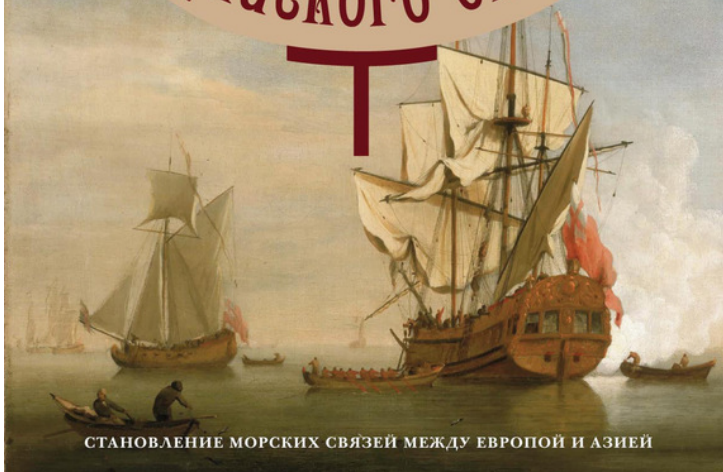




Дж.А. БАЛЛАРД

ВЛАСТИТЕЛИ Индийского океана



СТАНОВЛЕНИЕ МОРСКИХ СВЯЗЕЙ МЕЖДУ ЕВРОПОЙ И АЗИЕЙ

Джордж Александр Баллард Властители Индийского океана. Становление морских связей между Европой и Азией

Текст предоставлен правообладателем

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=3939405

*Властители Индийского океана. Становление морских связей между
Европой и Азией / Пер. с англ. Л.А. Игоревского.: Центрполиграф;*

Москва; 2012

ISBN 978-5-9524-5008-0

Аннотация

Адмирал британского флота Дж. А. Баллард в своем исследовании представляет впечатляющую драму соперничества между европейцами за господство в Индийском океане, в котором самым ценным призом была Индия. Из четырех европейских держав – Португалии, Голландии, Франции и Англии – именно англичане в конце концов стали правителями Индийского океана, а значит, и в той или иной степени всех южно-азиатских стран. На основе подлинных документов автор последовательно излагает, как устанавливались и развивались контакты между Европой и Азией со времени первых морских торговых и военных экспедиций в Индийском океане вплоть до начала XIX в. и какой

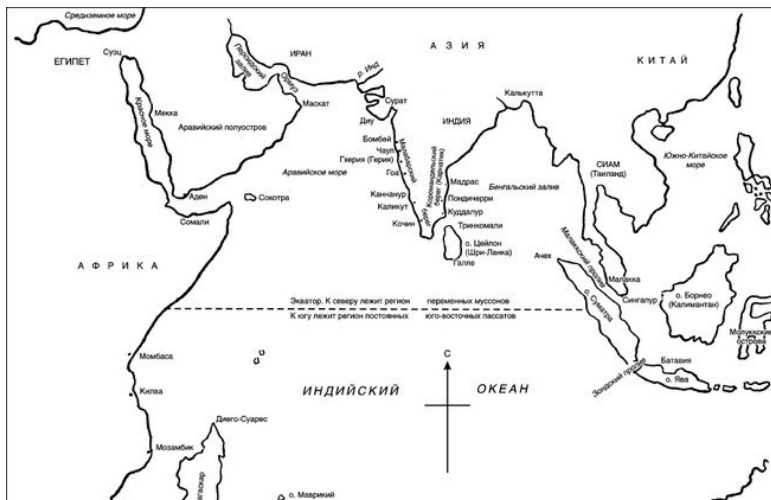
ценой англичане в течение двух столетий сохраняли здесь свое господство.

Содержание

Предисловие	6
Глава 1 Мореплаватели в Индийском океане до начала эры европейского господства	15
Глава 2 Появление белого человека в восточных морях	44
Конец ознакомительного фрагмента.	59

Джордж Александр Баллард Властители Индийского океана. Становление морских связей между Европой и Азией

Предисловие



Схематичное изображение карты, показывающее упомянутые в тексте места

Несколько лет назад друг дал мне копию отчета, составленного в семидесятых годах для использования в министерстве по делам Индии, о главных событиях в португальской истории на Востоке, которые были установлены из подлинных документов, использованных с разрешения правительства Португалии. Это было краткое изложение важных инцидентов, причем далеко не полное. Но источником информации являлись подлинные документы, и простое изложение фактов не только подчеркивало почти на каждой странице военно-морскую сторону замечательной летописи национальных деяний и стремлений, но и, несмотря на некоторые пробелы, оказалось более полным и связным, чем в ранних трудах. К счастью, большинство пробелов можно заполнить, а также добавить подробности из других источников, касающихся отдельных эпизодов и предприятий. Речь идет о «Комментариях» Албукерки¹, трудах Коррейры² и других португальских хроникеров.

После внесения соответствующих дополнений получилась поразительно впечатляющая драма, описывающая ста-

¹ Албукерки Афонсу (1453–1515) – португальский мореплаватель и колонизатор, «вице-король Индии» в 1509–1515 гг. (назначенный португальским королем). (Здесь и далее примеч. пер. и ред.)

² Коррейра Гаспар (1496–1563) – португальский историк.

новление морских связей между Европой и Азией, которая интересна не только тем, что дает картину начала контактов между Востоком и Западом. (Далее в примечаниях будет показано, что знания автора в этой области неполные. — *Ред.*) Главное, что это были контакты между двумя цивилизациями, в течение более двух столетий опиравшимися во взаимоотношениях друг с другом на разные факторы. Ничто не привлекает внимание больше, чем тот факт, что в каждой важной операции, мирной или военной, европейцы сознательно фигурируют как основной хозяин на море, а азиаты — на суше, хотя, конечно, в отдельных второстепенных эпизодах их роли могли на время меняться.

Здесь также можно найти решительное опровержение теории о том, что господство на море есть неотъемлемая черта господства на земле, и убедительное доказательство, если таковое необходимо, того, что главным является природная предрасположенность того или иного народа к морю. Например, шах Ирана Аббас Завоеватель (Аббас I Великий Сефевид (1557–1628), шах Ирана в 1587–1628 гг. — *Ред.*) долгие годы откладывал захват крупного островного торгового центра Ормуз, где было полдюжины португальских каравелл, каждая размером с современный паровой траулер, и, в конце концов, был вынужден для достижения своей цели призвать на помощь несколько кораблей недавно образованной компании лондонских купцов, торговавших с Востоком. (Английская Ост-Индская компания помогла в 1622 г. из-

гнать португальцев из Ормуза – типично английская практика вытеснения и уничтожения конкурентов. – *Ред.*) Или взять, например, представителей этой группы английских бизнесменов, торгующих с величайшим из Великих Моголов (династия, правившая в Индии в 1526–1858 гг. (в 1803–1858 гг. формально). Среднеазиатского происхождения – основана Бабуром, потомком Тимура. – *Ред.*) – командующим грозной армией и властителем страны, в которой жителей в двадцать раз больше, чем в Англии. Англичане, бессильные на земле, имели против него сильный козырь – только они могли защитить его многочисленных подданных на воде против нападений других белых людей. Даже среди обитателей Востока можно увидеть в действии тот же принцип, но в меньших масштабах. Ни один перс не смог научиться управлять кораблем. (Это безапелляционное заявление не соответствует действительности. – *Ред.*) Поэтому маленькое арабское племя рыбаков и мореплавателей, жившее на краю пустыни с центром в «адски горячем» Маскате, где скалы круто обрываются к морю, закрывая поселение со всех сторон естественной стеной, держало берега великой Персидской монархии под постоянной угрозой, пока не было подавлено более сильными европейцами. (Иран, если ему было очень нужно, мог захватить не только Маскат, но и, например, далекий Йемен, что он и сделал в 572 г. В результате был перекрыт торговый путь между византийским Египтом и Индией, а также Индокитаем и Южным Китаем. По-

следствия оказались чудовищными, в том числе и для самого Сасанидского Ирана. Рухнула не только веками складывавшаяся торговля, а также такие гособразованья, как Аксум. К власти в Аравии, которая тоже кое-что имела от древнего торгового пути, пришли последователи Мухаммеда. Дальнейшее известно. — *Ред.*)

Располагая этим материалом, я поставил перед собой задачу изложить в форме последовательного повествования историю периодов господства в Индийском океане различных противоборствующих морских держав. Насколько мне известно, ранее никто ничего подобного не делал. За исключением последней главы, результаты сначала появились в виде серии статей в «Маринерс миррор», ежеквартальном журнале Общества морских исследований, и эти статьи теперь воспроизведены как главы в книге. Приводя описание влияния, оказанного конкретным фактором на формирование той или иной страницы истории, автор нередко с трудом избегает переоценки его важности, утратив чувство пропорции единственно из-за своей увлеченности предметом. Но я всячески старался не допустить этого, постоянно давая понять, что статус морской державы, как бы он ни был необходим в данной ситуации, — это не самоцель, а средство достижения цели. Я уделил этому вопросу особое внимание, когда анализировал ситуацию в крупных англо-французских конфликтах за Индию, явившихся темой 12-й и 13-й глав.

