. М., 1915.
36. Хрестоматия по истории Древнего Востока в 2-х тт., т. I. М., 1980.

* Вестник древней истории.

37. Цезарь Гай Юлий. Записки о...: а) ...Гальской войне; б) ...гражданской войне; в) ...Александрийской войне; г) ...Африканской войне. М., 1962.
38. Цицерон Марк Туллий: а) О государстве.— Диалоги. О государстве. О законах. М., 1966; б) Письма, тт. I—III. М.—Л., 1949—1951; в) Против Верреса.— Избр. соч. М., 1975.
39. Эллинические поэты. М., 1963.
40. Appianos. Belli Illyrici.— Historia Romana. Leipzig, 1962.
41. Artemidoros. Oneirocritica. Leipzig, 1963.
42. Avienus Rufius Festus. Ora maritima. Barcelona — Berlin, 1955.
43. Breasted J. H. Ancient records of Egypt, v. I. N. Y., 1906.
44. Cicero Marcus Tullius. De divinatione libri II. Frankfurt a/M., 1898.
45. Corpus Inscriptionum Latinarum, vv. I—XVI. Berlin, 1863—1903.
46. Curtius Rufus Quintus. De rebus gestis Alexandri Magni. Leipzig, 1931.
47. Demonsthenis opera. Paris, 1878.
48. Digestae.— Corpus iuris civilis, v. I. Berlin, 1922.
49. Diodori Bibliotheca historica. Leipzig, 1826.
50. Dionysii Halicarnasensis opera omnia, vv. I—V. Leipzig, 1883.
51. Dittenberger W.: а) Orientis graecae inscriptiones selectae, vv. I—III. Leipzig, 1903—1905; б) Sylloge Inscriptionum Graecarum, vv. I—IV. Leipzig, 1915—1922.
52. Florus Lucius Annaeus. Epitome de gestis Romanorum. Leipzig, 1896.
53. Gellii Auli Noctium Atticarum libri XX. Leipzig, 1877.
54. Iosephus Flavius. Bellum Iudaicum. Berlin, 1970.
55. Isocratis orationes, vv. 1—2. Leipzig, 1907—1910. (Busiris).
56. Iustini Iuniani M. Epitoma historiarum Pompei Trogi. Leipzig, 1933.
57. Livius Titus. Ab Urba condita. Leipzig, 1910.
58. Mercer S. The Tell El—Amarna Tablets. Toronto, 1939.
59. Orosius Paulus. Historiae adversus paganos. Leipzig, 1889.
60. Plinius Caius Secundus (Maior). Naturalis historia. Stuttgart, 1970.
61. Polyaeus. Strategemata. Stuttgart, 1970.
62. Pritchard J. B. Ancient Near Eastern Texts. Princeton, 1950.
63. Ptolemaeus Claudius. Geographia, vv. 1—3. Leipzig, 1843—1845.
64. Res gestae divi Augusti. Berlin, 1883.
65. Solinus Caius Iulius. Collectanea rerum memorabilium. Berlin, 1895.
66. Vegetius Renatus Flavius. Epitoma rei militaris. Leipzig, 1903.
67. Xenophon. Anabasis. Paris, 1900.

* *

*

68. Афанасьева В. К. Гильгамеш и Энкиду. М., 1979.
69. Базаров И. Библиейская история, сокращенно извлеченная из священных книг Ветхого и Нового завета. Спб., 1913.
70. Бикерман Э. Хронология древнего мира. М., 1976.
71. Брашинский И. Б. Понтийское пиратство.— ВДИ, 1973, № 3.
72. Бузескул В. П. Перикл. Пг., 1923.
73. Буриан Я., Моухова Б. Загадочные этруски. М., 1970.
74. Бюхер Карл. Восстания рабов 143—129 гг. до Р. Х. Л., 1924.
75. Валлон А. История рабства в античном мире. Греция. М., 1936.
76. Гомер пользовался картой? (Сообщение ТАСС — АПН).— Водный транспорт, 1980, 25 декабря.
77. Девялтовский С. (Гинтовт). Имперализм в древнем мире. М., 1919.
78. Жебелев С. А. Последний Персид и скифское восстание на Боспоре.— ВДИ, 1938, № 3.
79. Залесский Н. Н. Этруски в Северной Италии. Л., 1959.
80. Захаров А. А. Эгейский мир в свете новейших исследований. Пг., 1924.

