*И.К.Мельник*

# ПУТЕШЕСТВИЕ В ПРОШЛОЕ.

## *Книга третья*

# «МЕЛЬКАРТ»

**Одесса**
**“Печатный дом”**
**2005**

ББК 39.41:63.3(0)32
УДК 656.61(091) «652»
М 482

Автор:
И.К.Мельник, доктор исторических наук, путешественник

| | |
|---|---|
| Фотоиллюстрации: | В.Березовский,<br>С.Завальнюк,<br>В.Белоус,<br>И.Мельник |
| Технический редактор | В.Котов |
| Компьютерный дизайн и верстка | А.Втюрин |
| Корректор | Н.Бессараб |

**Мельник И.К.**

Путешествие в прошлое. «Мелькарт». — Одесса: «Печатный дом», 2005. — 224 с.: ил., цвет. вклейка

ISBN 966-8164-62-8

И.К.Мельник — автор ряда реконструкций древних судов, при создании которых отрабатывались забытые технологические приемы и на которых были совершены плавания в соответствии с древними лоциями. Накопленный за годы изучения истории мореплавания и кораблестроения материал вылился в книги под общим названием «Путешествие в прошлое». В них рассказывается о судах и кораблях давних эпох и походах в Черном, Средиземном морях и по рекам Европы. Третья книга — «Мелькарт» — повествует о реконструкции и плавании финикийского судна маршрутом карфагенского военачальника Гимилькона к берегам Оловянных островов. Книга сопровождается многочисленными иллюстрациями и картами.

Для читателей, увлекающихся историей мореплавания, древней географией, а также интересующихся вопросами зарождения и развития кораблестроения.

© И.К.Мельник. 2005.
© «Печатный дом». 2005.

Автор выражает глубокую признательность всем, кто участвовал в организации и проведении экспедиций на реконструированных кораблях прошлых эпох.

Особенно хочу поблагодарить за содействие в строительстве нашей первой реконструкции — диеры «Ивлия», а также за оказание неоценимой помощи в издании серии книг под общим названием «Путешествие в прошлое»

Сергея Рафаиловича Гриневецкого.

Спасибо.

Игорь Мельник

# *От автора*

*Пологий берег спускается к мутноватому потоку обмелевшей от страшной жары реки Гвадалквивир. В древности ее называли Бетис, и где-то на этих топких берегах находился город-государство Тартесс. Бетис впадает в Кадисский залив широкой изрезанной дельтой.*

*От того места, где я сейчас нахожусь, до Кадиса, в древности называвшегося Гадесом, всего тридцать километров. Древнейшему Гадесу повезло более, чем Тартессу. Основанный финикийцами в XII веке до н.э., Кадис стал главным конкурентом Тартесса в торговле металлами, в которых так нуждалось в те давние времена Средиземноморье.*

*Металлы доставлялись тартессцами из далеких Оловянных островов — Британи, и из не столь отдаленных рудников на северо-западе Пиренейского полуострова — территории современной Галисии. Тартессцы долго удерживали в секрете торговые маршруты к заветным рудникам, но упорные финикийцы искали пути, чтобы торговать самостоятельно, без посредников. Им это, очевидно, так и не удалось, и, как считают исследователи, далее реки Тежу, на берегах которой сегодня расположился современный Лиссабон, финикийцы самостоятельно не плавали. А вот сменившие их карфагеняне продвинулись далее и оставили ученым в наследство очень путаную лоцию мореплавателя Гимилькона, отправившегося к далеким берегам Оловянных островов.*

*Почему я раздумываю обо всем этом, спрятавшись от палящего солнца в тени невысоких деревьев? Вот уже пять лет, как наш коллектив ведет проект, в рамках которого была построена копия финикийского торгового корабля и осуществлен ряд экспедиций в соответствии с лоцией Гимилькона.*

*В этом году "Мелькарт", а именно так называется наш небольшой кораблик в честь финикийского бога — покровителя мореплавания и колонизации, должен прийти в Кадис. За его кормой остались не только почти две тысячи миль морского простора Атлантики, четыре тяжелых шторма, изнуряющие штили, но и ласковые погожие дни. Сменялся экипаж. Мы познакомились с множеством людей, с интересом отнесшихся к нашему проекту.*

*По воле ветра и течений "Мелькарт" побывал в городах на побережье Франции, Испании и Португалии, где найдены следы культур древних народов: финикийцев, тартессцев, кельтов.*

*"Возможны ли были столь дальние походы тысячелетия тому назад?". Это один из главных вопросов, которые мы ставили перед собой. Преодолевали ли мореходы прошлого на своих утлых челнах Кантабрийское море — Бискайский залив? Что — правда, а что — вымысел? Верить ли лоциям давно минувших дней?*

*Обо всем этом повествует предлагаемая вашему вниманию книга.*

*А началось все на острове, куда ведут меня воспоминания и который расположен в тысячах миль от Кадиса и Гвадалквивира.*

*Но обо всем по порядку...*

# Пролог.
# *Остров Змеиный. Тринадцать лет спустя*

Наше судно, заправщик “Фастов”, ложится на курс, оставляя за кормой Одесский порт. Второй день над городом висят тучи и сыплет холодный мелкий дождик. Это странно для июля, но ничего не поделаешь — “У природы нет плохой погоды”.

Корабль, ведомый рукой опытного капитана Андрея Козленкова, идет к острову Змеиный, где будет произведена заправка топливных цистерн.

Интерес к острову, этому маленькому клочку суши в Черном море, в нынешней обстановке достаточно велик. Шельф в устье Дуная богат нефтью. В своих прибрежных водах Румыния добывает черное золото уже давно. Есть желание продвинуться и на нашу сторону. Мешает зона отчуждения, образованная территориальными водами вокруг острова. Площадь эта большая. Представьте себе окружность с центром на острове и радиусом двадцать миль (около тридцати семи километров). Остров, подобно исполину, закрывает все подходы к украинским берегам.

Мерно гудит мощный дизель топливозаправщика. Все дальше и дальше берег. Неожиданно улучшается погода. Со стороны моря отчетливо видно, что серая туча, сыплющая дождик, висит только над городом. Справа и слева от Одессы между городами Южным и Ильичевском светит солнце. Капитан, связавшись с метеоцентром, узнает, что на Змеином также прекрасная погода, волнения нет и нет никакого беспокойства по поводу предстоящей бункеровочной операции.

А вот в прошлом году “Фастов” преследовали проблемы. Заправщику пришлось отстаиваться и пережидать шторм несколько дней, пока удалось подойти к острову. Это и неудивительно. Продуваемый со всех сторон, он часто попадает в эпицентр черноморских штормов. И даже его исключительная форма не всегда может защитить корабли. С птичьего полета остров похож на деку электрогитары. Приделай гриф — и можно играть. Широкая сторона деки смотрит на запад, узкая — на восток. Северная и южная бухты как будто сжимают островок-гитару, придавая ему стройность и грациозность.

Впервые побывав на острове четырнадцать лет тому назад, я наблюдал интересную картину, когда десяток небольших рыболовецких шхун укрылись от ветра и волнения в южной бухте, где было относительно спокойно. Изменив через несколько дней свое направление, шторм заставил рыбаков спрятаться в северной бухте. Когда непогода достигает своего апогея, брызги от волн, разбивающихся о скалы, взлетали на 15 - 20 метров.

Много лет тому назад попасть на остров было делом сверхсложным. Граница Союза была на замке. Это и не удивительно, так как расквартированная там часть противовоздушной обороны вела слежение за воздушными судами на огромном расстоянии, охватывая Румынию, Болгарию и Турцию. Остров и ныне остается военным объектом.

Этот своеобразный непотопляемый крейсер несет на себе отпечатки десятка культур со времен античности до наших дней. Научному же исследованию впервые он подвергся всего двести лет тому назад. А предшествовала этому многолетняя война России с Турцией. В этой непримиримой борьбе немаловажную роль сыграла победа русского флота в 1788 году у острова Змеиный, носившего в то время имя Фидониси. Вскоре после этого остров перешел под юрисдикцию России.

В 1801 году на него высадилась специальная гидрографическая группа под командованием лейтенанта Будищева. Тогда же впервые был составлен план острова, нанесены места древних развалин. Помощник Будищева, Н. Критский, в 1823 году повторно работал на острове и составил уточненный план, который через два года был опубликован академиком Г. Келлером. Провести более углубленные исследования развалин, в которых Критский и Келлер видели античный храм, не удалось. Строительство маяка поглотило древние камни. Что-то ушло в фундамент, что-то было вывезено на материк, где и исчезло бесследно. Уникальный памятник был разрушен, хотя служащие на острове моряки еще долго находили множество древних вещей: керамические сосуды, осколки мрамора и черепицы, монеты.

После поражения в Крымской войне в 1853 — 1856 годах остров вновь отошел к Турции, а затем, в 1879 году, стал собственностью Румынии. Во время Первой мировой войны Россия и Румыния были союзниками, поэтому обороняли остров совместно. Десант немецкого крейсера “Бреслау” захватил одиннадцать защитников острова в плен. Артиллерия крейсера разрушила маяк и все постройки.