Переходя от эпохи португальского господства к периоду

доминирования голландцев, я полагался в основном на португальские источники, потому что основное содержание истории Индийского океана в первой половине XVII века составляет долгая и ожесточенная борьба между этими двумя нациями. Но отчеты и описания международных событий – официальные или личные, – вышедшие из-под пера авторов, живущих в странах – непосредственных участницах событий, редко бывают беспристрастными. Поэтому я, насколько это оказалось возможным, сравнил португальскую версию с голландскими историческими материалами, имеющимися в библиотеке Британского музея. Более того, мне посчастливилось получить неоценимую помощь сэра Уильяма Фостера, историографа министерства по делам Индии и признанного эксперта по этому региону. Он, отрицая наличие квалификации, достаточной для высказывания мнения по военноморским вопросам, любезно согласился отредактировать историческое содержание глав с 6-й по 11-ю. Пользуясь возможностью, я приношу ему глубокую благодарность за это. Что может быть лучше, если твоя книга получает одобрение признанного авторитета в отношении представления многих исторических фактов, на которые в существующей литературе есть только редкие ссылки.

Перейдя к более поздней стадии, когда Британия и Франция стали главными соперниками в Индийском океане, я повторил рассказ, который уже до меня изложили многие военноморские историки, однако его никак нельзя было про-

пустить, поскольку тогда предмет оказывался освещенным не полностью. Но я его изложил так, как понимаю сам, то есть в свете своей сорокалетней морской службы.

В написании восточных названий я придерживался старого стиля, чтобы облегчить сравнение с документами, на которых основана книга, если читатель пожелает это сделать. Как уже говорилось, все главы, кроме заключительной, печатались ранее на страницах «Маринерс миррор». Иными словами, они подверглись разбору компетентных критиков, но вопросов к точности изложения не возникло, за исключением двух моментов. Первый – моя идея о том, что путешествие Неарха было самым ранним примером морской транспортировки крупных военных сил (не самый ранний пример – были и другие, более древние. Например, переброска войск «народами моря» около 1200 г. до н. э. – к устью Нила, в район Трои и др. Или переброски морем персидских войск Дария I и Ксеркса, а также карфагенян. – *Ред.*), о чем существует полный и, безусловно, аутентичный рассказ из первых рук. Второй – повторение мною утверждения многих историков периода о том, что возвращение Луисберга (на о. Кейп-Бретон в Канаде. – *Ред.*) Франции после Войны за австрийское наследство (1741–1748. – *Ред.*) было произведено в обмен на Мадрас.

Что касается первого момента, я, проведя дополнительные исследования, все же склонен придерживаться первоначального мнения. Дело в том, что рассказы о подобных пе-

ревозках, относящихся к более раннему периоду, которые, безусловно, имели место, дошли до нас только из вторых, а то и из третьих рук, а значит, существенно возрастает вероятность ошибок. В то время как судовой журнал Непарха остался без изменений.

Относительно второго момента, касающегося Луисберга и Мадраса, я признаю, что в заключенном после окончания войны соглашении действительно не упоминается ни один из этих портов. В нем говорится о возвращении завоеванной территории обеими сторонами. Но многие авторитетные авторы предполагают, что британское правительство никогда бы не спровоцировало недовольство американских колонистов, сдав Луисберг, не имея очевидного и реального возмещения. А так как Мадрас был единственным важным британским владением в руках французов, многие авторы считают, что его возвращение под британское господство стало решающим фактором в деле передачи Луисберга, даже если об этом не упоминалось в мирном договоре. Однако мне известно, что оригинальные письма лорда Сэндуича, бывшего в тот период первым лордом адмиралтейства, объясняют, что истинной целью британцев, возвративших Луисберг, было желание побудить Францию прекратить свое военное наступление в Европе. Таким образом, идея, что был произведен обмен морскими портами, лишь внешне правильна, хотя настолько широко распространена, что ее принимают даже в некоторых кругах историков. (Это всего лишь рядовой эпи-

зод подковерной дипломатии в ходе Войны за австрийское наследство — поскольку связан он с английским участием. — *Ред.*) И это, конечно, дает ответ на вопрос, почему британцы не вернули себе такой слабо укрепленный морской порт, как Мадрас, иначе как посредством обмена, если они смогли захватить такую первоклассную крепость, как Луисберг.

В заключение я хочу выразить мою искреннюю признательность всем, кто оказывал мне помощь в работе.

Дж. А. Баллард

Кореем

13 марта 1927 года

Глава 1 Мореплаватели в Индийском океане до начала эры европейского господства

Историки продолжают спорить, в каком из множества морей впервые появилась плавучая конструкция, изобретенная человеческим разумом. Большинство авторов отдают предпочтение Средиземному морю. Но существует ряд весомых аргументов в пользу другого вывода, который считает местом возникновения обеих отраслей мореплавания – прибрежного и глубоководного – третий по величине океан, а именно Индийский. В доисторические времена перемещения людей в основном были связаны с поиском пищи, и мы имеем право предположить, что в какой-то момент они столкнули в соленую воду бревно, чтобы поймать рыбу. Там, где изобилие рыбы, а других запасов пищи мало, стимулы для этого особенно велики. Ни в одной части света, за исключением полюсов, контраст между дарами моря и земли не столь разителен в пользу первого, как на пустынных берегах Аравии и Ирана, выходящих к Индийскому океану. Здесь человек быстро погибнет среди песка и камней, если отойдет от берега, где столько рыбы, что на мелководьях вода буквально кипит. В Средиземноморье все совсем наоборот. Окружающие его земли в основном очень плодородны, а ры-

бы намного меньше, чем у берегов Южной Азии и Аравии. Так что у доисторических жителей средиземноморских берегов не было сильного искушения покинуть свою естественную среду обитания, и, если мореплавание началось с рыболовства, как мы предполагаем, велика вероятность, что оно зародилось именно в Индийском океане.

Аргументы в пользу того, что и глубоководное мореплавание зародилось в Индийском океане, еще более убедительны, во всяком случае для моряка. Они имеют тройственную природу и учитывают астрономию, физическую географию и метеорологию. Астрономические аргументы подчеркивает тот факт, что древние обитатели Востока, насколько известно, были первыми астрономами. А среди многих человеческих занятий океанская навигация всегда занимала особое место, поскольку являлась единственным делом, которое так же сильно зависит от знания небесных тел, находящихся в миллиардах и миллиардах километров от Земли в безграничных пространствах космоса, как и от знания самой Земли. Давая правильный ключ к определению направления, когда не видно берега, небесные тела делали возможным плавание вдали от берегов, даже когда еще не был изобретен магнитный компас. Жители Востока составили карту северной части неба за тысячи лет до того, как обитатели Запада составили карту Северного полушария Земли. И хотя второе из этих достижений было бесконечно выше, оно стало возможным только благодаря успеху первого. Не рань-

ше, чем люди составили карту звездного неба, они стали глубоководными мореплавателями, и не раньше, чем они стали глубоководными мореплавателями, у них появилась возможность составить карту своей среды обитания во вселенной. За много веков до того, как европейские народы поднялись от примитивного варварства в своем облачном климате, где наблюдения за звездами относительно сложнее, жители Востока уже знали о звездах достаточно, чтобы уверенно использовать их для пересечения морей. Среди развалин многих древних вавилонских городов существуют руины обсерваторий, и сложность этих сооружений доказывает хорошее знакомство их строителей с небесными телами. В Египте угол понижения первой секции входной галереи на великую пирамиду настолько точно соответствует широте места, что, если ночью смотреть на небо изнутри, видна только Полярная звезда. Поскольку установлено, что древние жители Востока имели глубокие знания предмета, на котором основано океанское мореплавание, разумно предположить, что они первыми и применили свои знания, выйдя в открытое море.

С географической точки зрения аргументы в пользу первенства Индийского океана над другими тоже довольно сильны. Его конфигурация предлагает больше стимулов для выхода в открытое море, чем конфигурация Атлантического или Тихого океана. Последние являются транспортными магистралями от Северного полярного круга к Южному. Эти океаны разделяют континентальные массивы суши, на-

ходящиеся на противоположных берегах. Поскольку не существует никаких наземных путей вокруг окончечностей этих океанов, вдоль которых могли бы следовать каботажные суда, древние люди не имели ни малейшего представления о том, что находится дальше. Они не знали, какой длины путь придется проделать исследователю, который рискнет пересечь неизвестные просторы, прежде чем он обнаружит сушу, если, конечно, ему вообще повезет наткнуться на нее. А Индийский океан имеет форму гигантского залива или мешка, окруженного сушей с трех сторон, с относительно малыми заливами в северной части, известными как Аравийское море и Бенгальский залив. После многих веков плавания вдоль изрезанной линии побережья ранние мореплаватели накопили достаточно знаний о маршруте и, должно быть, осознали, что путешествия на Запад или на Восток можно существенно сократить, следуя напрямую между пунктами отправления и назначения, если, конечно, людей не пугала возможность провести несколько дней или недель, не видя землю. Навигация осуществлялась по солнцу и звездам. И когда к прочим побуждающим мотивам добавились экономические, несомненно, самые предприимчивые торговцы пошли на этот риск.