81. Изложение учения Сен-Симона. М.— Л., 1947.
82. Колобова К. М.: а) Из истории раннегреческого общества. Л., 1951;
- б) К вопросу о судовладении в Древней Греции. Л., 1933.
83. Колобова К. М., Глускина Л. М. Очерки истории Древней Греции. Л., 1958.
84. Косидовский Зенон. Библейские сказания. М., 1966.
85. Курциус Эрнст. История Греции в 3-х тт., т. I. М., 1876.
86. Лазаров Михаил. Потерянная флотилия. Л., 1978.
87. Лурье С. Я. История Греции, т. I. Л., 1940.
88. Майяни З. Этруски начинают говорить. М., 1966.
89. Мейер Э. Экономическое развитие древнего мира. М., 1910.
90. Монтень Мишель. Опыты, тт. 1—3. М., 1960.
91. Нойкирхен Гайнц. Мореплавание вчера и сегодня. Л., 1977.
92. Норция. Проблемы истории и культуры древнейших обществ Средиземноморья. Вып. 2. Воронеж, 1978.
93. Пендлбери Дж. Археология Крита. М.— Л., 1950.
94. Петерс Б. Г. О морском деле в Эгейском мире.— История и культура античного мира. М., 1977.
95. Рейнак С. Орфей. М., 1919.
96. Риттер Карл. История земледения и открытий по этому предмету. Спб., 1864.
97. Ростовцев М. Цезарь и Херсонес.— Известия археологической комиссии, 1917, вып. 63.
98. Рутковский Б. Крит. Варшава, 1978.
99. Садаев Д. Ч. История Древней Ассирии. М., 1979.
100. Скрыгин Лев. Якоря. М., 1979.
101. Снисаренко А. Б. Курс — Море Мрака. М., 1982.
102. Тарн В. Эллинистическая цивилизация. М., 1949.
103. Тачева-Хитова Маргарита. Древняя Фракия и юго-восток Европы, София, 1976.
104. Тронский И. М. Очерки из истории латинского языка. М.— Л., 1953.
105. Ханке Х. Люди, корабли, океаны. Л., 1976.
106. Хенниг Рихард. Неизвестные земли, в 4-х тт., т. I. М., 1961.
107. Циркин Ю. Б. Финикийская культура в Испании. М., 1976.
108. Шифман И. Ш. Финикийские мореходы. М., 1965.
109. Яковлев М. С. По странам Восточной Африки. Л., 1980.
110. Cary M. A History of the Greek World from 323 to 146 B. C. London, 1932.
111. Casson Lionel. The Ancient Mariners. N. Y., 1959.
112. Freydank Helmut, Reineke Walter, Schetelich Maria, Thilo Thomas. Der Alte Orient in Stichworten. Leipzig, 1978.
113. Ghalioungui Paul. Some body swellings in two tombs of the ancient Empire and their possible Relation to *aaa*.— Zeitschrift für Ägyptische Sprache und Altertumskunde, 87. Bund, zweites heft, 1962.
114. Kehnscherper G. Krets. Mykene. Santorin. Leipzig—Jena—Berlin, 1980.
115. Klengel Horst. Handel und Händler im alten Orient. Leipzig, 1979.
116. Krämer Walter. Geheimnis der Ferne. Leipzig—Jena—Berlin, 1979.
117. Lexikon der Antike. Leipzig, 1979.
118. Maisch Richard. A Manual of Greek Antiquities. London, 1903.
119. Ormerod Henry A. Piracy in the Ancient World. Liverpool, 1978.
120. Reinach S. Traité d'épigraphie grecque. Paris, 1885.
121. Semple E. Ch. Pirate coasts of the Mediterranean Sea.— The Geographical Review, August, 1916.
122. Ziebarth E. Beiträge zur Geschichte des Seeraubes und Seehandels im alten Griechenland. Hamburg, 1929.