В водах вокруг острова во время Первой мировой войны погибли несколько

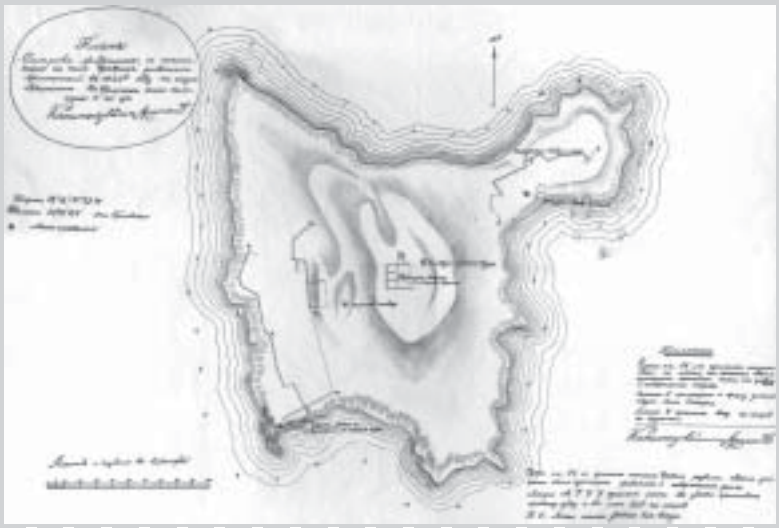
*Судно-заправщик «Фастов»*

кораблей и подводная лодка; один из кораблей был эсминец “Лейтенант Зацаренный”, наскочивший на мину, поставленную минерами “Бреслау”. Во время Второй мировой в районе острова затонула подводная лодка “Малютка” — “М-118”. Она осуществляла слежение за транспортом “Зальцбург”, но была обнаружена и попала под удар румынской (тогда уже враждебной) авиации. В 1991 году, благодаря кропотливой работе сотрудника Центрального военно-морского архива Т. Полухиной, были установлены фамилии погибших военных моряков с эсминца “Лейтенант Зацаренный” и с подводной лодки М-118. В том же году были изготовлены мемориальные плиты, установленные на фронтоне маяка. Когда мы привезли их на остров, там стоял густой туман, в нескольких метрах ничего не было видно. Но вот чудо — после установки плит и молебна туман рассеялся, выглянуло солнце, и остров предстал перед нами во всей своей красе. Если верить легендам, такие причудливые события происходят на острове с древнейших времен...

Какие загадки готовит остров нам в этот раз? А тайн он скрывает ох как много! Впервые попав сюда, я спросил у нашего научного руководителя, заместителя директора Одесского археологического музея Сергея Охотникова о том, сколько лет нужно, чтобы провести полное изучение острова и открыть его тайны. Подумав, он тогда ответил: “Если работать планомерно, то не менее десяти лет”. С тех пор прошло тринадцать лет. Так что же мы узнали за это время, раскрыл ли нам Змеиный свои секреты?..

Пройдя более 70 миль, “Фастов” ранним утром подошел к острову, который стал отчетливо виден с рассветом. Подойдя с севера и обогнув западную оконечность, становимся на якорь. На месте, где высаживалась наша экспедиция много лет тому назад, ведется строительство причала. О бурной деятельности строителей напоминает выброшенный на берег плавкран, который так и не смогли стянуть с камней. Этот “памятник” останется здесь наверное надолго. Место, где мы высаживались в 1988-м, теперь покрыто бетоном. А тогда, сразу же после высадки, археологи обнаружили тут большое количество осколков амфор и других гончарных сосудов. Сегодня здесь все выглядит по-другому. Пока “Фастов” становится на якорь, я открываю свой дневник, который вел при первом посещении острова.

“В полной темноте подходим к берегу. Нас освещает только маяк. К острову мы прибыли в 23 часа 11 августа. Высадка состоится завтра утром. Отдельно у меня выписаны вопросы, которые будет изучать экспедиция из 19 человек: архе-



***План острова Змеиный капитана Н.Критского***

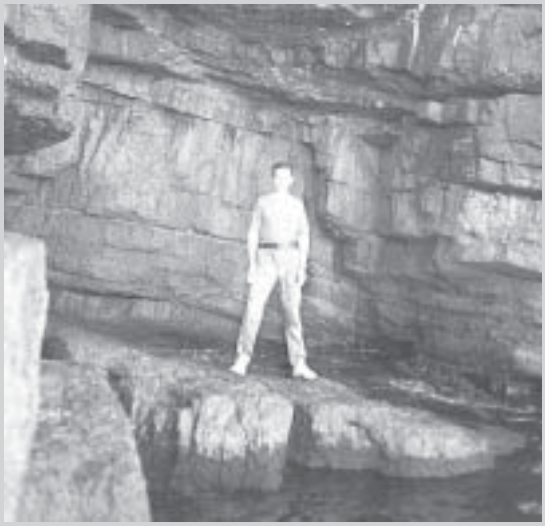
ологи, спелеологи, геологи, аквалангисты...” И первый из них был связан с историей имени этого каменистого клочка земли: почему в древности греки называли остров Левка, что означает “белый”? Уже тогда я для себя решил, что название острову дали чайки. Их здесь тысячи. Но остров делают белым не только сами птицы, но и оставляемый ими помет. Вот и сейчас длинный приветственный гудок “Фастова” спугивает тысячи чаек, которые поднимаются в воздух, оглушив все вокруг истошным криком. Насиженные ими скалы остаются белыми. К борту судна подходит резиновая лодка; на ней я и мои коллеги по экспедиции Игорь Зяблов, Павел Симоненко, Алексей Андрюшин перебираемся на берег.

Как и в 1988 году, прием нам оказывают радушный. Нашими хозяевами становятся пограничники во главе с мичманом Игорем Маймескулом.

“Давненько у нас гостей не бывало”, — говорит он. “Да и неудивительно, бункеруемся раз в год. Разве что время от времени вертолет прилетает. Раньше островитяне не чувствовали себя так далеко от Большой земли. Когда причал строили, много тут народу разного бывало. А теперь кому мы, кроме военного начальства, нужны?”.

Первая научная экспедиция прибыла сюда в 1964 году, затем в 1968 году экспедицию организовал Одесский археологический музей. Через двадцать лет, правдами и неправдами, мне удалось добиться разрешения провести комплексное исследование острова; еще несколько раз в девяностых годах там работали группы археологов и аквалангистов-подводников под руководством Сергея Охотникова. При такой редкости посещения, на острове было сделано достаточно много находок. Относятся они и к временам античным, и к средневековью.

История Змеиного начинается в глубине веков. Исследования, проведенные здесь, позволяют судить о том, что впервые человек сюда пришел в VII веке до н.э. И сделали это переселенцы, направлявшиеся из Греции в земли Северо-Западного Причерноморья. Греки принесли на остров культ главного героя Троянской войны — Ахилла. Ахилл пал от руки Париса, чью стрелу бог Аполлон направил в единственно уязвимое место героя — пятку. Именно за пятку держала его мать — богиня Фетида, окунув в реку, протекавшую в подземном царстве Стикс. Все тело Ахилла обрело неуязвимость, лишь пресловутая “Ахиллесова пята” осталась беззащитной. По преданию, Фетида подняла из пучин морских остров, на который и перенесла своего погибшего сына. Это и есть Левка.



*Грот*

*Находка рыбаков*

Греческий писатель Филострат писал: “Рассказывают, что на острове живут белые птицы, влажные и пахнущие морской водой, и что Ахилл сделал их своими служительницами: веяниями своих крыльев и брызгами капель они холят рощу, причем летают низко, почти не поднимаясь над землей. Людям, плавающим по широкому пространству моря, не запрещается вступать на этот остров, ведь он и лежит, как гостеприимное убежище для кораблей; но строить на нем жилища запрещено всем мореплавателям и живущим по берегу Понта эллинам и варварам. Приставшие сюда должны по совершении жертвоприношений на заходе солнца возвратиться на корабль, не ночуя на земле. Если подует попутный ветер, нужно отправляться в путь, а если нет, то, привязав корабль, спать внутри него, потому что, говорят, в это время Ахилл пирует...”.

Греки прибывали в новые земли волнами, их экспансия длилась не одно столетие. Вместе с ростом числа эллинов, проживающих на берегах Понта, а затем и с проникновением сюда римлян, расширялся культ Ахилла Понтарха, покровителя Черного моря.

Небольшое святилище с годами было расширено, а затем, очевидно, в IV веке до н.э., на Змеином был возведен величественный храм. Место, где он стоял, — наивысшая точка острова, сорок с лишним метров. Храм был сооружением монументальным. Для того, чтобы его построить, следовало привезти и выгрузить не одну тысячу тонн мрамора и известняка. Но как это было сделано?..

Такой вопрос есть в моем дневнике многолетней давности. Тогда я предположил, что разгрузка велась не в столь удобных на первый взгляд бухтах. Почему? Южная бухта мелководна и изобилует множеством подводных камней. Северная бухта удобнее, но и там перегрузить огромные блоки и барабаны колонн на берег невозможно. К решению вопроса в тот год меня подтолкнул обнаруженный на глубине около двенадцати метров с западной стороны острова хорошо сохранившийся средневековый якорь.