Опять же метеорологические аргументы в пользу первенства Индийского океана необычайно сильны. Ветры в северной части предлагают специальные условия для плавания в открытом море, вследствие регулярности, с которой они ме-

няют свое направление на противоположное, в зависимости от сезона. Это давало мореплавателю определенное преимущество – уверенность, что он попадет именно к побережью Китая (очевидно, все же Индии (или Индокитай). – *Ред.*), а не в любое другое место, что имело решающее значение в дни, когда искусство мореплавания не шло дальше плаванья под парусом с попутным ветром. В ранний период было очень важно иметь возможность полагаться на западный муссон, который постоянно дует все лето и доставит мореплавателя к месту назначения, и на восточный муссон, который зимой вернет его обратно домой. Эти муссоны не были легкими бризами, которые могли отнести корабль от берега и бросить на произвол судьбы. Если выйти в море в нужное время, муссоны гарантированно доставляли мореплавателя на другую сторону Индийского океана.

В самом центре северной части Индийского океана в южном направлении выступает большой сухопутный язык полуострова Индостан. Это очень плодородный и густонаселенный полуостров, продукция которого с незапамятных времен пользовалась большим спросом в других странах. Его население никогда не демонстрировало ни стремления, ни склонностей к морским путешествиям. (Автор заблуждается, например, сингалы, арийское племя из нынешнего Пенджаба, в VI–V вв. до н. э., пройдя по морю, захватили о. Шри-Ланка. А задолго до этого, еще в 3-м тысячелетии до н. э., представители доарийской культуры хараппы и мохен-

джодаро (индская цивилизация) первыми освоили прибрежное судоходство по Аравийскому морю и Оманскому заливу, используя муссоны, с целью торговли с Шумером и его наследниками в Месопотамии. – *Ред.*) Однако в древние времена, как и сейчас, оно всегда было готово к бартеру и с большой охотой обменивало излишки своей продукции по прибытии покупателей из других стран, занимавшихся заморской торговлей. В результате уже в далекие времена возникло относительно регулярное сообщение между Индией и Аравией, которое почти наверняка (абсолютно точно – еще с 3-го тысячелетия до н. э. – *Ред.*) было хорошо развито еще до времени правления Соломона (около 965 – около 925 до н. э. Третий царь Израильско-Иудейского царства, хорошо известный благодаря Библии (как и его предшественники Давид и Саул). При Соломоне, который пользовался поддержкой, в том числе военной, своего тестя, последнего фараона XXI династии в Египте, небольшое государство, возникшее после захвата древнего культурного Ханаана кочевниками-евреями, окрепло и даже использовало корабли (финикийские, греческие, филистимлянские) для плаваний не только в соседний Ливан (за кедром для строительства храма и др.), но и в «страну Офир» (очевидно, Индию) и другие земли. Однако в Египте сменилась династия, и новый фараон Шешонк I (из ливийских наемников предыдущего фараона) около 929 г. до н. э. разграбил Иерусалим, после чего началась другая, весьма тяжелая история распавшегося еврей-

ского государства (см. Библию и др.). — *Ред.*). Первоначально оно велось вдоль длинной береговой линии с большой потерей времени и значительными затратами труда, но зато при этом обеспечивалась сравнительная безопасность и полная уверенность в направлении движения. Однако постепенно все же начался переход к более коротким водным маршрутам. Представляется несомненным, что первоначально единственной частью путешествия, происходившей вне видимости земли, был короткий отрезок между северо-восточной оконечностью Аравии и противоположным берегом Персидского залива (современный Иран), позволявший избежать очень длительного обхода Персидского залива. Чтобы пересечь этот отрезок, было достаточно дня или двух. Но по мере приобретения опыта древними мореплавателями они стали сворачивать от побережья Аравии в точках, расположенных все южнее и южнее. В конце концов, с появлением более крупных судов в период благоприятных муссонов стало обычной практикой следовать в открытом море примерно от Адена, куда они прибывали после двенадцати или пятнадцати дней пути, к западному побережью Индостана, ведя корабли по солнцу и звездам. Плавание в открытом море с использованием астронавигации было обычным делом для купцов Мекки задолго до того, как в Индийский океан вошел первый корабль, построенный европейцами. (Еще в 517 г. до н. э., когда персидский царь Дарий I захватил правобережье р. Инд, он организовал экспедицию под руководством грека

Скилака, морехода и военачальника. Скилак построил суда, пригодные для плавания как по реке, так и по морю. Экспедиция спустилась от нижнего течения р. Кабул по Инду, затем через Аравийское море, вдоль Аравии и в 514 г. до н. э. достигла вершины Суэцкого залива, пройдя 9000 километров. На Суэцком перешейке уже в наше время обнаружена наскальная надпись об этом плавании, сделанная по приказу Дария I. – *Ред.*)

У жителей Аравии, однако, были соперники в лице китайских мореплавателей, приближавшихся к Индии с другой стороны. (Первоначально именно индийцы-арии были активной стороной. Еще в VII в. до н. э. зафиксирован факт посещения индийским кораблем китайского порта. Во второй половине 1-го тысячелетия до н. э. и начале нашей эры индийцы осуществили великую колонизацию полуострова Индокитай и островов Малайского архипелага, где возникли первые государства, основы культур которых заложены индийскими переселенцами. – *Ред.*) Никто не знает, когда там высадились первые люди с желтой кожей, но не приходится сомневаться, что это произошло в глубокой древности. Китайцы плавали в Индию на протяжении многих столетий, но их визиты определенно прекратились в позднем Средневековье. Джонки³ не были обнаружены в индийских портах,

³ Джонка – тип деревянного морского и речного судна в Китае. Водоизмещение до 200 т, длина до 90 м. Отличительные конструктивные особенности: широкие и высокие корма и нос, низкая средняя часть.

когда туда пришли первые европейцы, но индийские предания сохранили рассказы о крупных судах этого класса, которые произвели большое впечатление своими размерами. Эти древние труженики моря с бамбуковым рангоутом, парусами из циновки и нарисованными на носу глазами, должно быть, являлись отлично приспособленными для плавания и легко управляемыми, если на них совершались столь длительные и рискованные путешествия. Впрочем, этому вряд ли стоит удивляться, потому что современные джонки в полной мере обладают этими качествами, несмотря на свою непрезентабельную внешность, и, судя по дошедшим до нас изображениям и другим свидетельствам, почти не отличаются от своих ранних предшественниц.

Как и арабы Аравии, китайцы впервые попали в Индию, следуя вдоль берега, но столкнулись с более серьезными проблемами, поскольку плавание вдоль береговой линии Бенгальского залива включает в себя ряд весьма сложных в навигационном отношении участков, от которых избавлено плавание вдоль побережья Аравийского моря. Океанские берега Аравии и Ирана, вдоль которых следовал араб, направляясь к Индии со своей стороны, удобны и практически не содержат навигационных опасностей, особенно мелей, сформированных аллювиальными отложениями рек, — самых страшных преград для прибрежного судоходства. В некоторых морях именно мели делают прибрежное судоходство вообще невозможным. Отмели иногда тянутся так дале-

ко в море, что выброшенные на них суда оказываются вне видимости земли и гибнут. Их довольно много в Бенгальском заливе, в который впадает несколько крупных рек. Здесь отмели выступают в море на тридцать, а иногда и на сорок миль. Прокладывая себе путь вдоль этих огромных подводных ловушек, китайским морякам приходилось промерять глубину специальными шестами, а поскольку в этих местах очень сильные течения, до места назначения, должно быть, добирались далеко не все. Судовождение по замерам глубины было хорошо знакомо китайцам по плаванию у своих берегов, поэтому достаточно многие мореплаватели справлялись с задачей обхода гигантского залива, изучив его форму и опасности. Мало-помалу они поняли, что, воспользовавшись преобладающим муссоном, путь можно сократить на две трети, но только в случае готовности к плаванию по звездам вне видимости земли. Китайцы, как и арабийцы, имели возможность пользоваться постоянно дующими ветрами, с той лишь разницей, что сезон выхода в море для джонки был сезоном возвращения домой для дау⁴ с Красного моря и наоборот. Так что прибытие в индийские порты судов с одного направления более или менее совпадало с уходом из них судов другого направления.

Постепенно, однако, торговцы из Мекки проложили на своих судах путь восточнее Индии и вторглись в сферу влияния китайцев. К IX–X векам они добрались до Малайско-

⁴ Дау – одномачтовое арабское каботажное судно.