Агну — Керас, мыс — Умм-эль-Набайиль (Египет)
Агригент, город — Агридженто (Сицилия)
Адана, город — 1) Адана (Турция); 2) Аден (НДР Йемен)
Адриа, город — сел. Атри (Италия)
Акампис, река — Чорох (СССР)
Акесин, река — Алькантара (Сицилия)
Акций, мыс — Скила (Греция)
Алалия, город — с. Алерия (Корсика)
Алашия — Кипр; др. назв. — Иси
Амис, город — р-н г. Самсун (Турция)
Анас, река — Гвадиана (Испания)
Анемурий, город — развалины на м. Анамур (Турция)
Антандр, город — Илыджа (Турция)
Антемунта, река — Беслета (СССР)
Антиохия, город — Антакья (Турция)
Анхало, город — Поморие (Болгария)
Анций, город — Анцио (Италия)
Аой, река — Вьоса (Албания)
Апамея, город — в р-не г. Эс-Саклабия (Сирия)
Аполлония Иллирийская, город — развалины южнее м. Семани (Албания)
Аполлония Фракийская, город — Созопол (Болгария)
Апсар, город — сел. Гонио (СССР)
Аргонидский залив — Аргоникос (Греция)
Арина, остров — Платья (Греция)
Аристеры, остров — Спеопула (Греция)
Артемисий, мыс — Нао (Испания)
Архабий, город — с. Архави (Турция)
Ассур — 1) Ассер — область в Ханаане, примерно соответствующая ливанской мухафазе Бека; 2) Ассирия
Атабирий, гора — Атавирос (Родос; Греция)
Афины, город — с. Атина (Турция)
Африканское море — между Сицилией и Африкой

Басан — см. Батанея

Батанея — область, примерно соответствовавшая области Хауран в Сирии; др. назв. — Басан

Баты, город — Новороссийск (СССР)

Белый берег — побережье зал. Эрдек в Мраморном море (Турция)

Береника, город — на м. Си-Ан (Египет)

Берит, город — Бейрут (Ливан)

Бетис, река — Гвадалквивир (Испания)

Библ, город — с. Джубейль (Ливан)

Бизантий, город — Стамбул (Турция)

Бизоне, город — близ Каварны (Болгария)

Благодатный Полумесяц — общее название Палестины, Сирии, Финикии

Болбитинское устье Нила — рукав Рашид (Египет)

Борисфен, река — Днепр (СССР)

Боспор Киммерийский — Керченский пролив (СССР)

Боспор Фракийский — Босфорский пролив (Турция)
 Бубастис, город — Телль-Баста (Египет)
 Бука, город — Термоли (Италия)

Вистула, река — Висла (Польша)
 Вифиния — область, примерно соответствовавшая турецким вилайетам Стамбул (азиатская часть), Коджаэли, Сакарья и Болу

Гавань Артабров, город — Ла-Корунья (Испания)
 Гадес, город — Кадис (Испания)
 Гадрумет, город — Сус (Тунис)
 Галатия — область, примерно соответствовавшая турецким вилайетам Чанкыры, Чорум и Анкара
 Галис, река — Кызыл-Ирмак (Турция)
 Галоннес, остров — Айос-Эфстратиос (Греция)
 Гела, город — Джела (Сицилия)
 Гелиополь, город — с. Эль-Матария (Египет)
 Геллеспонт, пролив — Дарданеллы (Турция)
 Гелор, город — южнее Аволы (Сицилия)
 Гем, горы — Балканы (Болгария)
 Гемероскопий, город — Дения (Испания); др. назв. — Дианий
 Гераклея, город — в устье р. Синни (Италия)
 Гераклея Понтийская, город — Эрегли (Турция)
 Геракловы Столпы — Гибралтарский пролив
 Герест, мыс — Мандили на о. Эвбея (Греция)
 Гермейский мыс — Картаж (Тунис)
 Гермийон, город — с. Эрмиони (Греция)
 Гермополь, город — ок. г. Дальга, почти напротив Телль-эль-Амарны (Египет)
 Гефест, мыс — Паксимади в бухте Каристос на юге Эвбеи (Греция)
 Гиерапитна, город — Иерапетра (Крит)
 Гимнесийские о-ва — Балеарские (Испания)
 Гипанис, река — Южный Буг (СССР)
 Гиппон-Диаррит, город — Бизерта (Тунис)
 Гирия, город — Ория (Италия)
 Гиспалис, город — Севилья (Испания)
 Горгиппия, город — Анапа (СССР); др. назв. — Синдская Гавань
 Гордий, город — в р-не впадения р. Парсук в р. Сакарья (Турция)