А было это так. Взяв у пограничников “резинку”, я решил обойти остров. Выйдя из южной бухты, стал огибать юго-западный мыс — и увидел неожиданную картину. Находясь на большой десантной лодке, которую мы привезли с собой с материка, трое моих друзей, прикладывая недюжинные усилия, тянули из воды канат. Он переходил из рук в руки. Лодка медленно приблизилась к берегу, и канат передали тем, кто ждал на берегу; теперь уже тянули все вместе. Всплыл

***На смотровой площадке маяка***

аквалангист. Бросив за борт небольшой камень на веревке, чтобы лодку не снесло, я "нырнул" в гущу событий. Находка, которую подтягивают к берегу, подняла много ила. Ныряя раз за разом, помогаю аквалангистам подталкивать тяжелый груз. Вот почти вертикальная стенка породы... Еще усилие... И якорь на поверхности. Точнее, на длинном каменном выступе, уходящем в море. Естественный пирс — "лестница", образованная пластами породы. Коллеги начинают его подъем наверх по гигантским ступеням, выдающимся из монолита острова. Но уступы эти не очень высоки, — от 30 до 80 см, — и поэтому подъем по ним стокилограммовой плиты для четырех человек вполне осуществим. Циклопическая "лестница", почти не заметная сверху, отчетливо просматривается сейчас, когда мы стоим в воде, на самой нижней горизонтальной ступени. Но интереснее всего то, что ряд ступеней продолжается и вниз, все дальше и дальше в море! Вот он, природный причал, к которому могло подойти большое судно и выгрузить любой тяжелый груз! Тем более, что во времена Древней Греции уровень моря был метров на пять ниже, и "лестница" была над водой. Так родилась гипотеза. Но чтобы она обросла фактами, должно было пройти время. В разные годы в этом районе были найдены фрагменты амфор, большой четырехлапый средневековый якорь. Находок в северной и южной бухтах было больше, чем в других, в особенности античных якорей, но вот мраморная плита под водой найдена была одна. Оказаться там она могла, только упав при перегрузке.

Оставив радушных хозяев, наша группа разделилась. Павел и Игорь отправились обследовать южную бухту; Алексей, как журналист, пошел на встречу с островитянами, чтобы взять у них интервью; я же отправился к той самой "лестнице".

Тем временем мотористы и матросы "Фастова" наводили переправу между судном и берегом. Заводили трос толщиной в руку, вслед за которым тянулись топливные рукава. Солдаты на берегу помогали выбирать трос. Они стояли на подводной площадке — и, хотя время от времени скользили и падали в воду, работа шла споро. Метр за метром, как гигантская змея, 200-метровый рукав выползал на берег. Переправа была наведена, и в скором времени бункеровщик начал перекачивать топливо. Ловко прыгая по ступенькам, к воде спустился старший лейтенант Евгений Левченко, помощник командира по воспитательной работе. Мне предстояло уговорить его сделать на лодке объезд острова. Согласится

***Маяк***

он или нет, я не знал. На мою радость, он оказался коммуникабельным и веселым человеком.

— Ну что, обойдем остров на лодке?

— А почему нет? Для гостя и погрести не жалко.

День подходил к концу, и мы договорились осуществить наше плавание утром. А вечером, собравшись за столом, травили байки о загадках острова и находках, которые время от времени дарит ученым эта земля. Особенно много было разговоров о подземных пустотах и сокровищах. Жаль разочаровывать новых друзей: их здесь нет.

Угомонились глубоко за полночь, и утренняя армейская побудка была неожиданностью. Однако, не прошло и получаса, как мы начали "кругосветку" на маленькой лодочке вокруг Змеиного.

Вопрос о возможности существования на острове подземных тайников, записанный в моем дневнике четырнадцать лет назад, был не случаен. Храм Ахилла почитали, столетиями Понтарху преподносили ценные дары. Но вот поселения, жители которого могли бы охранять храм и сокровища, на Левке не было. Ночевать, а тем более жить, на острове было запрещено. Пребывало там всего несколько жрецов, обслуживавших храм.

Уже в древние времена храмовые ценности были желаемой добычей для пиратов и грабителей. Конечно, согласно легендам, герой Троянской войны умел отбивать нападения. Например, Филострат писал: "Амазонки... взялись за весла и стали учиться плавать, а когда научились мореходному искусству, то весной отправились... к храму. Пристав к острову, они прежде всего приказали... вырубить деревья, которыми был обсажен кругом храм; когда же топоры, отраженные от деревьев, одним попадали в голову, другим в шею... амазонки бросились к лошадям. Но Ахилл навел такой ужас на коней, что они, не повинуясь узде, поднялись на дыбы. Сбросили с себя женщин... и, рассвирепев... бросились на лежащих амазонок и стали бить их копытами".

На самом же деле остров неоднократно подвергался набегам грабителей, один из которых доподлинно зафиксирован. К сожалению, не сохранилось имя человека, освободившего остров от пиратов. В Ольвии, крупнейшем греческом поселении в Северо-Западном Причерноморье, был найден камень с высеченной надписью "...и захвативших (священный остров) для грабежа эллинов перебил, и

***Пограничники всегда на службе***

бывших с ними изгнал с острова, и, прибыв в город, оказал много важных услуг народу ольвиополитов...".

Исследователи острова предполагали, что должны существовать потайные хранилища, куда могли бы прятаться люди и ценности во время опасности. На такие убежища намекал уже во II веке нашей эры римский поэт Руфий Фест Авиена. Он писал: "Вогнутая скала образует пещеры обширным изгибом, где скалы разверзаются источенными массами и висят искривленным сводом".

Возможно, одной из таких полостей был грот, к которому мы сейчас плывем. Вход в него находится под водой. Чтобы проникнуть в этот естественный "сейф", нужно нырнуть и плыть несколько метров под толщей каменной плиты. Рядом еще один глубочайший разлом скальной породы, тоже естественное укрытие. Женя — хороший собеседник и следопыт... Он обследовал все полости на острове, и к его опыту я могу добавить только то, что сам остров состоит из крепчайших силицитовых пород, которые с трудом берет динамит, и древних искусственных тайников на острове нет и быть не могло. Нет здесь и пещер, так как они образуются только в известковых породах. Известняки на Змеином залегают очень глубоко, в 50 метрах под водой. Но вот другие естественные полости — расщелины и гроты — есть.

Еще экспедиция 1989 года хорошо исследовала и описала эти пустоты. В них могли прятаться люди, в них могли хранить и ценности, — для этого даже не нужно было нырять в воду. Над гротами есть еле заметные трещины в породе, которые выходят на поверхность. Их прикрывает трава, а в ней искать непросто. Через такие щели в момент опасности жрецы могли опускать на веревках свертки с ценностями. В более близкие к нам времена здесь скрывались защитники острова. Во времена Первой мировой войны немецким матросам крейсера "Бреслау" так и не удалось найти пять человек, защитников острова, которые к тому же прятали шифровальную машину, шифры, продовольствие и оружие.

Подойдя к восточной оконечности острова, мы сталкиваемся с сильным течением и вынуждены повернуть вспять. Черное море уникально, его течения подобны двум колесам велосипеда. Одно "колесо" вращается в левой части моря, западнее Крымского полуострова, другое — восточнее. Современные суда их не ощущают, а вот для древних эти течения были иногда добрыми союзниками, иногда — опасными врагами.

*Находки клуба «Наварекс»*

Высаживаемся в южной бухте, на пляже, который называют “дамским”. Именно в этих местах в разные годы найдено наибольшее количество остатков керамических сосудов и черепицы. Здесь же единственное место, где слой почвы достигает 20-30 сантиметров. Потеряв еще в эпоху античности растительность, остров стал терять и почвенный покров. На нем нет деревьев и кустарников, — только трава да еще овощи, выращиваемые островитянами в небольшой теплице... Проблема даже не в сильных штормовых ветрах — дождевая вода насыщена солью! Попадая на растения, вода испаряется, а оставшаяся соль сжигает живую ткань.

Я осматриваюсь вокруг. Многое здесь изменилось. Там, где когда-то были сделаны находки, теперь — новая спортплощадка и плац. На кое-где сохранившихся клочках почвы виднеются кусочки керамики. Осторожно орудуя ножом, извлекаю из земли несколько рукояток и ножек амфор, фрагменты чернолаковой керамики. Все это уже неоднократно перелопачено и никакой ценности не представляет. Но вот — что это?..

Аккуратно очистив осколок от пыли, обнаруживаю на нем клеймо мастера: на дыбы поднялся конь, под конем — надпись. Прочесть ее трудно, но, как мне кажется, это клеймо города Синопа. Синопские гончары были одними из основных поставщиков керамических сосудов в Северо-Западное Причерноморье. Вот уж вправду, по крупицам отдает нам остров свои сокровища!..

Я начинаю восхождение к маяку, который издалека напоминает готовящийся к старту космический корабль. Интересно, как на этом же месте выглядел храм Ахилла? Это можно только предполагать. Сооружение было внушительным. Вот что писал один из основателей Одесского общества древностей Н.Н. Мурзакевич, высадившись на остров в 1841 году: “...груды камня, сложенные в кубические сажени, и это все были остатки храма Ахиллова... Этот вандализм был совершен с таким усердием, что от Ахиллова храма не осталось, как говорится, камня на камне”.

Все ближе стена маяка. Останавливаюсь и вспоминаю, как тогда, в далеком 88-м, наш коллега по экспедиции Сергей Сергеев прорыл вдоль стены маяка траншею длиной метров пятнадцать, глубиной в штык лопаты. Он считал, что таким образом сможет найти остатки древней дороги или фундамент храма. Ему не повезло. А вот другому участнику нашей экспедиции Роману Кравцову удача улыб-

*Южный мыс*

*Легендарные свиньи*

нулась. Он провел небольшой раскоп во дворе маяка и нашел прекрасно сохранившуюся мраморную плиту.

Вхожу во двор. Вот оно, место находки. Сколько лет прошло, а выемка от плиты так и осталась. Захожу в здание. Маячники разрешают подняться наверх. Вот уже полторы сотни лет верой и правдой служит людям маяк Змеиного. Если бы не он, не счесть бы морских крушений. Предположительно, и Ахиллов храм имел не только ритуальное значение. По ночам, находясь на крыше храма в специальном помещении, жрецы могли разводить огонь, подавая морякам сигнал опасности.