го архипелага, оттуда до самого Китая (первыми это сделали греческие мореплаватели из эллинизированного Египта, подчиненного Риму, во II в. н. э. — *Ред.*) и, наконец, поглотили всю морскую торговлю восточной и западной части Индийского океана (а за несколько столетий до этого, в начале нашей эры, она большей частью контролировалась греками из римского Египта. — *Ред.*). Эта торговля перешла в их руки настолько полностью и окончательно, что, хотя китайских товаров на индийских рынках оставалось достаточно много, когда первые белые люди (европейцы. — *Ред.*) появились там в роли покупателей (например, тверской купец Афанасий Никитин в 1471 г. (находился в Индии до начала 1474 г.). — *Ред.*), все они были привезены на арабских судах. И хотя истинная причина перемен остается тайной, возможно, она связана со скоростью транспортировки. Джонка легче управляема, чем дау, если идти против ветра, но значительно медлительнее, когда ветер попутный. А в морях, где вся торговля поворачивается то на восток, то на запад с регулярностью маятника, в зависимости от времени года, преимущество имеет более быстроходное при попутном ветре судно.

Переходя от гипотез и предположений, касающихся раннего мореплавания, к четко зафиксированным фактам, можно с уверенностью утверждать, что первые морские путешествия, независимо от их цели, описания которых дошли до нас, имели место к западу от Суэцкого перешейка, а

не на Средиземноморье. Самый древний из всех известных рассказов находится в разрушенном египетском храме Дейр-эль-Бахри. Он высечен на камне, содержит иллюстрации и является официальным повествованием об основных моментах экспедиции из пяти судов, отправленной по приказу царицы Хатшепсут за тридцать три века до нашего времени (летом 1517 г. до н. э., то есть тридцать пять веков назад. – *Ред.*). Помимо многого другого там сказано, что основной целью предприятия было приобретение партии мирры, очень ценной ароматической смолы (деревьев рода *Commiphora*. – *Ред.*), которая использовалась как консервирующий состав и как благовоние. Добыть эту смолу следовало в земле Пунт, и, судя по стилю надписи, успех предприятия считался знаменательным событием.

Среди ученых до сих пор не утихают споры относительно местонахождения земли Пунт, но все согласны с тем, что, поскольку дающая столь ценную смолу древесина никогда не встречалась вдали от тропиков, Пунт, вероятно, находился где-то между Египтом и Индийским океаном, а не в Средиземноморье. Иными словами, эта земля располагалась на побережье или Африки, или Аравии. А поскольку в Африке всегда было много деревьев, чего нельзя сказать об Аравии, разумно предположить, что земля Пунт была африканской страной. Этот вывод подкрепляется описанием других товаров, доставленных экспедицией обратно. Все они имеют восточноафриканское происхождение. Отсюда следует, что

эскадра определенно побывала в Красном море, возможно – и в Аденском заливе (египтяне явно доходили до островов Куриа-Муриа, а возможно, и дальше. – *Ред.*), а они оба – продолжения Индийского океана. Некоторые ученые придерживаются мнения, что суда прошли еще дальше и вышли в сам Индийский океан, добравшись примерно до региона Замбези. Дело в том, что они вернулись с грузом золота, которое в Африке не добывалось в районах, расположенных севернее Замбези. В поддержку этой теории приводится довод, заключающийся в том, что эта экспедиция стала основным событием за все время правления Хатшепсут. (Первое исторически доказанное плавание египтян в страну Пунт состоялось за тысячу лет до Хатшепсут, в XXVI в. до н. э. при фараоне Сахура. – *Ред.*)

Другие, однако, утверждают, что Пунт – нынешнее Сомали, то есть ближайший африканский регион, доступный из Египта морем и где много дающих мирру деревьев. Этот довод поддерживается типом судов, отправленных в экспедицию, которые были совершенно не приспособлены к долгому плаванию в незащищенных водах. Судя по сохранившимся изображениям, эти суда – речные плавсредства с единственным квадратным парусом, который полезен только при попутном ветре. В остальных случаях для движения вперед им требовались весла и гребцы. В общем, они похожи на крупные речные суда, которых в те дни было много на Ниле, только лишенные большей части украшений. А поскольку в тот

период существовал канал, соединявший реку с северной частью Красного моря, вполне возможно, это действительно были нильские суда, только специальным образом подготовленные. Такие плавсредства вполне могли совершить рейс из Египта вдоль побережья в Сомали летом, когда в Красном море преобладают ветры с севера, и вернуться зимой, когда ветры меняют направление. Но это было бы чрезвычайно сложной задачей для речных команд. А поскольку искусство мореплавания в Египте никогда не достигало уровня прочих научных достижений этой страны, такое путешествие вполне могло взволновать народ, который посчитал его величайшим достижением. Более того, если целью экспедиции был импорт мирры и эта смола была получена в достаточном объеме в Сомали, представляется в высшей степени маловероятным, что эти речные по сути суда с совершенно недостаточным парусным вооружением – таковыми мы видим их на изображениях – рискнули бы выйти в открытый океан, чтобы пройти еще 1500 миль. Южнее мыса Гвардафуй они оказались бы на одном из самых незащищенных, лишенных естественных укрытий отрезке побережья в мире.

Какие бы свидетельства в дальнейшем ни были получены в поддержку любой теории о точном местонахождении земли Пунт, в настоящее время общепризнано, что упомянутая выше группа древних судов прошла по западной выступающей части Индийского океана. Если необходимо дополнительное подтверждение этого тезиса, его можно найти

в скульптурных изображениях рыб и прочих морских созданий, встреченных на пути. В них можно легко узнать виды, широко распространенные именно в тех широтах и в наши дни.

Помимо этой древней торговой экспедиции, описание которой дошло до наших дней, Индийский океан стал также местом действия одного из самых ранних морских вояжей, связанных с войной, о котором тоже существует достоверный рассказ. Индийский океан стал первым океаном, увиденным многими прославленными историческими личностями. По нему прошла флотилия, которой командовал Нearch Критский, командующий флотом Александра. Да и самому Александру Великому довелось побывать на берегах Индийского океана. Путешествия, связанные с ранними классическими войнами в Леванте, конечно, предшествовали эпохе македонских завоеваний, но Илиада никогда не считалась историческим трудом (до открытий Шлимана. – *Ред.*), и никакого подробного отчета о перемещениях флота, приведших к концентрации флота у острова Саламин, нет. (Автор ошибается. Греческие флот и армия (1186 кораблей и 100 тысяч воинов) перед походом на Трою собирались в Авлиде (Беотия, пролив между о. Эвбея и материком). Сведения, приведенные в Илиаде и Одиссее, с поправкой на «легендарность» (неизбежные преувеличения), только подтверждались по мере накопления результатов археологических и иных исследований. – *Ред.*) Поэтому официальное описание

путешествия Неарха является первым доступным в настоящее время полным и аутентичным отчетом о морской транспортировке вооруженных сил, и его историческое значение для историков, а также специалистов, изучающих морскую и военную стратегию, чрезвычайно велико. Оно действительно является самым ранним *полным* описанием продолжительного морского путешествия; ведь если точный маршрут, по которому прошла экспедиция в Пунт, остается неизвестным, путь экспедиции Неарха можно легко проследить на карте британского адмиралтейства от начала и до конца. С точки зрения моряков ее особый интерес заключается в том, что она доказывает бесспорный факт: даже за двадцать три века до нашего времени моряки Востока (а также Запада – упоминавшийся выше Скилак. – *Ред.*) были уже знакомы с навигацией в Индийском океане между Индией и Ираном. Они также знали, что в определенное время года путешествие в западном направлении между этими странами было безопасным и доступным даже для речных судов.

В качестве важнейшей операции, связанной с одной из величайших войн древней истории, военное значение этого путешествия до последнего времени оставалось недооцененным. В 329 году до н. э. (в 326 г. до н. э. – *Ред.*), то есть через тысячу лет после посещения египтянами Пунта (если от плавания в правление Хатшепсут – около 1200 лет, если от плаваний в период Древнего царства – 2200 и более лет. – *Ред.*), Александр приказал Неарху перевести постро-

енную в Пенджабе речную флотилию с Инда к Евфрату – на расстояние 1400 миль. Военная необходимость такой грандиозной попытки была очень высока. Александр достиг максимальной отметки своих азиатских завоеваний, вторгшись на Индостан, но к концу жаркого сезона в Индии его войска были настолько измотаны, что начали проявлять недовольство, и возвращение в Европу стало настоятельной потребностью, которую он не мог игнорировать. Победное продвижение Александра Великого на восток проходило через нагорья и горы Центрального Ирана и Афганистана (автор не упомянул про Среднюю Азию. Здесь, в Бактрии и Согдиане, Александр воевал три с лишним года, столько же, сколько ушло у него на покорение Малой Азии, Ближнего и Среднего Востока. – *Ред.*) и через Хайберский проход, но вернуться назад тем же путем не представлялось возможным, тем более в середине зимы, отягощенными добычей. Как Наполеон в Москве в 1812 году, Александр поставил себя в положение, когда отступление стало абсолютно неизбежным и, казалось, не обещало ничего, кроме катастрофы. (Македонская армия изрядно разложилась. Целых 9 месяцев (!) войско Александра плыло по Инду до устья, грабя города и пьянствуя. – *Ред.*) Но только, в отличие от Наполеона, Александр обнаружил, что ему на помощь может прийти море. Что касается его личного опыта, он не знал обратного пути домой по воде или вдоль морского побережья, достаточно плоского, чтобы по нему могла пройти армия. Да и знания велико-

го полководца о морской географии были весьма смутными. Но в Индии он узнал о существовании относительно прямого морского пути в Месопотамию (Александр наверняка знал о плавании Скилака, описанном у Геродота. – *Ред.*), а также о том, что берег моря вдоль этого пути избавлен от неприятных сюрпризов суровой зимы, которыми так богаты горные районы удаленной от моря территории, хотя, конечно, и здесь могли быть препятствия для прохода большой массы людей.