Дакия — область между реками Дунай, Тисса и Прут
 Дан — пограничная область и город в Ханаане между Израилем и Иудеей в р-не г. Лидда (Иордания)
 Дафны, город — Телль-Дефен (Египет)
 Дедан — побережье Договорного Омана в р-не г. Аль-Ула
 Дерба, город — в р-не Илнсыры (Турция)
 Джахи — см. Финикия
 Дианий — см. Гемероскопий
 Диме, город — на побережье гавани Като-Ахация (Греция)
 Диоскорида, остров — Сокотра (НДР Йемен)
 Диоскурия, город — Сухуми (СССР); др. назв. — Диоскуриада
 Дор, город — сел. Дор южнее Хайфы (Израиль)
 Дорида — прибрежная и островная область, включавшая Споряды и часть Карии (Греция и Турция)
 Друентий, река — Дюранс (Франция)

Египетское море — часть Средиземного у берегов Египта
 Еден — 1) Эдома — область на севере Синайского п-ова (Египет); 2) Адана — Аден

Зама, город — Эль-Кеф (Тунис)

Иаван — общее название Киклад и Кари

Иасс, город — на п-ове Яссус (Греция)

Ибер, река — Эбро (Испания)

Иберийское море — между Испанией и Африкой

Иберия — Испания

Ибхет — область южнее 1-го порога Нила (Египет)

Ида, гора — 1) Псилорити (Крит); 2) Каз (Турция)

Илион — см. Троя

Иллирия — область между Адриатическим морем и Дунаем от Истрии до Скодры (Югославия)

Ильва, остров — Эльба (Италия)

Иол, город — Шершел (Алжир); др. назв. — Кесария

Иолк, город — Волос (Греция)

Иония — прибрежная и островная область, примерно соответствовавшая турецким вилайетам Измир, Айдын и частично Мугла; др. назв. — Лидия

Иоппа, город — Яффа (Израиль)

Исаврия — область Малой Азии между оз. Бейшехир и хр. Эгрибурун

Исавры, город — Зенгибар Калеси (Турция)

Иси — см. Алашия

Исса, остров — Вис (Югославия)

Истм — Коринфский перешеек (Греция)

Истр, река — Дунай

Истрия, город — развалины в 30 км южнее дельты Дуная (Румыния)

Каик, река — Бакыр (Турция)

Кайета, город — Газта (Италия)

Калаврия, остров — Порос (Греция)

Каллатис, город — Мангалия (Румыния)

Калос Лимен, город — ок. с. Черноморское (СССР)

Калхедон, город — Ускюдар (Турция)

Канны, город — Каноса-ди-Пулья (Италия)

Каноб, город — р-н Абукира (Египет)

Каппадокия — область Малой Азии между р. Евфрат, оз. Туз, р. Кызыл-Ирмак и Таврскими горами

Карамбис, мыс — Керемпе (Турция)

Кария — область Малой Азии между морем и примерно 29° в. д. с северной границей по 38° с. ш.

Карпаф, остров — Карпатос (Греция)

Картев, город — с. Гвардарранке (Испания)

Каспатир, город — Пешавар (Индия)

Косситериды, острова — предположительно Силли (Великобритания)

Кау — область южнее 1-го порога Нила (Египет)

Кафтор — Крит (Греция); др. назв. — Кефтиу

Келесирия — область между Палестиной и Месопотамией по оси Дамаск — Пальмира — Евфрат

Кельтика — Франция

Кенополь, город — близ Оксирина (см.)

Кере, город — Черветери (Италия)

Керкинитида, город — Евпатория (СССР)