Я стою в стеклянном куполе маяка. Остров отсюда виден как на ладони. По склону гуськом, что уже неправдоподобно, бегут... свиньи. Они худы, как борзые собаки, и ноги у них не короче, чем у гончих. Позже я узнал, что свиньи эти — одичавшие и в пищу непригодны. Змеиному не очень-то везло с животным и растительным миром. Пару лет тому назад здесь зарезали последнего барана, но не только потому, что не хватало еды. Он, как и десяток его собратьев, поломал себе ноги, упав с кручи. Теперь вот свиньи, больше похожие на собак... Из двух растущих на острове деревьев год назад одно зачахло и погибло. Другое, вижу, еще живет. А вон — несколько саженцев клена; их пытаются взлелеять островитяне.

Из стеклянной башни видно, как "Фастов" снимается с якоря и начинает движение в северную бухту. Пора собираться и нам.

Выхожу из здания маяка и иду влево. Складчатая, выпирающая скальными породами площадка ведет к обрыву. Подхожу к двум небольшим глыбам, напоминающим стол и скамейку. Знакомое место. Много лет тому назад именно тут, любуясь закатом, мы сидели вчетвером. Здесь и родилась идея строительства копии древнегреческой диеры, воплотившаяся всего через полтора года в реальность. Корабль, получивший имя "Ивлия", прошел тысячи миль в Черном, Средиземном морях, Атлантическом океане. Как много лет прошло...

И с той далекой экспедиции на остров, и со времен легендарных плаваний на "Ивлии" и "Одессе". А мне все не дает покоя мысль о новых походах. Вот и сейчас здесь я, наверное, не случайно. Еще несколько дней тому назад и не думал о том, чтобы попасть на остров, и вдруг — звонок Павла, которого я не видел четыре года. Случай — и я здесь, и воспоминания с новой силой зовут меня в

***Переправа***

прошлое, в ту далекую мечту под названием “Ивлия”. Вот уже несколько лет я живу далеко от Одессы — в тихой и уютной Европе, собирая материалы для своей диссертации. Но душа саднит от уюта и покоя и рвется вновь в море. Последний год я изучаю походы финикийских мореходов и все, что связано с этим удивительным народом торговцев, путешественников, ремесленников. Я хочу строить финикийское торговое судно и осуществить на нем несколько плаваний. Но где взять средства? Мои мысли прерывает появившийся из-за гряды камней Игорь Зяблов, бессменный рулевой “Ивлии”…

— Скучаешь? Пора собираться. Хочу последний раз обойти остров. Идем вместе.

— Нет, спасибо, это место для меня слишком уж памятное. Здесь родилась “Ивлия”.

— Знаю, знаю. Тогда я сам. Не забудь — через полчаса сбор на причале.

Игорь скрывается за стеной маяка, а я вновь впадаю в какое-то оцепенение. Солнце медленно течет по небосводу. Море серебрится. Где же взять средства на проект? Моя рука медленно скользит в расщелину между камнями. От неожиданности я вздрагиваю, потому что мои пальцы оказываются в прохладной лужице воды, скопившейся после дождя в расщелине. Меня слегка бьет током. Где взять средства? В воде! Вот и ответ. В воде! Остров сам подсказывает мне, что делать. Начинай работать, и проект, связанный, с водой сам пробьет себе дорогу. В воде…

Я поднимаюсь и быстро иду к причалу. Мои друзья уже в сборе. Спасибо, остров, ты рассеял сомнения. Не знаю, что ждет меня впереди и удастся ли задуманное, но время сомнений позади. Оглядываюсь в последний раз на остров.

Как много удивительного и познавательного дал этот клочок суши миру! Одних только названий он сменил восемь: Левка, остров Ахилла, остров Блаженных, Филоксий, Фидониси, Илан-Ада, Шерпилор, Змеиный… Жизнь на нем не замирала никогда. Можно быть абсолютно уверенным, что это не произойдет и в будущем. Как тысячи лет назад, так и сегодня остров имеет важнейшее стратегическое значение для судеб целых государств, ну а на меня он вообще оказывает магическое действие. Со Змеиного в моей жизни уже в третий раз начинается новый проект. Сначала “Ивлия”, затем здесь была задумана реконструкция средневекового парусника-полакра “Одесса”, осуществленная в середине

***До свиданья, остров***

девяностых годов, и вот сегодня отброшены все сомнения. Можно сказать, старт проекту дан…

Видимо, я так озабочен, что мои друзья меня не беспокоят. Они сами принесли вещи. “Фастов” стал в северной бухте. Предстоит переправа на самодельных плотах, которые из года в год мастерят островитяне. Они провожают нас хлебом, а его на острове пекут отменно. Мастерство это передается из призыва в призыв. Женя Левченко говорит на прощанье: “Возвращайтесь! Видно, что вы, ребята, очень любите Змеиный”. Прав офицер — побывав здесь, влюбляешься в эту суровую землю и снова стремишься сюда вернуться. Может быть, поэтому именно тем, кто его любит, Змеиный дарит удивительнейшие прозрения, как произошло сегодня со мной.

Как провожала нас Одесса дождем, так и встречает. Мой скоротечный отпуск подходит к концу. Завтра я вновь улетаю в Германию, где меня ждут книги и архивы, из которых я черпаю информацию для будущего проекта. Прощаемся. Пора открыть карты.

— Ребята! Мы все помним и любим нашу “Ивлию”, но время идет. “Ивлии” уже давно нет, а мечта живет. Объявляю вам об открытии нового проекта: я хочу строить финикийское судно и совершить на нем плавание маршрутами финикийских мореходов.

— Финикийских мореходов?

— Да, именно их, первопроходцев незапамятных времен.

— Но ты же завтра улетаешь!

— Улетаю не меньше чем на год, но с целью разработать проект и найти средства для его осуществления.

Друзья покачивают головами.

Все, как всегда. Никто никогда не верит в мои планы. Зато потом я буду подсмеиваться над ними. Спасибо, мои друзья, за ваше недоверие, это помогает мне бороться и побеждать. Я уверен, что придет время, когда вы подключитесь к работе и будущее нового корабля будет в ваших руках. А сейчас я должен начинать все самостоятельно.

*И.Мельник, А.Андрюшин, И.Зяблов и П.Симоненко*

# Глава 1.
# *Кто такие финикийцы?*

Мой рабочий стол завален бумагами. За время каникул хозяева оставили все в таком же соответствии с действительностью, как будто бы я и не уезжал. Нет, это не знак почтения, а скорее укор мне, деятельному, но подчас безалаберному человеку.

Встретив меня в аэропорту, Игорь Аронов, хозяин дома и мой ангел-хранитель, сообщает:

— Пришло письмо из университета. Они спрашивают, будешь ли ты продолжать изучение языка и работу в библиотеке. Если да, то надо побыстрее оплатить страховку, проездные документы, пользование библиотекой…

— Игорь, ты же знаешь, что у меня ни копейки.

— Знаю. Мы с женой посовещались и решили дать тебе деньги. Когда сможешь, тогда отдашь.

Я вежливо благодарю. Как я признателен Господу и судьбе, пославших мне в трудный час этих людей!

Дома Лена ждет с ужином. Принарядились и дети. Младшая Яна поблескивает глазками. Она-то уж точно знает, что с пустыми руками я не приеду. Старший сын семьи Ароновых более сдержан, но пару крутых современных компьютерных игр и его приводят в восторг. Отцу семейства достается большой энциклопедический словарь, хозяйке — любимые песни Аллы Пугачевой.

Трапеза заканчивается далеко за полночь. Дети давно спят. Мурлыкает моечная машина, я пробираюсь к заваленному столу и тихо, чтобы никого не разбудить, начинаю разгребать бумажные завалы. Спать я уж точно не буду. Всего несколько дней тому назад я был на острове Змеиный, сегодня я от него почти за три тысячи километров в тихом и уютном доме, спрятавшемся на окраине университетского городка Мюнстер, чья история восходит к раннему средневековью. Здесь я уже более двух лет готовлю свою научную работу, изучаю немецкий язык под покровительством прекрасных и добрых людей. А затянул меня сюда, в Мюнстер, мой школьный друг Роман, тот самый Роман Кравцов, который много лет тому назад открыл на Змеином мраморную плиту, принадлежавшую храму Ахилла.

Теплая ночь. Итак, что же мне известно о великих мореходах древности, о моряках, чье умение ходить под парусами в открытом море я хочу возродить?..

Вытянув карту Малой Азии из-под вороха бумаг, я в который раз стал рассматривать тонкую полоску земли, омываемую водами Восточного Средиземноморья. Города и поселки расположились у самого подножья гор. Земля эта никогда не отличалась обилием полезных ископаемых, но зато почвы ее были плодородны, а небольшие горные реки, естественные источники и колодцы обильно снабжали ее водой. Море и реки были очень богаты рыбой, являвшейся в древности одним из важнейших продуктов питания. Недаром здесь очень рано возникли поселения земледельцев и рыболовов, принадлежавших к большой группе западно-семитских племен.

Финикийское предание, которое донесли до нас античные историки Геродот и Помпей Трог, утверждало, что на берег Средиземного моря этот народ пришел откуда-то с берегов Эритрейского моря — Индийского океана. Страшное землетрясение вынудило людей покинуть свою прежнюю родину. Трудно сказать, насколько эти легенды соответствуют исторической действительности. Возможно, в них содержится воспоминание о том далеком периоде истории финикийцев, когда они еще не выделились из общей массы ханаанеев, населявших обширные пространства Сирии, Палестины и Сирийской пустыни. Во всяком случае, некоторые историки считали, что финикийцы были исконными жителями своей страны. Другие же — что пришли они из глубин Аравийского полуострова, чему послужило, пожалуй, первое в истории человечества большое переселение народов, когда в долину Тигра и Евфрата с востока двинулись кочевые племена гутиев, завоевавших Месопотамию в XXIII в. до н.э. Под натиском завоевателей пали города Шумера. Гутии двинулись дальше — вглубь Аравийского полуострова и, возможно, согнали с населенных мест часть семитских племен, мигрировавших на побережье Средиземного моря.