В сложившихся обстоятельствах у Александра не было выбора. Ему пришлось пойти на риск. Но такое решение влекло за собой марш протяженностью 1300 миль до прибытия в Месопотамию, причем через незнакомые территории, при отсутствии регулярных караванных путей и с перспективой величайших трудностей с обеспечением транспорта. Поэтому Александр принял решение использовать свою флотилию речных судов, построенную в Пенджабе, для передвижения по Инду, чтобы освободить армию от тяжелого снаряжения и добычи и перевезти часть войск, если возможно использовать суда имеющегося типа для перехода из Индии в главную часть Персидского залива. Очевидно, его заверили в осуществимости предприятия – скорее всего, это были аравийские торговцы, руководствовавшиеся собственным опытом. Случилось так, что время года было самым подходящим – вот-вот должны были начаться северо-западные, то есть попутные муссоны. При таком ветре все 800 миль от Индии

до Ормузского пролива можно было пройти даже на самых маленьких судах, оставаясь в относительной безопасности, несмотря на отсутствие по пути закрытых гаваней.

Убедившись, что план реален и осуществим, Александр Великий приказал погрузить снаряжение и часть людей, и, когда это было сделано, в октябре (25 сентября 325 г. до н. э. – *Ред.*) Неарх вышел из устья Инда, держа путь к устью Евфрата. А сам вместе с главными силами армии отправился в путь через прибрежные пустыни современного Белуджистана. Получив приказ выходить немедленно, Неарх попытался его выполнить, но сразу столкнулся с проблемой. Какой бы властью ни обладали самодержцы над своими армиями, их флоты в эпоху парусного судоходства получали приказы, по крайней мере частично, от погоды. В этом же имел возможность неоднократно убедиться Наполеон. Сезон попутных муссонов приближался, но пока еще не наступил, и ветер еще не дул с северо-востока. В результате Неарх, выйдя из устья реки в море, не смог двинуться в нужном направлении и в течение месяца переживал неблагоприятную погоду и повторно вышел в море только в ноябре (20 октября. – *Ред.*), когда и сумел в полной мере воспользоваться попутными ветрами, перемежающимися редкими периодами затишья.

Его команды, состоявшие по большей части из жителей древней Македонии (скорее Греции. – *Ред.*) и Леванта, стали первыми европейцами, вышедшими в Индийский океан.

Этот переход стал первым океанским плаванием европейцев, о ходе которого существует полное описание. (Отчет Скилака не сохранился, отрывки из него дошли до нас благодаря Геродоту, использовавшему работу Гекатея, получившего информацию от самого Скилака. — *Ред.*) Живя в странах, прилегающих к Эгейскому и Черному морям, новоявленные моряки никогда раньше не выходили в океан. (Автор, конечно, ничего не слышал о Пифее. Этот грек, уроженец Массалии (современный Марсель), между 350 и 320 гг. до н. э. впервые плавал далеко на север у берегов Северо-Западной Европы. Пифей вышел из Массалии в марте. Пройдя Столбы (Гибралтарский пролив), он плыл вдоль берегов Пиренейского полуострова и Галлии до западного выступа полуострова Бретань. Затем Пифей пересек Галльский пролив (Ла-Манш), в его самой широкой части и достиг юго-западного выступа о. Великобритания (полуострова Корнуолл). После этого греческий мореплаватель пересек с юга на север Иернское (Ирландское) море и вышел из него через Северный пролив (при этом наблюдал остров Ирландия). Затем Пифей проходил у Гебридских и Оркнейских островов. После этого, двигаясь на север, он достиг острова, дошедшего до нас под более поздним латинским названием *Ultima Tule* (Крайняя Туле). По красочным описаниям Пифея и выводам современных историков и полярных исследователей, это был остров Исландия, куда Пифей доплыл в середине лета. Пифей описывает характерные для этого района пла-

вающие льды и густой туман. Затем грек из Массалии повернул на юг, снова пересек Северную Атлантику и прошел вдоль всего восточного берега Великобритании, открыл Нидерланды и северо-западное побережье Германии до Эльбы. Таким образом, в описываемое автором время «новоявленные моряки», как он назвал греков и других жителей Средиземноморья, плавали даже в полярных водах, а это не муссонный путь в северной части Индийского океана, который греки также быстро освоили. – *Ред.*) Они сочли новый опыт испытанием своей стойкости. Если говорить о погоде, риск был ничуть не больше, чем при плавании в своих родных водах, где зимой дуют сильные ветра. Однако эти люди жили на берегах неприливных морей, и океанские приливо-отливные явления стали для них неприятной неожиданностью. (Там, где плавал Пифей (например, у берегов Бретани), приливы очень высокие. – *Ред.*) Когда отлив неожиданно оставил всю флотилию застрявшей в иле устья Инда, это не могло не встревожить. А поскольку в Средиземноморье почти нет крупных обитателей моря, моряки не знали, что бывают рыбы крупнее дельфинов или тунцов. И когда они увидели китов, рыб-молотов и шестиметровых скатов, потребовалась очень сильная рука, чтобы удержать их от паники. И эта рука нашлась. Неарх явился идеальным командиром, сумевшим справиться со всеми неожиданностями. И когда его команды были перепуганы видом и звуками, издаваемыми выпускающими фонтаны китами, он вышел вперед на своем судне, как

будто собирался вести флотилию в бой, — хотя эти диковинные существа были ему так же незнакомы, как и его матросам. Неарх находился впереди, пока все не убедились, что их страхи беспочвенны. В древнем повествовании мы читаем: «Все превозносили прозорливость своего адмирала».

В одном непредвиденном и серьезном отношении, однако, путешествие Неарха было неудачным. Погода благоприятствовала, судовождение было несложным, крупные обитатели моря на поверку оказались безобидными, прибрежные пираты обращались в бегство. И только отсутствие свежих продуктов самым пагубным образом сказалось на здоровье команд. Полученный опыт оказался весьма полезным и впоследствии пересказывался в той или иной форме на протяжении следующих двух тысячелетий.

У себя дома греческие моряки регулярно заходили в порты, где к их услугам всегда были запасы фруктов и овощей, вина и воды. Они и подумать не могли, что есть страны, где таких запасов не существует. На берегах Средиземного моря всегда можно найти необходимое. Поэтому Неарх ожидал, что сможет получить свежие продукты по пути. Он или не собрал соответствующую информацию по этому вопросу, или не сумел ее получить. Возможно, мореплаватели, с которыми он, несомненно, проконсультировался перед выходом в рейс, имели обыкновение брать с собой запасы на весь рейс, что при более крупных судах и меньшем количестве людей на борту было, в общем, несложно. Кокосовые

орехи – превосходное противочинготное средство, широко-доступное на Востоке. К тому же их легко складировать и можно долго хранить. Любой арабский экипаж мог оставаться в добром здравии, регулярно употребляя в пищу кокосы и финики. Если так, арабы, должно быть, почти ничего не знали о возможностях снабжения продовольствием на побережье между устьем Инда и Ормузским проливом, где еще не было торговли, да и населяли эти берега недружественные племена. Однако, посчитав, что свежие овощи и фрукты все же окажутся доступными и он обладает достаточной силой, чтобы взять их, Неарх вышел в море и обнаружил, что взять нечего. Последствия для его людей были ужасными. Их страдания трудно было описать словами, и даже те, кто выжил, оказались в весьма прискорбном состоянии. К немалому удивлению греков, они обнаружили, что редкое местное население питается исключительно рыбой, которой здесь такое количество, о котором жители Средиземноморья и мечтать не могли. Однако местные жители, привыкавшие к такой диете на протяжении многих поколений, были устойчивыми к цинге. Так же как эскимосы могли выживать в суровом арктическом климате, используя только мясо морских животных ворвань, эти жители тропиков жили и неплохо себя чувствовали – а их потомки живут до сих пор, – не беря в рот ничего, кроме рыбы, от колыбели до могилы. На Неарха и его людей это произвело настолько сильное впечатление, что они назвали эти берега землей рыбоедов. Название при-

менимо и сегодня, хотя теперь в прибрежных деревнях все же встречаются небольшие стада крупного рогатого скота и коз восточной породы. И этот немногочисленный скот кормят сушеной рыбой.