Кесария, город — 1) с. Сдот-Ям, или Кайсария (Израиль); 2) см. Иол

- Кефтиу — см. Кафтор
 Кизик, город — развалины близ г. Эрдек (Турция)
 Киликия — область, примерно соответствовавшая турецким вилайетам Ичель и Адана
 Киллена, город — Манолас (Греция)
 Кимврский мыс — Скаген (Дания)
 Кимы, город — Кими (Греция)
 Киос, город — Гемлик (Турция)
 Кирена, город — с. Шаххат (Ливия)
 Кирн, остров — Корсика (Франция)
 Кирра, город — близ г. Итен (Греция)
 Кифера, остров — Китира (Греция)
 Клавда, остров — Айос-Павлос (Греция)
 Клазомены, город — Урла (Турция)
 Книд, город — развалины в гавани Бююклиман на п-ове Решадие (Турция)
 Коммагена — область, примерно соответствовавшая турецкому вилайету Гази-антеп
 Коптос, город — Кифт (Египет)
 Коптосская пустыня — между Коптосом и Красным морем
 Коракесий, крепость — близ г. Аланья (Турция)
 Корик, крепость — развалины на островке в 15 км к с.-в. от устья р. Гёксу (Турция)
 Коркира, остров — Керкира (Греция)
 Коссира, остров — Пантеллерия (Италия)
 Кремна, город — в р-не оз. Ковара (Турция)
 Критское море — между Критом и Кикладами
 Крнуметопон, мыс — Сарыч (СССР)
 Круни, город — Балчик (Болгария)
 Кумский залив — Неаполитанский (Италия)
 Кумы, город — близ оз. Фузаро (Италия)
 Кутайя, город — Кутанси (СССР)
 Лампсак, город — Лалсеки (Турция)
 Ларанды, город — Караман, или Конья (Турция)
 Ларисса, город — в р-не г. Махарды (Сирия)
 Левка, остров — Змеиный (СССР)
 Ливия — общее название Африки у греков
 Лигустинское море — между Италией и Испанией к северу от Корсики
 Лидия — см. Иония
 Ликаония — область, примерно соответствовавшая турецкому вилайету Конья
 Ликия — область Малой Азии примерно по линии г. Анталья — оз. Сёгут — реки Киренис и Даламан (Турция)
 Лилибей, город — на м. Лилибео (Сицилия)
 Лисс, город — Лежа (Албания)
 Лорима, город — развалины в 1 км от побережья бухты Бузук, или Оплотки (Турция)
 Мавретания — с.-з. область Африки от Атлантического океана до Нумидии (см.) с южной границей по Сахарскому Атласу
 Маврусия — область, соответствовавшая Марокко
 Магнесия, полуостров — Магнисия (Греция)
 Маджаи — область южнее 1-го порога Нила (Египет)
 Малака, город — Малага (Испания)
 Маллос, город — в р-не г. Аяс (Турция)
 Массалия (Массилия), город — Марсель (Франция)
 Мелита остров — Мальта

- Мемфис, город — близ с. Мит-Рахине к ю.-з. от Каира (Египет)
 Меотида, озеро — Азовское море
 Месембрия, город — Несебыр (Болгария)
 Метапонт, город — с. Метапonti (Италия)
 Метона, город — Метони (Греция)
 Мешех — страна мосхов (в верховьях рек Чороха и Куры)
 Мёзия — область между реками Дунай и Дрина, Черным морем и Балканским хребтом
 Мидия — область, занимавшая территорию Ирана от р. Аракс вдоль южных отрогов Эльбруса и западных — Нухруда, далее по южной границе генерал-губернаторства Исфахан и по западной границе Ирана до Аракса
 Милет, город — развалины в устье р. Б. Мендерес (Турция)
 Милиада — область Малой Азии между оз. Карагёль и Кестель (Турция)
 Милы, город — Милаццо (Сицилия)
 Миноя, город — южнее устья р. Платани (Сицилия)
 Минноя, остров — Монемвасия (Греция)
 Мионнес, город — развалины на м. Кысыкъярым (Турция)
 Миос Гормос, город — с. Муссел (Египет)
 Миртойское море — между Критом и Пелопоннесом
 Миры, город — у м. Бунда в зал. Финике (Турция)
 Мисен, мыс — Мизено (Италия)
 Мисия — область, примерно соответствовавшая турецкому вилайету Балыкесир
 Мунда, город — близ г. Ольвера (Испания)
- Навкратис, город — развалины близ с. Телль-эль-Баруд (Египет)
 Навлох, город — с. Рометта-Марча (Сицилия)
 Навплия, город — Нафплион (Греция)
 Неаполь Скифский, город — Симферополь (СССР)
 Никея, город — Изник (Турция)
 Никополь, город — развалины близ г. Превезы (Греция)
 Нимфей, город — ок. пос. Героевка (СССР)
 Ниневия, город — развалины близ Мосула (Ирак)
 Новые Исавры, город — Дорла (Турция)
 Новый Карфаген, город — Картахена (Испания)
 Нубия — область между 1-м и 6-м порогами Нила (Египет и Судан)
 Нумидия — область, примерно соответствовавшая алжирским вилайетам Беджания, Сетиф, Касентина, Скикда, Аннаба, Тельма, Айн Бейда и Тебесса и тунисским вилайетам Джендуба, Эль-Кеф, Сиди-Бу-Зид и Сфакс
- Одесс, город — Варна (Болгария)
 Ойкумена — так греки называли весь известный им обитаемый мир
 Окс, река — Амударья (СССР)
 Оксирих, город — с. Сандафа-эль-Фар (Египет)
 Олимп — см. Феникунт
 Ольбия, город — развалины у с. Парутино (СССР)
 Опикня, область — провинция Салерно (Италия)
 Ортигия, остров — Ортиджа (Сицилия)
 Орхомен, город — развалины на левом берегу р. Кифисос, в 10 км от г. Петромагула (Греция)
 Оска, город — Уэска (Испания)
- Пагасейский залив — Пагаситикос (Греция)
 Пальмира, город — Тадмор (Сирия)
 Памфилия — прибрежная область в вершине зал. Анталья (Турция)
 Панорм, город — Палермо (Италия)
 Пантикапей, город — Керчь (СССР)