Я вспомнил свой давний спор с одним знатоком финикийской истории. Тогда я предложил ему версию, от которой он отмахнулся, как от назойливой мухи. Мне же предложенная гипотеза показалась достаточно интересной. Смысл ее сводился к следующему. В конце II тысячелетия до н.э. к берегам Средиземного моря пришли не кочевые племена, сдвинутые со своих насиженных мест на Аравийском полуострове, а бежавшие под натиском гуниев сами шумеры, точнее, их не-

*Семья Ароновых: Яна, Григорий, Елена и Игорь*

большая группа. Они-то и научили всему тех, кто жил на побережье, но из-за своей малочисленности довольно быстро ассимилировались и растворились, не оставив о себе непосредственной информации. Почему я так думаю? Потому что только после происшедших событий на берегах Финикии зарождается настоящая морская торговля, строятся свои собственные суда для дальних плаваний. Притом эти суда отличны от египетских по своей форме и, наоборот, имеют сходство с шумерскими, отличительной чертой которых были высокие фор- и ахтерштевни, то есть нос и корма. Но это только гипотеза, которую практически нельзя подтвердить.

Наука же считает, что пришедшие на новые земли племена вынуждены были в корне изменить свой образ жизни. Они стали учиться у тех, кто жил на побережье, обрабатывать землю или пускаться на утлых челнах в море в поисках рыбы. Побережье же было заселено испокон веков, о чем свидетельствуют раскопки.

Человек на побережье Восточного Средиземноморья обосновался еще в XII тысячелетии до н.э., занимаясь рыболовством и собирательством, а к VIII тысячелетию появляются первые скромные рыбацкие поселки, состоящие из групп временно обитаемых деревянных хижин. Каждая такая хижина имела площадь всего 4-5 квадратных метров. Древнейшее постоянно используемое поселение в Ливане восходит к V тысячелетию, и находилось оно на территории позднее возникшего Библа. К IV тысячелетию поселение на месте Библа расширилось — дома стали крупнее, их крыши изготовлялись из тонких бревен, на которые накатывали плотный слой глины. Стала разнообразной и форма зданий, строившихся теперь как квадратными, так и круглыми.

К началу III тысячелетия в Библе возникают важные предпосылки городской культуры. Здесь обнаружены первые признаки существования защитных укреплений, состоявших из насыпного вала, ограждавшего отдельные группы домов. Увеличиваются и строившиеся дома, формируются некоторые подобия улиц.

Пришельцы сталкиваются с достаточно развитой культурой. Местные жители умеют обрабатывать металлы, занимаются земледелием и довольно успешно торгуют с соседями, находясь на важнейшем перекрестке торговых маршрутов.

С глубокой древности эта земля стала связующим звеном между Египтом, Малой Азией, Месопотамией и островами Эгейского моря. Из Месопотамии в Финикию шли два караванных пути. Один, более длинный — по Евфрату к его

***Интернациональная группа, изучающая немецкий язык для подготовки диссертационных работ. Университет г.Мюнстера, Германия***

большой излучине, где эта великая река ближе всего подходит к Средиземному морю, и далее на юго-запад — в долину реки Оронт, откуда был выход к финикийским городам. Другой путь был короче, но менее безопасный. Он вел из долины Евфрата в Пальмирский оазис и далее — к верховьям Оронта.

Египет был отрезан от Финикии Синайской пустыней, и наилучшим способом вести торговые дела были морские караванные пути. То же самое можно с уверенностью сказать и об островных цивилизациях Эгейского моря. Наиболее ранним центром финикийской торговли, как показали раскопки, считается город Библ. Возникновение государственности в Библе ученые относят к первой половине III тысячелетия до н.э. Здесь найдены египетские надписи XXVIII – XXIII веков до н.э., свидетельствующие о торговых операциях, связанных с продажей леса в Египте. В это же время, помимо древесины, в Египет из Библа ввозились вино и оливковое масло. Глиняная тара из-под этих товаров найдена при раскопках в долине Нила. Предположительно через Библ могли попасть в Египет и изделия из Шумера, такие как обсидиановый нож с рукояткой из слонового бивня, на одной из сторон которого высечена сцена битвы человека со львами. В человеческом образе просматриваются черты древних шумерских богов — это и форма головного убора, и стиль длиннополой одежды, форма лица с большим носом. Возможно, это величайший шумерский герой Гильгамеш. Другая сторона рукоятки ножа изображает сцену морской битвы между судами, по форме в точности соответствующими египетским, и судами, имеющими высоко поднятые нос и корму. Очертания этих судов в точности совпадают с формой шумерских кораблей. И это за тысячи километров друг от друга!

В Междуречье найдены бусы из аметиста. Фиолетовый горный хрусталь, из которого они изготовлены, отличен от хрусталя, имеющегося в месторождениях Передней Азии, и полностью аналогичен египетскому аметисту. Находки, сделанные как в Египте, так и в Шумере, относят к первой половине III тысячелетия до н.э. На стороне древнейшей посреднической торговли Библа между Египтом и Шумером и современные данные археологии. Обширные археологические работы, проведенные в зонах затоплений, образующихся в связи с постройкой современных плотин на Евфрате, и на большом удалении от них, позволили с уверенностью сказать о существовании очагов шумерской цивилизации, служивших помощниками в проведении торговых операций.

*Р.Кравцов*

*г.Мюнстер*

Во второй половине III тысячелетия до н.э. активную торговую деятельность начинают вести и другие поселения средиземноморского побережья, в первую очередь Угарит. Путь к нему от Евфрата ведет через Эблу и перевал в горах Хази.

Именно Эбла и являлась одним из таких перевалочных пунктов, где были заимствованы у Шумера язык и другие приметы цивилизации. В раскопанном дворце правителя Эблы были найдены запасы необработанного лазурита из Афганистана, обломки египетских алебастровых сосудов с надписями фараонов Хефрена и Пиопи (VI—VI династии XXVII—XXII вв. до н.э. — **Прим. авт.**).

О том, какой интерес для мощных государств, таких как Египет и Шумер, представляло Восточное Средиземноморье, говорит уже тот факт, что города-государства Сирии, Финикии и Палестины подвергались постоянной агрессии с их стороны.

Надписи Саргона I (конец XXIV в. до н.э. — **Прим. авт.**), создателя Шумеро-аккадского государства, и его внука Нарам-Суэна упоминают о военных походах к Кедровым горам в Ливан, выходу к морю Заката — Средиземному морю и даже о захвате островов Кипр и Крит. Саргон I похвалялся тем, что заставил восточно-средиземноморские города платить ему дань.

Но походы армий Саргона I и Нарам-Суэна не стали бедой для городов побережья. Беда пришла позже — с племенами, нахлынувшими из глубин Аравийского полуострова. Почему же средиземноморские поселения покорились пришельцам, находившимся на более низкой ступени развития? Очевидно, первой из причин была малочисленность коренного населения, слабая защищенность поселений и городов, слабость на тот момент покровителей Ливана, разгромленного гутиями Междуречья и охваченного междоусобицей Египта, где шла борьба между двумя политическими центрами — Гераклеополем и Фивами. Произошедшие трагические столкновения на какой-то период остановили развитие городов побережья.

Но запустение и хаос продолжались недолго. Слишком привлекательным было расположение торговых центров, чтобы его быстро не оценили новые хозяева прибрежной полосы. Об изменениях, происшедших в конце III тысячелетия до нашей эры, можно судить по изменению местных наречий, разделивших страну на две части. Пришедшие на берег Средиземноморья южно-семитские скотоводческие племена недолго оставались на низком уровне развития. Они быстро

*В.Устянский*

*С.Сергеев*

*Г.Кимаковский*

учились у покоренных местных жителей, а их многочисленность заставила развивать как морской промысел, так и ремесла. Огромные стада домашних животных на побережье не было возможности прокормить, и вскоре народ, называвший себя хананеями, начал вести оседлый образ жизни, быстро приспособившись к климату и условиям жизни на новых землях.

Египтяне называли хананеев фенеху, а греки — фэйникес. Фенеху быстро овладели всеми необходимыми знаниями и, добавив к ним свою природную смекалку и гибкость, возродили бывшие города и поселения, а самое главное — основали ряд новых, среди которых Арвад, Сидон, Берит. Об этом мы узнаем из дошедших до нас источников III династии Ура, той самой династии, которая начала править в Междуречье после изгнания гутиев. Цари Шумера и Аккада, Шульга (2094-2047 гг. до н.э.), Амар Зуэн (2046-2038 гг. до н.э.) и другие, вели постоянную экспансию в Восточное Средиземноморье, подчинив себе выше названные города. Раз за разом побережье становится легкой добычей захватчиков. Если внимательно посмотреть на географическую карту, то становится понятной та легкость, с какой подчиняют себе города Ханаана то государства Междуречья, то Египет, а позже и Хеттская держава.