Несмотря на все лишения и потери, Неарх продвигался вперед и вовремя прибыл к Ормузскому проливу. Там он выяснил, что Александр уже появился – как-никак, у него была месячная фора, пока Неарх с флотилией ожидал наступления благоприятной погоды в районе современного Карачи. Его потери в людях были велики. После отдыха движение возобновилось, и, в конце концов, самые стойкие достигли Евфрата.

Прошло восемнадцать веков, прежде чем в Индийский океан вошло другое судно, построенное в Европе, с европейской командой на борту. (Существовал период интенсивного товарообмена между эллинистическим Египтом (а затем Египтом в составе Римской и Восточной Римской (Византийской) империи) с Индией и Индокитаем. Первым из греков это сделал кормчий Гиппал, около 100 г. до н. э. достигший Индии. В дальнейшем греческие купцы действовали и в Индокитае, проникли в Южно-Китайское море и достигали портов Южного Китая (во II в.). – *Ред.*) О развитии мореплавания азиатов в этот период на Западе известно немного, в основном из рассказов левантийских купцов, которые встречали восточных торговцев в Египте и Сирии и иногда сопровождали их в Индию. Но то, что это развитие имело

место, сомнению не подлежит. О нем свидетельствует ситуация, обнаруженная в Индийском океане после открытия пути вокруг мыса Доброй Надежды. И в течение первых четырнадцати веков христианской эры смуглые жители берегов Индийского океана, безусловно, выходили в море чаще и в больших количествах, чем европейцы, и водили свои суда на большие расстояния (насчет первых веков христианской эры автор заблуждается. — *Ред.*). Если не считать очень редких путешествий скандинавских судов в Исландию и Гренландию (а также в Северную Америку. — *Ред.*), уроженцы Запада до начала XV века в основном путешествовали по Средиземному морю и вдоль западных берегов Европы. В это же время мусульманские купцы упрямо организовывали путешествия на восток (и в конце концов утвердились в Китае) и на юг через Малайский архипелаг, а также вдоль побережья Восточной Африки. Таким образом, их морские торговые пути по прошествии времени стали охватывать примерно девяносто градусов широты, или более 10 тысяч миль береговой линии Востока.

Восточные морские купцы всегда имели преимущества в своем бизнесе, выражавшиеся в регулярно меняющихся преобладающих ветрах в их районе судоходства. Такой погодной устойчивости нет в морях, омывающих берега Европы, что, конечно, влияло на развитие мореплавания на Западе. И, лишь покинув свой регион обитания и удалившись от своих берегов, белый человек неоспоримо доказал, что являет-

ся лучшим мореходом, которого когда-либо видел свет. Об этом говорил и Дарвин, проводя сравнения европейцев с отсталыми народами других регионов мира. Имея равные шансы, ни одна цветная раса не показала равное мастерство у руля и парусов. Когда же белый человек изобрел рангоут и такелаж и его суда получили возможность двигаться, пусть даже медленно, в нужном направлении, при любых ветрах и необходимость в веслах и гребцах была ликвидирована, его экспедиции в неизведанные моря стали одной из самых удивительных страниц в мировой истории.

Но до этого было еще далеко, а пока мореходы на земном шаре оставались разделенными на две строго определенные группы Суэцким перешейком. Сегодня, когда морские суда быстро и безопасно проходят по Суэцкому каналу, трудно представить себе эффект, оказываемый этим небольшим участком пустыни на историю более чем половины населения земного шара. Свобода общения между разными ответвлениями человеческой семьи всегда была самым мощным фактором, влиявшим на прогресс и судьбы людей. А море было своего рода посредником, облегчавшим общение с тех самых пор, как человек впервые научился двигаться на веслах вдоль берега. Если бы не полоска песчаной пустыни, соединявшая Африку и Азию, взаимное общение Востока и Запада, скорее всего, началось бы намного раньше и стало более результативным. Если бы Африка и Азия были разделены судоходным каналом, европейское влияние достигло

бы Индостана раньше и оставило свои следы; ведь по такому маршруту путешествие древнего средиземноморского судна к Инду стало бы менее трудным и опасным, чем к Шельде или Темзе. А если бы такое судно Азии вышло из греческого порта, расстояние в обоих направлениях было бы примерно одинаковым. Тогда средиземноморские торговцы могли бы создать процветающие колонии на протяжении всего пути в Китай, как это позже делали по очереди арабы, португальцы, голландцы французы и британцы. (В первые века нашей эры «процветающие колонии» (опорные пункты) греческих купцов существовали на всем пути от портов Египта (Береника и др.) через Красное море, далее в Индии и даже в Индокитае (доходили и до Китая). И дело не в судоходном канале на Суэцком перешейке (временами существовал канал от Нила в Суэцкий залив Красного моря), а кто сидит на Суэцком перешейке. Как только арабы захватили Ближний и Средний Восток и Северную Африку, связь европейцев со странами бассейна Индийского океана по древнему пути через Красное море прекратилась. Удивительно, что автор этого не понимал. — *Ред.*)

Но только Суэцкий перешеек (захваченный в 639–642 гг. арабами, а позже, в XVI в., турками. — *Ред.*) вынуждал поток европейской энергии искать другие выходы, оставаясь жесткой разграничительной линией. Господствуя на своей стороне этой естественной преграды, белый человек абсолютно ничего не значил на другой, пока не сумел обойти ее, обо-

гнув Африканский континент. Для этого ему пришлось проделать путь в 4000 миль на юг. А пока Индийский океан, надежно изолированный от западных конкурентов, оставался желанным призом для самых ловких азиатских народов, которыми оказались арабы начиная с периода Римской империи. Арабское господство было не предварительно организованным и намеренным завоеванием организованной системой централизованной власти. Это был неожиданный рост силы, сложившейся из целой массы отдельных смелых и рискованных предприятий, не имевший государственного признания или поддержки, не признававший ничьей единичной ответственности, и даже без объединенных усилий или руководства. Но количество, предприимчивость и упорство достигли совокупных результатов, оказавшихся вне конкуренции, и морское господство было установлено на всем протяжении от Суэца до портов Индокитая. Арабы стали первыми властителями Индийского океана, в том смысле, что они в его водах могли делать все, что хотели. (Естественно, раз контролировали Египет. — *Ред.*) Хотя они не были диктаторами в полном смысле этого слова, все же не были готовы разделить эту свободу с другими желающими.

Но это было правление толпы, при котором каждый человек был независим от остальных, где только общность интересов порождала объединение усилий, чтобы подавить хаотичную и разъединенную оппозицию. Здесь никогда не шла речь о жертвах, которых требует дисциплина и подчинен-

ность организованной системе власти, посредством которой применение силы на воде выросло в целую науку – военные действия на море. И когда на сцене появились люди с Запада, придерживавшиеся этой науки, и потребовали равных возможностей для торговли, азиатскому доминированию на Индийском океане пришел конец, хотя первые белые люди были посланы одним из самых маленьких и бедных государств Европы.

Глава 2 Появление белого человека в восточных морях

С древнейших времен густонаселенные центры Европы и Азии находились в регионах, разделенных огромными и практически непроходимыми пространствами пустынь и гор. (Пространства и горы эти были проходимы, и давно существовали торговые пути между Востоком и Западом. Великий шелковый путь стабильно заработал со II в. до н. э. (а через посредников китайские товары, а заодно и чума достигли Европы в V в. до н. э.). Здесь дело в расстояниях и стоимости перевозки по суше. – *Ред.*) Так, например, Китай, в Средние века бывший самой важной страной на Востоке, располагается на противоположном от Франции и Испании конце самого протяженного на земной поверхности участка суши. И до Средних веков ни жители Западной Европы, ни китайцы не могли узнать друг о друге ничего, помимо того, что могли случайно услышать в центрах торговли, разбросанных на большом расстоянии друг от друга. Взаимное общение было бы взаимовыгодным, однако трудности, в основном связанные с огромными расстояниями, препятствовали развитию коммерческих связей. Ведь для того, чтобы добраться до Китая из Рима, Парижа или Мадрида в те дни, необходимо было совершить трудное и опасное путешествие

по земле, которое длилось не менее трех лет. Альтернативой являлось морское путешествие, бывшее не намного короче по времени. Оно включало две или три смены судов, а также сухопутный переход от Средиземного моря до Суэцкого залива. Индия находилась ближе к Европе, и попасть в нее было легче, чем в Китай. Но привезти индийские товары в города Запада было не намного легче и дешевле, чем китайские. Суэцкий перешеек оставался преградой для судов, а горы Южной и Западной Азии – почти непреодолимым препятствием для сухопутных караванов.