- Парфенон, мыс — Херсонес (СССР)
 Парфия — область к востоку от Мидии (см.), примерно соответствовавшая иранскому генерал-губернаторству Хорасан
 Патум, город — Телль-Абу-Ислеман (Египет)
 Пафлагония — область, примерно соответствовавшая турецким вилайетам Зонгулдак, Кастамону и Синоп
 Пахинский мыс — Изола-делле-Коренти (Сицилия)
 Пелусий, город — развалины в 35 км к западу от г. Эль-Ариш на берегу зал. Эт-Тина (Египет)
 Пепареф, остров — Скопелос (Греция)
 Пергам, город — Бергама (Турция)
 Пидна, город — около г. Катерини (Греция)
 Пиренейский мыс — Креус (Испания)
 Писа, город — Пиза (Италия)
 Писидия — область, примерно соответствовавшая турецким вилайетам Бурдур и Испарта
 Питиунт, город — Пицунда (СССР)
 Питиуса, остров — Спеце (Греция)
 Платея, остров — Бамба (Ливия)
 Понт — 1) до Митридата область, примерно соответствовавшая турецким вилайетам Самсун, Орду, Гиресун, Трабзон, Ризе и Артвин; 2) Черное море
 Популоний, город — Пьямбино (Италия)
 Празия, город — на берегу бухты Рафтис близ о. Прасо (Греция)
 Прекрасный мыс — Фарина, или Рас-Сиди-Али-эль-Мекки (Тунис)
 Пропонтида — Мраморное море (Турция)
 Путёолы, город — Поццуоли (Италия)

 Ра, река — Волга (СССР)
 Раема, город — Рамаллах (Иордания)
 Регий, город — Реджо-ди-Калабрия (Италия)
 Речену — область на стыке Южной Сирии и Северной Палестины
 Ризий, город — Ризе (Турция)
 Ризон, город — с. Рисан (Югославия)
 Рода, город — у южного основания м. Креус, близ горы Сан-Педро-де-Рода (Испания)
 Родан, река — Рона (Франция)

 Сава — область в Южной Аравии со столицей в г. Марибе (совр. Мудароба в НДР Йемен)
 Сагунт, город — Сагунто (Испания)
 Саис, город — развалины близ с. Са-эль-Хагар (Египет)
 Саламин, город — развалины в 5,5 км с.-с.-з. от Фамагусты (Кипр)
 Салент, город — с. Кальяно-дель-Капо (Италия)
 Салентинский мыс — Санта-Мария-ди-Леука (Италия)
 Салмидесс, город — Мидье, или Кыйикей (Турция)
 Самофракия, остров — Самотраки (Греция)
 Сарапаны, крепость — пос. Шорапани (СССР)
 Сардонское море — между Сардинией и Балеарскими островами
 Сарпедонский мыс — Инджекум (Турция)
 Селевкия, город — развалины около Багдада (Ирак)
 Сепий, мыс — Трикери (Греция)
 Сигей, город — в р-не с. Кумкале (Турция)
 Сида, город — развалины в гавани Селимне залива Анталья (Турция)
 Сидон, город — Сайда (Ливан)
 Симира, город — на северном берегу устья р. Эль-Кебир (Сирия)
 Синдская гавань — см. Горгиппия

Сирийский мыс — Инджебурун (Турция)
 Скамандр, река — М. Мендерес (Турция)
 Скиллейский мыс — Пеццо (Италия)
 Скодра, город — Шкодер (Албания)
 Солима, гора — Акдаг (Турция)
 Софы, город — Мерсин (Турция)
 Стойхадские о-ва — Йерские (Франция)
 Столпы Мелькарта — Гибралтарский пролив
 Сюмболон Лимен — Балаклавская бухта (СССР)