Происходит это потому, что возникавшие города, становившиеся маленькими государствами, ввиду пересеченности рельефа, разнородности типов хозяйства и отсутствия достаточно крепких экономических и политических связей, никогда не были объединены в единое целое. Это положение не сулило им ничего хорошего, и поэтому на протяжении столетий Финикия попадала под влияние то одного соседа, то другого. К счастью для Восточного Средиземноморья, деспотичная власть царей Шумера и Аккада была недолговечной…

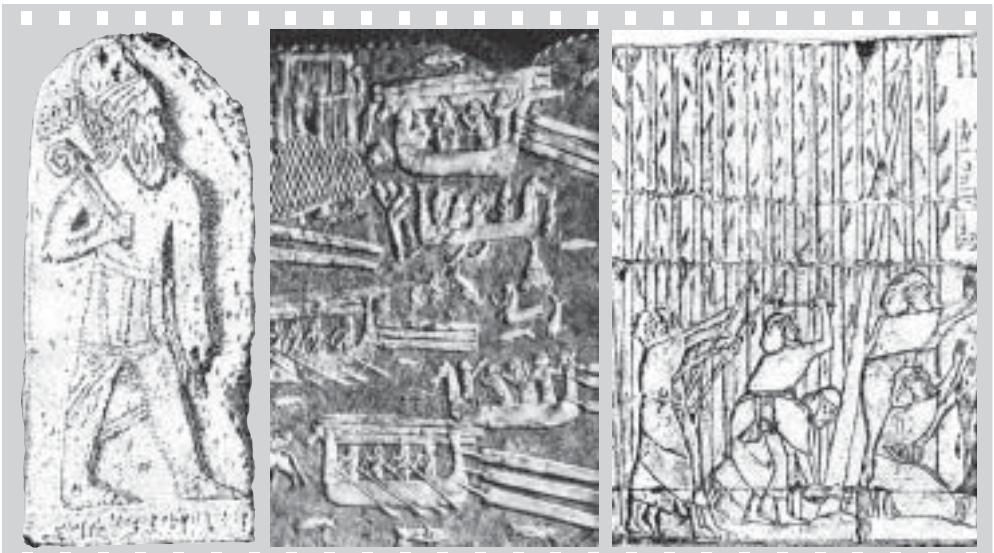
…Я не заметил, как задремал. Спать мне пришлось недолго. Рано утром меня разбудили дети, собиравшиеся в школу и детский сад, и сам хозяин дома.

— Ну что, полуночник, поехали в университет?

В старинном здании было необычно тихо. Аудитории пустовали. Работали только бухгалтерия и библиотека, в которой Игорь внес за меня необходимую сумму на продолжение учебы и работы в библиотеке.

— Спасибо тебе, Игорь. Постараюсь вскоре отдать. Вы с Леной просто мои ангелы-хранители.

Я пожал другу руку. Он как-то странно посмотрел на меня и спросил:



***Барельефы: бог Мелькарт; лодки-«коньки»; рубка ливанского кедра***

— Послушай, что произошло? Ты прямо светишься. Только не рассказывай мне вновь о Змеином.

— Ты прав. Я, наверное, произвожу сейчас вид не совсем нормального человека, но виною всему именно Змеиный. Находясь на острове, я принял решение.

— Какое же, если не секрет?

— Нет! Какой же это секрет?! Я хочу строить финикийский торговый корабль и совершить на нем несколько плаваний маршрутами древних мореходов.

Мой друг помолчал, затем, покачав головой, произнес:

— Ты неисправим. Твоя последняя одиссея была не совсем удачной. Вспомни, каким истощенным и нервным ты к нам попал. Мы с тобой возимся уже два года, чтобы ты пришел в себя, а ты, не успев окрепнуть, уже вновь за свое.

— Пойми, это будет не завтра, через год, два... Необходимо закончить географическое обоснование, сделать чертежи, найти деньги на строительство.

— Ну-ну! Дерзай. Блажен, кто верит, а в твоем случае я бы сказал: верь не верь, а ничего у тебя не получится. Сейчас другое время, не найдешь ты поддержки. Время сумасшедших вроде тебя проходит.

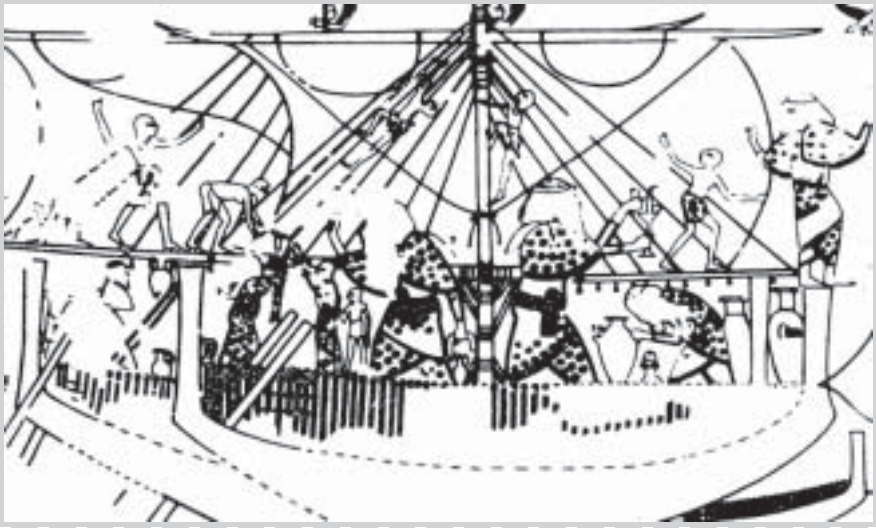
— Посмотрим, Игорь, посмотрим... А пока я могу воспользоваться на какое-то время твоим гостеприимством?

— Безусловно. Ты нам не обуза.

До начала курса лекций по немецкому языку оставалось около месяца. Друзья помогли мне найти работу, которая начиналась еще до шести часов утра. К двенадцати я уже был свободен и, наскоро съев бутерброд, отправлялся в библиотеку за порцией новой информации, которая теперь сконцентрировалась вокруг городов-государств Восточного Средиземноморья. К началу лекций в октябре у меня уже был подобран материал о втором большом историческом этапе развития Ханаана.

Однажды, засидевшись до глубокой ночи, я поделился накопленными сведениями со своими друзьями.

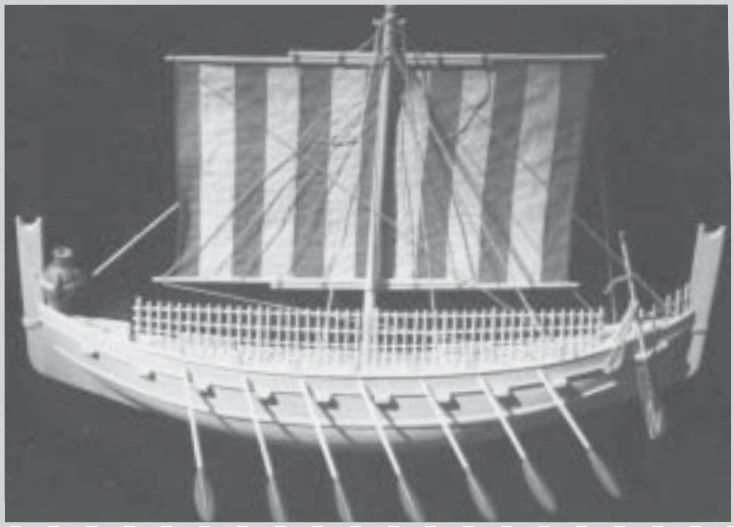
С момента смешения южно-семитских и западно-семитских племен в конце III тысячелетия до н.э. и начинается второй большой период развития восточно-средиземноморских городов-государств на территории Финикии. В начале II тысячелетия до н.э. Сидон, Библ и Арвад превращаются в небольшие процветающие города-государства. На какой-то период ослабевает влияние Шумера, внутри которого происходят смены правителей и образование государства Вавилон.



***Погрузка финикийских кораблей в Египте на реке Нил. III тыс. до н.э.***

Города Финикии, получив временную передышку, начинают укрепляться. Наряду с известными центрами торговли появляются новые, в том числе и сыгравший впоследствии важную историческую роль — город Тир. Географически Финикия — единственный приморский район Ближнего Востока, где экономическое развитие и процветание зависят в большей мере от моря и морской торговли. Города, богатея, вызывали зависть у соседей и вынуждены были постоянно защищать себя. Интересно, что Сидон, Тир и Арвад вообще образовались на прибрежных островах и были окружены мощными оборонительными укреплениями. Покорить Тир смог только через полтора тысячелетия в IV в. до н.э. Александр Македонский. О полнокровной торговле через финикийские города-государства в первой половине II тысячелетия до н.э. можно судить из архива государства Мари. В архивах дворца Мари был найден целый ряд глиняных табличек, перечисляющих подарки, получаемые из разных мест.

Записи эти сделаны во времена правления вавилонского царя Хаммурапи в XVII в. до н.э. В табличках упоминаются слитки меди и дорогая ткань с острова Кипр, золотые сосуды работы библских мастеров. Упоминаются также изделия далекого острова Крит — это оружие, окованное золотом со вставками синего лазурита, и дорогая ткань. Эту ткань марийский царь отправляет в дар Хаммурапи. Медные слитки из рудников Кипра попадали в Мари и далее в Вавилон через Угарит, расположенный на побережье напротив острова. В Угарите были найдены дары фараона Сенусерта I и жены Сенусерта II, относящиеся к XIX в. до н.э., а также раннеминнойские критские сосуды. Финикийские цари были отличными хозяйственниками. Это доказывают тысячи глиняных табличек, оказавшихся счетами управляющих, в которых регистрировались торговые операции, поступления и выдачи товаров, долговые обязательства. Но не только природными ресурсами торговали финикийцы, не были они и бездумными посредниками. Находясь на пересечении караванных путей, они учились у народов, окружавших их, и зачастую шли в вопросах развития ремесла еще дальше. Так было, например, с изделиями из стекла и красками для окрашивания тканей. Стекло было известно уже во времена Древнего царства. Египетские мастера умели изготовлять стеклянную глазурь, знал ее и Шумер, а от его преемника — Вавилона — сохранились даже описания устройства стеклоплавильных печей. Финикийцы знали о существовании стекла и выгодно торговали изделиями из него. Но этого было для них мало.