Однако воображение белых людей, подстегиваемое рассказами о восхитительной роскоши Востока и редкими товарами, попадающими на западные рынки, постоянно работало. Жители Запада стремились найти средства налаживания связей с Востоком, и, поскольку перспективы улучшения сухопутных путей не было, они старались найти приемлемый путь по воде. Одни пытались обойти Европейский континент с севера и погибали во льдах, другие, включая Колумба, устремлялись на запад, чтобы совершить плавание вокруг половины земного шара. Путь им преграждала Америка, что не только расстраивало их планы, но и временами вводило в заблуждение. Они начинали верить в успех. Колумб до своего смертного часа упорствовал во мнении, что, плывя вдоль берегов Мексики, он находился у побережья Азии где-то неподалеку от Японии. Другие упорно старались найти проход на восток через, несомненно, бесконеч-

ный великий Африканский континент. Более тридцати лет череда смелых португальских мореплавателей прокладывала путь вдоль его западного берега, причем каждый заходил чуть дальше своего преемника. Все они убедились, что пути сквозь континент на восток не существует и следует двигаться вперед. Оставались позади параллели. Упорные и терпеливые исследователи, невзирая на опасности и лишения, о которых современные моряки даже не знают, продвигались все дальше и дальше. Португальцы прошли тропик Рака, экватор, тропик Козерога, но земля, насколько хватало глаз, все тянулась на юг.

Но в отличие от всех тех, кто надеялся обнаружить путь в Азию, исследуя другие направления, португальцам не было суждено потерпеть поражение, разыскивая то, что не существовало. Только они из отважной когорты морских исследователей были на правильном пути, хотя место, куда они стремились, находилось очень далеко от известных районов земного шара. Отделенные от Средиземноморья четырьмя тысячами миль пустынных вод и девственных лесов, неизвестные более древним цивилизациям (в период между 609 и 595 гг. до н. э. финикийцы (по другой версии, греки) на службе у египетского фараона Нехо II обогнули Африку «через два года на третий» (как пишет Геродот), выйдя из Красного моря, а вернувшись в Египет «через Геракловы Столбы» (Гибралтарский пролив). – *Ред.*), обрывистые мысы, завершающие Африканский континент, были обращены к Ан-

тарктике. Они тянулись к Южному полюсу сквозь пронизываемое всеми ветрами пространство серых вод, где встречаются два океана. В их скалы бились длинные южные волны, на них обрушивались частые и яростные шторма. Здесь было много морских птиц и рыб, по скалистым берегам бегали стада дичи. Но нигде не было видно ни одного признака цивилизации. На континентах Северного полушария возникали и гибли империи, а здесь все оставалось таким же, каким было при Сотворении мира.

Ситуация изменилась лишь в 1486 году (в январе 1488 г. – *Ред.*), когда в этих местах на горизонте появилась точка – приближающийся корабль (два португальских корабля. – *Ред.*). Если бы человек с биноклем вел наблюдение с того места, где сегодня маяк на мысе Доброй Надежды посылает свой луч на 25 миль в море, он бы увидел маленькое парусное судно с высокими бортами, размером примерно с буксир на реке Мерси (на западе Англии, впадает в Ирландское море у Ливерпуля. – *Ред.*) или паровой траулер в Грейт-Ярмуте (на востоке Англии. – *Ред.*), с весьма несовершенным парусным вооружением. По современным стандартам суденышко (два судна водоизмещением по 100 тонн. – *Ред.*) двигалось медленно – не быстрее пяти-шести узлов, несмотря на сильный попутный ветер (скорость португальской каравеллы достигала 14–15 узлов. – *Ред.*). И тем не менее такое судно было воплощением передовой конструкторской мысли своего времени и стало определяющим фактором в важном историче-

ском событии. Хотя по забавному капризу судьбы край земли, который отважные мореплаватели упорно искали в течение шести долгих месяцев, они увидели, когда судно (два судна. – *Ред.*) уже повернуло домой.

Португальцами командовал Бартоломеу Диаш, опытный, смелый и упорный моряк средних лет (родился около 1450 г. – *Ред.*). Его свершение стало огромным шагом на пути исследований того времени и до настоящего времени занимает второе по значимости место – после открытия Колумбом Америки шестью (четырьмя. – *Ред.*) годами позже. И хотя предприятие Колумба, пожалуй, было более отчаянным, задача, выпавшая на долю Диаша, оказалась бесконечно сложнее. Первооткрыватель Америки всего лишь через три дня после выхода с Канарских островов «поймал» попутный ветер, который перенес его через Атлантику всего лишь за шесть недель. А первооткрывателю мыса Доброй Надежды (и мыса Игольный – крайней южной точки Африки. – *Ред.*) пришлось в течение шести месяцев сражаться с переменными и зачастую опасными ветрами, следуя вдоль неизученного побережья. Колумба вдохновлял собственный гений, Диаша – приказы суверена. Но для обеих альтернативой успеху была смерть. Несмотря на тридцать лет постоянных неудач, король (короли. – *Ред.*) Португалии упорно придерживался убеждения, что край Африканского континента существует и он доступен. (Во-первых, не тридцать, а более шестидесяти – португальцы упорно продвигались на

юг вдоль побережья Африки начиная с около 1420 г. (а можно сказать, что и с 1415 г., когда захватили Сеуту). И нельзя считать неудачами конкретные результаты экспедиций (не только открытия, но и золото и рабы). Первоначально вдохновителем экспедиций в 1420–1460 гг. был принц Энрики (Генрих) Мореплаватель (хотя сам он не плавал, а только организовывал экспедиции). – *Ред.*) Король Жуан II приказал Диашу плыть на юг до тех пор, пока не найдет его или не погибнет (насчет последнего данных нет. – *Ред.*). Приказ, сформулированный в таких выражениях, – лучшее признание достоинств офицера, чем любая награда, поскольку предполагает высокую оценку его чувства долга, способного провести его через любые опасности, трудности и разочарования. Диаш оказался достойным признания своего сюзерена. Он понимал, что такой приказ может означать плавание до тех пор, пока не кончатся запасы и вода и не исчезнет надежда их пополнить на пустынном побережье, но вышел из Лиссабона и взял курс на юг.

Никто не может в полной мере оценить, что увидел и пережил первый человек, обогнувший мыс Доброй Надежды (первыми обогнули мыс Доброй Надежды с востока на запад финикийцы, или греки, около 609–595 гг. до н. э., вторыми около 1420 г. арабы с востока, затем вернулись (сохранилась карта). – *Ред.*), кроме профессиональных моряков, проделавших этот путь вслед за Диашем на парусных судах. И если в недалеком будущем парусники исчезнут, так же как умею-

щие управлять ими люди, не останется ни одного человека, который смог бы на собственном опыте почувствовать масштабность задачи, стоявшей перед доблестным португальцем. Даже тем современным морякам, которым пришлось обогнуть мыс Доброй Надежды на паруснике, приходится напрячь воображение, чтобы представить возникшие перед ним трудности и высочайшую степень риска. Ведь у него не было современного и эффективного парусного вооружения, точных карт и богатых знаний климатических условий, местных навигационных опасностей и течений. Воды, окружающие мыс Доброй Надежды, требуют от моряков высочайшего мастерства, каким бы прекрасным ни было судно и его оснащение. Больше нигде в мире нет таких волн, как у мыса Агульяс (Игольный) в штормовую погоду. (Есть южнее, ближе к Антарктиде, – «ревущие сороковые» и «неистовые пятидесятые». – *Ред.*) Здесь частые и густые туманы, сильные течения, а многие участки скалистого побережья имеют рифы. Даже гавани зачастую становятся смертельными ловушками, в которых суда гибнут из-за предательского изменения направления местных порывистых ветров. И со всем этим Диаш должен был справиться, имея в своем распоряжении неповоротливую скорлупку (каравеллы и другие суда этого времени были весьма мореходными. – *Ред.*) размером наполовину меньше, чем прогулочные катера Райда или Брайтона, без карт и знаний о навигационных опасностях. У него не было даже барометра, чтобы предсказать погоду!

Стоит ли удивляться, что священники на борту молились, почти не поднимаясь с колен. (Испанцы и португальцы были другими. В течение столетий Реконкисты 718—1492 гг., закончившейся изгнанием мусульман и иудеев с Пиренейского полуострова, здесь выковался особый национальный характер, носители которого позже, перенесясь через океаны, открыли и покорили значительную часть мира (и долго доминировали в Европе). — *Ред.*)

Несокрушимое упорство было вознаграждено в полной мере, хотя конечный успех и оказался случайным. По истечении шести месяцев труднейшего плавания, подойдя практически вплотную к его цели, но не подозревая об этом, поздним вечером Диаш обнаружил, что подошел к берегу ближе, чем представлялось безопасным, учитывая быстро крепнущий ветер с моря. Чтобы увеличить расстояние до берега, Диаш отошел на запад (и на юг. — *Ред.*) и вскоре потерял из виду берег. В этом положении его настиг жестокий шторм — первый удар погоды мыса Доброй Надежды, который погнал суденышко в юго-восточном направлении вокруг мыса. (Автор ошибается. Ветер дул с юга, и Диаш ушел в открытый океан, чтобы «обойти» господствующие южные ветра. — *Ред.*) К счастью для Диаша, Африканский континент все же закончился, иначе все его приключения обернулись бы кораблекрушением на подветренном берегу. Именно этого опытный моряк опасался во время шторма. К его немалому удивлению и облегчению, когда погода улучшилась, его судно все

еще было на плаву, под килем сохранялась большая глубина и земли не было видно. Диаш знал, что его долго несло на восток, то есть в направлении, где должен был находиться африканский берег. Сбитый с толку, мореплаватель снова повел судно на север и в конце концов увидел береговую линию, которая, к его огромной радости, теперь тянулась с востока на запад, а не с севера на юг. Так была решена острая проблема африканской географии. Диаш прибыл к месту назначения.