Тавр — 1) горный хребет в Турции; 2) Крымские горы (СССР)
 Таврида, полуостров — Крым (СССР)
 Таг, река — Тахо (Испания)
 Тадер — см. Теодор
 Танаис, город — ок. пос. Недвиговка (СССР)
 Тананс, река — Дон (СССР)
 Танис, город — с. Сан-эль-Хагар (Египет)
 Тарент, город — Таранто (Италия)
 Тарквинии, город — Таркунния (Италия)
 Тартесс, река — Гвадалквивир (Испания)
 Тахомпсо — остров в районе 2-го порога Нила
 Тенедос, остров — Гёкчеада (Турция)
 Теодор, река — Сегура (Испания); др. назв. — Тадер
 Тил-Барсиб, город — Телль-Ахмар, на вост. берегу Евфрата (Сирия)
 Тингис, город — Танжер (Марокко)
 Тир, город — Сур (Ливан)
 Тира, город — Белгород-Днестровский (СССР)
 Тиреактикус, бухта — Астрос (Греция)
 Тирея, город — Киверион (Греция)
 Тиринф, город — развалины севернее г. Нафплион (Греция)
 Томы, город — Констанца (Румыния)
 Трапезунт, город — Трабзон (Турция)
 Троя, город — развалины в холме Гиссарлык на равнине Трон (Турция); др. назв. — Илион
 Тубал — самоуправляющаяся область Ассирии, занимавшая турецкие вилаеты Мараш и частично Адана, населенная тибаренами; это название иногда распространялось также на Киликию и Каппадокию
 Турдетания — область, занимавшая испанские провинции Уэльва, Севилья, Малага и Кадис

Уауат — область южнее 1-го порога Нила (Египет)
 Утика, город — с. Хеншир-Бу-Шатер (Тунис)

Фанагория, город — ок. пос. Сенная (СССР)
 Фармакусса, остров — Фармакониси (Греция)
 Фарос, остров — Хвар (Югославия)
 Фаселида, город — развалины на п-ове Текирова на зап. берегу зал. Анталья (Турция)
 Фасис, город — Потти (СССР)
 Фасис, река — Риони (СССР)
 Феник, город — развалины на левом берегу р. Калясы в 4 км от ее впадения в Бистрицу (Албания)
 Феникс, город — Финикс (Турция)
 Феникунт, гора — Тахталыдаг (Турция); др. назв. — Олимп
 Фермодонт, река — Терме (Турция)
 Феры, город — Турня (Греция)

Фивы, город — 1) развалины на левом берегу Нила напротив Луксора (Египет);
2) город в Греции

Филиппы, город — развалины близ г. Элефтеруполис (Греция)

Финик, город — на берегу бухты Финикия (Крит)

Финикия — область, соответствовавшая совр. Ливану (кроме мухафазы Бека) и сирийским мухафазам Латакия и Тартус; др. назв. — Джахи

Фланатский залив — Риекский (Югославия)

Фогарм — область Армении между Ассирией и Понтом (Турция)

Форик, город — с. Торикон (Греция)

Фригия — область, примерно соответствовавшая турецким вилайетам Кютахья, Эскишехир, Ушак, Афyon и Денизли

Халкида — город — Халкис (Греция)

Хапи, река — Нил (Египет)

Хар — общее название Сирии и Финикии

Харран, город — с. Карры на р. Балих, или Белик (Сирия)

Херсонес Таврический, город — Севастополь (СССР)

Херсонес Фракийский, п-ов — Галлипольский (Турция)

Хилмад — область на северном берегу Персидского залива (Ирак и Иран)

Хоб, река — Хоби (СССР)

Шат — область южнее 1-го порога Нила (Египет)

Эбесс, город — Ивиса (Балеарские острова; Испания)

Эги, город — Эдесса (Греция)

Эгиле, город — развалины на берегу бухты Айия-Ана, или Эйялис, на о. Амор-гос (Греция)

Эгилия, остров — Антикира (Греция)

Экном, мыс — Дуэрокке (Сицилия)

Элатея, город — Элатия (Греция)

Элаф, город — Эйлат, или Элат (Израиль)

Элевсин, город — Элефсис (Греция)

Элефантина — остров на Ниле напротив Асуана (Египет)

Энуские о-ва — Инусе (Греция)