***Модель финикийского судна III тыс. до н.э.***

На юге страны у подножья горы Кармел морской берег был покрыт белым чистым песком. Финикийские ремесленники научились смешивать его с селитрой, мелкие месторождения которой возникали в результате разложения продуктов жизнедеятельности животных в пещерах, а также в старых городищах, стойбищах и на пастбищах. Смешивая белый песок и селитру, их плавили в печах тем же способом, что и медную руду, терпеливо очищая от примесей. Получалась прозрачная стеклянная глазурь. До этого этапа все было так же, как и в Египте и Шумере, но с этого момента и начинается то искуснейшее действо, благодаря которому мир получил удивительные произведения искусства. Финикийцы научились не просто формовать стеклянную глазурь, а выдувать ее. Выдували маленькие сосудики для душистых благовоний, большие сосуды для изысканных вин. Изготавливали они и круглые зеркала, в которых лица отражались яснее, чем в обыкновенных полированных бронзовых. Создав новый вид ремесла, финикийцы с большим успехом начали торговать изделиями из стекла со своими бывшими учителями — Египтом и Вавилоном.

Нельзя не отметить и тот факт, что финикийские мастера, пронеся свои секреты через тысячелетия, стали предшественниками венецианских мастерских с их изделиями, напоминающими хрупкостью и красотой переливов игру мыльного пузыря и морской пены.

Дворцовые записи государства Мари и Вавилона сообщают о получении с Кипра и далекого Крита дорогих тканей. Как изготавливать стекло, так и окрашивать ткани умели и в Древнем Египте и Шумере. Стоимость такой ткани всегда определялась не только ее прочностью и легкостью, но и богатством цвета и, самое главное, его стойкостью. Предположительно именно критские и кипрские мастера первыми начали окрашивать ткани в пурпурные цвета красителями, изготавливаемыми из секрета желез морских улиток семейства иглянок. Разные моллюски этого семейства дают при окрашивании разные оттенки пурпура — от красного до фиолетового. Изучив секреты окрашивания тканей у своих торговых партнеров, финикийцы, как и в случае со стеклом, идут дальше, они ставят ремесло на промышленную основу, четко подразделяя работников на тех, кто добывает улиток в море, тех, кто окрашивает ткани, и тех, кто ими торгует. Большинство красилен находится под непосредственной опекой царей городов-государств.

Получив однажды возможность выгодно изготавливать и сбывать свой то-

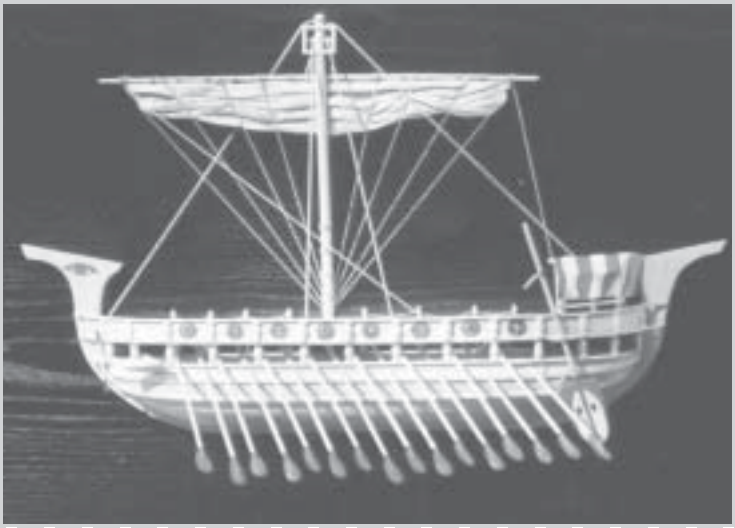
*Пурпуроносные раковины*

*Барельеф финикийского корабля I тыс. до н.э. (тартесский корабль)*

вар, финикийцы приписали себе всю заслугу в открытии окрашивания. Их легенда рассказывает, как был открыт способ окрашивания ткани. Однажды собака царя Тира, правившего городом в первой половине II тысячелетия до н.э., разгрызла валявшуюся на берегу раковину улитки. Через какое-то время ее шерсть окрасилась пурпурно-кровавым цветом. Испугавшись, что собака поранилась, гулявший с ней смотритель попытался обмыть ее, но краска была несмываема. Он рассказал о произошедшем царю, который приказал принести ему похожие раковины. Раздавливая их, царь обнаружил мелкие капли желтоватой жидкости, которая со временем становилась пурпурно-красной.

Действительно, железа живого моллюска выделяет не пурпурный, а желтоватый секрет. Пробыв некоторое время на солнце, тот сам собой перекрашивается: вначале делается зеленым, затем синим, темно-красным и, наконец, красно-фиолетовым. Именно в Тире изготавливались самые лучшие ткани, окрашенные в пурпур. Если сопоставить стоимость, то за грамм пурпурной краски платили двадцать-двадцать пять грамм серебра. В нашем исчислении за килограмм шерстяной ткани, окрашенной в пурпур, надо было бы заплатить около 2500 долларов США. Килограмма же окрашенной ткани вряд ли бы хватило, чтобы пошить длинное царское одеяние. Одежды, окрашенные в пурпур, сверкали на солнце. Если краску замешивали погуще, ткань становилась лиловой, если пожиже — она алела, как будто обрызганная кровью.

Окрашенная ткань практически не была подвержена атмосферному влиянию. Ее можно было стирать и в речной, и в морской воде, в холодном, как лед, горном ручье и в котле с бурлящим кипятком. Одежда из такой ткани имела баснословную стоимость и была доступна только высшему сословию. Когда Александр Македонский захватил Тир, там были обнаружены несколько тонн пурпурной краски. Чтобы произвести ее, нужно было выловить миллионы улиток, так как для получения одного грамма пурпура нужно взять секрет желез нескольких сотен этих моллюсков. Делалось это обычно так. Улиток извлекали из раковин, вымачивали в соляном растворе. Затем десять дней кипятили в котле, выпаривали лишнюю влагу. После этого краску очищали от возможных примесей и только потом опускали в нее шерсть или лен. Пурпур употребляли не только для окрашивания тканей, но и изделий из слоновой кости, древесины, папируса. Применялся он в смеси с мелом и в художественной росписи.



***Модель финикийского судна I тыс. до н.э.***

С пурпурным цветом, по-видимому, связано старое название Финикии и окрестных областей — Ханаан (Кина-ну), и греческое название финикийцев — фэйникес — “красноватые”, “красно-бурые”, или, скорее, “багрянщики”, “красящие в багряный цвет”.

По мнению философа Филона Библского, жившего в I в. до н.э., финикийцы считали своим первопредком мифического героя по имени Хна, возможно, “багряный”, отождествляемого с образом Солнца. Соседи финикийцев из зависти а, возможно, и за нанесенные им обиды, воспринимали финикийского прапращура как первозлодея Каина.

В первой половине II тысячелетия до н.э. расширяются торговые связи между финикийскими городами и Египтом. В надписях этого времени говорится об египетских торговых экспедициях в Восточное Средиземноморье. Но Египет ведет не только торговую, но и военную экспансию. Есть ряд свидетельств, говорящих о том, что Библ находился в зависимости от державы фараонов. От окончательного порабощения Финикию спасли полчища гиксосов, напавших на Египет в XVIII столетии до н.э., разгромивших его армии и поработивших плодородную долину Нила. Гиксосское владычество длилось до первой половины XVI столетия до н.э., после чего в Египте образуется Новое царство, фараоны которого Яхмос, Аменхотеп I, Тутмос I, царица Хатшепсут, Тутмос III в период с 1570 по 1491 годы укрепляют могущество Египта и ведут захватнические войны в землях Сирии и Финикии. Границы Египта простираются вплоть до Евфрата. Города Финикии сохраняют некоторую самостоятельность, но гнет египетских правителей был настолько силен, что часть населения городов-государств начинает мигрировать в основанные не так давно колонии на побережье островов Эгейского моря, на Сицилию, Сардинию, Северное побережье Африки.

Мой рассказ подошел к концу, вызвав интерес радушных и гостеприимных хозяев.

— Вижу, ты не собираешься отказываться от своей идеи, раз так скрупулезно изучаешь историю Финикии, — поразмыслив, произнес Игорь.

— Нет, конечно. История этого народа столь поучительна, сколь и загадочна. После финикийцев ведь почти не осталось письменных памятников. Об их культуре мы судим по записям, сделанным другими народами. Это и вызывает часто споры, недоверие к деяниям древних торговцев и мореходов.

*Бог Баал-Хаммон*

*Богиня Тиннит*

*Знак Тиннит*

— А ты и впрямь считаешь, что три с половиной тысячи лет тому назад они свободно плавали в открытом море, не придерживаясь берегов? Без компаса, карт?

— Конечно, считаю. Компасом и картами им были звезды, течения, цвет воды, летящие птицы и чутье. Знаешь, мы многое уже испытали на "Ивлии", но если удастся построить торговый финикийский корабль, то о морских навыках древних мы узнаем еще больше…

Через несколько дней начинались занятия, и к моим заботам о заработке средств на хлеб насущный и изучении историографии Финикии добавились лекции по немецкому языку. Времени на раздумье, сопоставление фактов, изучение карт и предполагаемых маршрутов плаваний финикийцев оставалось все меньше.