По собственному желанию, чтобы удовлетворить свое любопытство, Диаш еще несколько дней вел судно вдоль нового берега, несмотря на сильное встречное течение – сегодня его называют течением Агульяс (течение мыса Игольного. – *Ред.*), – пока не обнаружил, что береговая линия начала отклоняться на северо-восток. Это еще одна черта, говорящая о его глубоком и серьезном подходе к своей миссии. Убедившись, что он действительно находится у западных ворот Индийского океана, он на несколько дней бросил якорь в бухте, позже получившей название Мосселбай, после чего повернул обратно, чтобы доложить о выполнении приказа. В его задачу не входило продолжение плавания. Таким образом, уже когда его судно лежало на обратном курсе, он впервые увидел мыс, являющийся окончанием 7000-мильной западноафриканской береговой линии, – великую цель многих отважных мореплавателей. Здесь он попал в еще один шторм, как и «Летучий голландец» двумя веками позже, чей леген-

дарный опыт подтверждает репутацию погоды в этом районе. Диаш был настолько неприятно поражен буйством погоды, что нарек новый мыс на составленной им карте мысом Бурь. Следует отметить, что это название нагляднее характеризует предательское величие морского пейзажа в этом районе, чем более позднее и лучше прижившееся, данное его сувереном. Пожалуй, никто из моряков, кому удалось пройти под парусом вокруг мыса и остаться в живых, не подвергнет сомнению уместность названия.

Диаш доказал, что можно привозить морем в Европу вожаделенные товары с Востока и поддерживать прямое общение с регионами, известными своим богатством и роскошью, которые восторженно описывали торговцы на рынках Дамаска и Александрии и Марко Поло в своих заметках о путешествиях через Азию. Это открытие стало началом новой эпохи в истории Старого Света. Теперь свободу западных моряков больше не ограничивал Суэцкий перешеек (захваченный мусульманами. – *Ред.*). До тех пор, пока эта естественная преграда не была преодолена четырьмя веками позже, путь вокруг Африки, открытый португальцами, оставался основным связующим звеном между людьми с белой, желтой и коричневой кожей. За много веков до этого семитские (арабские) мореплаватели продвинулись в южном направлении вдоль африканского побережья Индийского океана и достигли точки, расположенной примерно на полпути между Аравией и мысом Доброй Надежды, где основали крупный

порт в Мозамбике. Но особых стимулов двигаться дальше на юг у них не было, хотя семиты и значительно опередили своих современников, они все же не стали первыми людьми, которым удалось провести корабль из одного океана в другой. (Уже упоминалось, что арабы около 1420 г. проникали в Атлантический океан из Индийского, а за две тысячи лет до них здесь проходили, огибая Африку, финикийцы (или греки). – *Ред.*) А именно это деяние принесло славу европейцам XV века. Причем с точки зрения штурманской практики ситуация абсолютно благоприятствовала именно семитам, а не европейцам. Порты Аравии располагаются намного ближе к мысу Доброй Надежды, чем любой порт отправления в Европе. Пассаты и течение мыса Игольного являлись помощниками арабов (если плыть здесь зимой; Бартоломеу Диашу господствующие ветры и течение мешали. – *Ред.*). Много удобных естественных якорных стоянок обеспечивали возможность поэтапного продвижения из Индийского океана. Ничего подобного на Атлантическом побережье Африки нет.

Однако восточный ум, несмотря на свой традиционный идеализм, подвержен влиянию сугубо практических соображений, и с точки зрения материальных интересов возможность открытия южной оконечности Африки была значительно менее привлекательной для арабов, чем для португальцев. Как хозяева Индийского океана, эффективно защищенные от западной конкуренции Суэцким перешейком, они были монополистами и вели значительно более обшир-

ные морские перевозки, чем можно предположить, и, естественно, желали сохранить такое положение дел. Поэтому им вовсе не казалась привлекательной возможность пустить в свои «владения» западные суда. Допуск чужеземцев в районы, которые они привыкли считать своей вотчиной, в глазах арабов не компенсировался возможностью продлить свои морские рейсы до атлантических портов, открыв новые сухоходные линии.

Существовал только один довод в пользу именно такого развития событий, да и тот зависел от определенных, весьма проблематичных условий. Мусульманские судовладельцы сильно страдали от своих собратьев по религии, которые обладали властью или имели коммерческий авторитет в портах Египта и Ирана, а также от заоблачных платежей, которые требовали караванщики, перевозящие грузы из портов Красного моря на Средиземное море. Альтернативная линия перевозки освободила бы арабов от власти ненасытных тиранов и стала бы настоящей панацеей... если бы только удалось не пропустить европейские суда дальше Мозамбика. В конце концов, жители Запада вполне могли бы довольствоваться этим портом как местом встречи и обмена грузами между судами с двух океанов. Однако гарантии, что европейцы согласятся с таким ограничением, не было, и перспектива ее получения была слишком маловероятной, чтобы перевесить другие соображения.

С точки зрения атлантических наций успешный исход

упорных исследований португальцев имел совсем иной аспект и вызвал в Европе шумные дебаты. Хотя возможные последствия открытия казались воистину безграничными, неуверенность породила паузу, растянувшуюся на несколько лет. Тому имелось несколько разных причин, главной из которых был глас Колумба, упорно заявлявшего (агитируя испанских монархов Фердинанда и Изабеллу), что, поскольку Земля круглая, прямой путь в Азию должен лежать на запад через Атлантику. Надо только, чтобы люди осмелились по нему пойти, и будет он значительно короче, чем долгий и трудный маршрут, найденный Диашем. Потом величайший морской исследователь в истории (есть и другие мнения по поводу величайшего. – *Ред.*) сам отправился в неизведанный западный океан, чтобы решить этот важнейший вопрос, и вернулся с сенсационным открытием. Оказывается, в шести неделях пути на запад от Канарских островов действительно находится земля, которая, как утверждал Колумб, часть Азии. К общему мнению, провозгласившему Колумба пророком, присоединился и португальский король. (Кстати, Колумб, до того как он убеждал в необходимости экспедиции испанских монархов, предлагал то же самое португальскому королю Жуану II, но тот в 1484 г. Колумбу отказал. – *Ред.*) Убедившись, что великие азиатские царства, вероятнее всего, располагаются всего в двух-трех месяцах пути на запад от его столицы, Жуан II временно отказался от попыток осваивать путь к мысу Бурь, до которого, хотя он всего лишь на

полпути к Азии, придется добираться шесть месяцев. Уверовав в это, он отложил на время проект открытия торгового пути с Востоком вокруг Африки, и, как и все европейские коронованные особы, сосредоточился на возможностях, открывшихся после путешествия «Санта-Марии», надеясь ворваться на новые мировые рынки через ворота, открытые Колумбом. («Санта-Мария» была самым большим из трех судов Колумба в его первом плавании. Однако она села на рифы у острова Эспаньола (Гаити), и плавание заканчивали, вернувшись в Испанию, «Пинта» и «Нинья». – *Ред.*)

Однако у короля Испании были свои взгляды на этот вопрос. Он не видел никаких причин делиться преимуществами нового открытия с другими – только по принуждению, и, не теряя времени, заявил: в этом направлении будут плавать только суда под испанским флагом, а все остальные столкнутся с мощным противодействием. Его флот, один из самых мощных мировых флотов, находился в постоянной готовности поддержать эту политику. А чтобы придать своим претензиям на безраздельное господство в Западном полушарии видимость законности, испанский король получил вердикт римского папы, печально известным декретом (буллы папы Александра VI в 1493 г., уточненные Тордесильяским договором 1494 г. – *Ред.*) разделивший мир с предоставлением Западного полушария земли испанцам. (Не совсем так. По буллам 1493 г. линия раздела в Атлантическом океане проходила на расстоянии 100 лиг (около 600 км) к западу

от островов Зеленого Мыса; все земли и моря к западу от этого рубежа, как открытые, так и те, которые могли быть открыты в будущем, жаловались римским папой испанцам, все, что к востоку, – португальцам. В 1494 г. линия раздела была изменена и установлена в 370 лигах (свыше 2000 км) к западу от островов Зеленого Мыса, примерно по меридиану 50° з. д. – *Ред.*)

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

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

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