Эолия — прибрежная и островная область, включавшая часть турецких вилайетов Чанаккале, Балыкесир и Измир

Эпидавр, город — с. Палеа-Эпидаврос (Греция)

Эпидамн, город — Дуррес (Албания)

Эпир — область между Адриатическим морем и Охридским озером от Скодры до зал. Амвракикос (Албания и Греция)

Эпифания, город — ок. с. Якаджик, или Паяс (Турция)

Эритрейское море — Индийский океан

Эфес, город — развалины южнее р. М. Мендерес (Турция)

Эфира, остров — Ипсили (Греция)

Эцион-Гебер, город — Акаба (Иордания)

Яксарт, река — Сырдарья (СССР)

ПРОЛОГ —4

КАРИНА ПЕРВАЯ

Время и место действия: 4—2-е тысячелетия до н. э., юго-восточная часть Средиземного моря —14

Осирис —35

КАРИНА ВТОРАЯ

Время и место действия: 3-е тысячелетие XIII в. до н. э., Эгейское море —48

Аполлон —70

КАРИНА ТРЕТЬЯ

Время и место действия: XI—VI вв. до н. э., западная часть Средиземного моря —84

Мелькарт —101

КАРИНА ЧЕТВЕРТАЯ

Время и место действия: VI—II вв. до н. э., Центральная и восточная части Средиземного моря —114

Посейдон —144

КАРИНА ПЯТАЯ

Время и место действия: II в. до н. э. —II в. н. э., все Средиземноморье —155

Нептун —179

КАРИНА ШЕСТАЯ

Время и место действия: V в. до н. э. —II в. н. э., Черное море —192

Диоскуры —213

ЭПИЛОГ —218

КОММЕНТАРИЙ —222

БИБЛИОТЕКА —228

ТОПОНИМИКА —231

Снисаренко А. Б.

**С 53 Властители античных морей.— М.: Мысль, 1986.— 239 с., карт., ил.
1 р. 30 к.**

Как древние народы Средиземноморья осваивали мир, называемый Ойкуменой? Куда и зачем плыли их корабли, как они выглядели? Что такое Офир и Фарсис? Кто и когда впервые построил Трисру и применил «греческий огонь»? На эти и многие другие вопросы ярко и образно отвечает автор — специалист по исторической географии.

**С 1905020000-051 157-86
004(01)-86**

**ББК 26.8г
91 (09)**

Александр Борисович Снисаренко

**ВЛАСТИТЕЛИ
АНТИЧНЫХ
МОРЕЙ**

Заведующий редакцией Ю. О. ГНАТОВСКИЙ
Редактор Л. И. ВАСИЛЬЕВА
Редактор карт О. В. ТРИФОНОВА
Младший редактор Е. И. ПОТАПОВА
Художественный редактор
Е. М. ОМЕЛЬЯНОВСКАЯ
Технический редактор Л. В. БАРЫШЕВА
Корректор И. В. ШАХОВЦЕВА
ОСР - Давид Титиевский, сентябрь 2017 г., Хайфа
ИБ № 2955

Сдано в набор 25.06.85. Подписано в печать 07.02.86. А08527. Формат 60×90¹/₁₆. Бумага типогр. № 1. Литературная гарнитура. Высокая печать. Усл. печатных листов 15. Усл. кр.-отт. 16,0. Учетно-издательских листов 18,36. Тираж 80000 экз. Заказ № 1350. Цена 1 р. 30 к.

Издательство «Мысль». 117071. Москва, В-71, Ленинский проспект, 15

Ордена Октябрьской Революции и ордена Трудового Красного Знамени МПО «Первая Образцовая типография» имени А. А. Жданова Союзполиграфпрома при Государственном комитете СССР по делам издательств, полиграфии и книжной торговли. 113054, Москва, Валовая, 28

Все сидят на скамьях и руки держат
на веслах,
Знака ждут, замерев; лишь в груди
трепещет, ликуя,
Сердце и бьется сильнее, одержимое
жаждою славы.
Громко пропела труба—и немедля
с места рванулись
Все корабли, и соперников крик
взвился в поднебесье.
Рук не жалея, гребцы разметают
пенную влагу,
Тянется след за кормой,
расступаются воды под килем,
Гладь рассекают носы кораблей
и длинные весла.
Вергилий. ЭНЕИДА



1 р. 30 к.

А.Б.СНИСАРЕНКО

А.Б.СНИСАРЕНКО



Властители античных морей