К нам в группу добавились новички из разных стран мира, один из которых оказался сирийцем, по образованию юристом, готовящим какую - то сложную научную работу в области арабской юриспруденции. Откровенно говоря, я совершенно не понимал выдвигаемых им тезисов, но, к моему удивлению, Рашид неплохо разбирался в прошлом стран Восточного Средиземноморья. Наши беседы на переменах приобрели форму вопросов и ответов, где вопрошающим был я, а отвечающим Рашид. Совершенно неожиданно для самого себя я стал беззастенчиво напрашиваться к новому знакомому в гости и, видимо, делал это так убедительно, что он согласился уделить мне несколько дней во время зимних каникул и отвезти меня из родного Дамаска в Тир машиной, став гидом и покровителем. По правде сказать, я не сразу поверил в удачу, а мои друзья вообще посчитали, что я спятил, решив выбросить на непонятную поездку с таким трудом заработанные деньги. После воды, в которую я окунул руку на Змеином, согласие Рашида было вторым провидением, подсказывающим мне, что я нахожусь на верном пути. Единственное, чем огорчил меня Рашид, было то, что, по его мнению, ничего относящегося к столь древним временам, в Тире я не найду.

— Слои древнего тирского государства не раскопаны. То, что ты увидишь, принадлежит временам, когда Финикией правил Рим.

— Ну что ж, и это не каждому удается, — парировал я неутешительное заключение сирийца.

*На развалинах Тира*

# Глава 2.
# *На земле легендарного Ханаана*

Самолет качнул крыльями и попрощался с аэропортом Франкфурта. Я никак не мог прийти в себя. Еще утром был на работе и вот тебе на — после обеда лечу в Сирию. Правда, всего на два дня, но это огромный успех, к тому же сейчас, в новогодние каникулы, билет с фиксированной датой возвращения дает огромные скидки. Рашид улетел раньше и встретит меня в аэропорту. В моем багаже совсем немного вещей, самое главное — фотоаппарат и несколько тонких папок со строго хронологически подобранными материалами по истории Финикии. Соседи по рейсу кто дремлет, кто слушает музыку. Я же наконец-то могу сосредоточиться на своих бумагах. Последние месяцы прошли в таком темпе, что, по правде, я не успевал зачастую даже нормально поесть. Но сейчас можно расслабиться и почитать повнимательнее те материалы, которые я накапливал совершенно механически.

Египет и Вавилон были не единственными государствами, которые оказывали влияние на Восточное Средиземноморье. С начала XV века до н.э. возрождается мощное Хеттское государство на севере Малой Азии. Широкая военная деятельность хеттского царя Шупилу приводит к восстановлению Хеттского государства в восточной части полуострова. В результате военных действий грозного царя государство расширилось вплоть до Ливанских гор. Вскоре Хеттское царство приходит к столкновению с Египтом.

Хетты стремятся к Сирийскому и Финикийскому побережью. Их продвижение приводит к потери Египтом своего влияния в Восточном Средиземноморье. Судя по письмам финикийских царей, обращенным к египетскому фараону, хетты проникли не только в Сирию и Финикию, но даже на юг — на земли современной Палестины. Хетты стали угрожать Библу — городу-порту, бывшему долгое время оплотом Египетского государства в Финикии.

Правитель Библа Риб-Адди сообщал фараону: “Я слышал о том, что хетты предают страны огню. Я несколько раз писал об этом, но не получил ответа. Захвачены все области царя, моего господина, но мой господин держится от них в

стороне. И вот теперь будут доставлены воины из хеттских стран для того, чтобы завоевать Библ".

Более столетия хетты господствовали в регионе. Их экспансия была остановлена только при фараоне XIX династии Рамзесе II в конце XIV века до н.э. Египет пережил расцвет военной мощи и одержал ряд побед над хеттами, принудив их заключить мирный договор в 1312 г. до н.э., по которому Финикия была разделена на две части. Север вместе с Угаритом остался за Хеттским государством, юг и главные города Финикии вновь попали под власть фараонов. В регионе наступило временное затишье. Но и оно по историческим меркам пролетело, как мгновение.

Уже к середине XII столетия до н.э. над Малой Азией нависла новая угроза. С Балканского побережья, сметая все со своего пути, двинулись полчища племен, получивших общее название "народы моря". Их походам предшествовала легендарная осада Трои союзом ахейских племен. Троя пала, за ней пало и Хеттское государство. "Народы моря", дойдя до Финикии, столкнулись с египтянами. Напряжением всех сил стране Нила далась победа над "народами моря", которые были частично рассеяны, а частично поселены египтянами на землях южнее Финикии. Один из "народов моря" назывался "пилишитим", именно от него и получила эта земля имя Палестина...

Время перелета подходило к концу. Было объявлено снижение. Три часа полета пролетели для меня быстро. Зимний день догорел, и солнце золотило голубоватые облака. Самолет прорезал несколько зазевавшихся туч, по фюзеляжу застучали льдинки, и вот вдалеке под нами показались темные горы, покрытые белоснежными шапками вечного снега. Справа от нас нескончаемой цепью тянулись горные массивы Ливана и Антиливана.

Среди Восточного Средиземноморья Ливану принадлежит первое место по высоте и протяженности. На 170 км он сопровождает побережье от широкой низины Хомса до глубокого разреза долины реки Эль-Литани, достигая почти 50-километровой ширины. Его горы, плато и ущелья занимают около 5 тыс. кв. км. Горный массив Ливана состоит в основном из одной гигантской гряды. Наибольшую высоту горы имеют в своей северной трети, пик Курнет-эс-Сауда вознесся

*Развалины Карфагена*

*Жертвенные обелиски*

на 3088 м. К югу горы становятся ниже, опускаясь до 2000 м, а после Галилеи доходят до средних высот.

Прибрежная полоса, которая лежит где-то там далеко, за горами, достигает на юге ширины более трех километров между Тиром и Сидоном, а на севере, начиная от Триполи, более 10 километров, так как горы отступают от берега моря довольно далеко.

Быстро темнеет. Внизу появляются огоньки селений, загорается разноцветием и открывающийся внизу Дамаск...

Рашид встречает меня в аэропорту. Встречу предваряет долгая процедура оформления моей визы. Я терпеливо жду. К счастью, никаких препятствий к моему посещению арабской страны нет. Современная автострада приводит нас почти в центр города, и мы начинаем медленно пробираться по "затопленным" автомобилями улицам восточного города. У Дамаска тысячелетняя история. Первые упоминания о нем относят к II тыс. до н.э.

— Ну что, как перелет, не укачало? Обычно в районе гор Ливана всегда большая турбулентность.

— Нет, Рашид, все отлично. У меня глаза просто разбегаются, до чего красиво все освещено вокруг! Какие красивые здания, просто дворцы!

— Спасибо. Мне приятно это слышать. Сегодняшний Дамаск — это современный город. Рад, что тебе нравится. Мой город один из самых древних городов мира. Записи о нем находят в анналах египетских фараонов XVI века до н.э. Здесь скрещивались торговые пути всех стран Древнего мира. По дорогам сюда стекались товары из Аравии, Междуречья, Египта, Финикии, стран Восточного Средиземноморья. Это способствовало развитию торговли и процветанию как самого города, так и всего региона.

— Ты прав. Это и вправду один из центров Древнего мира. В X веке до н.э. город, освободившись от влияния и Египта, и Вавилона, стал центром Дамасского царства, богатевшего на торговле вином и шерстью.

— И не только этих товаров, Игорь. Здесь были прекрасные мастерские по изготовлению оружия и доспехов, гончарных изделий и изделий из стекла. Так что не только столь любимые тобой финикийцы умели извлекать выгоды из удоб-

*Карфагенские барельефы и терракотовая маска*

ного расположения своих поселений и навыков ремесленников, но и сирийцы.

Яркие улицы центральной части города сменяются более темными. Рашид живет на окраине города, в тихом и спокойном районе. Его семья — потомственные юристы, ведущие свою частную практику более 50 лет. Подъезжая к большому белому дому, скрывающемуся за высоким забором, Рашид произносит:

— Вот мы и дома. Мои родители в отпуске в Египте, брат с семьей живет в центре отдельно, так что не обессудь, но кормиться будем в небольшом ресторанчике. Ты вообще ел что-либо восточное?

— Ел, конечно, в Стамбуле и Чанак-Кале.

— Ах, нашел что вспомнить. Стамбул давно уже не азиатский, а европейский город.

Не заходя в дом, мы прошли на соседнюю улицу. Было не по-зимнему тепло. Еще несколько часов назад я месил мокрый снег, а вот здесь, за тысячи километров от Европы, сухо и тепло. Только сейчас я заметил, что до сих пор ношу на руке теплую куртку. Заметив это, Рашид громко рассмеялся. Худощавый, часто улыбавшийся сириец был по-восточному вежлив. Мы сели за небольшой столик, и вскоре нам подали лепешки и баранину, приготовленную в сладковатом, дышащем пряностями соусе. На стенах ресторанчика были развешаны медные блюда, трубки кальянов и черно-белые фотографии Дамаска, каким он выглядел еще до Второй мировой войны. Насытившись, я стал рассматривать виды города и привлек тем самым внимание Рашида.

— Жаль, что у так мало времени. Если мы потратим его на осмотр Сидона и Тира, то я не смогу показать тебе Дамаск. А мой родной город заслуживает того, чтобы о нем говорили. Здесь есть фундаменты еще тех зданий, которые были сооружены во времена Дамасского царства. В IX веке до н.э. оно играло первостепенную роль в регионе, присоединив к себе Палестину и часть Финикии. Царь Бен-Хадад II сумел отразить нападение Ассирии, а его преемник Азаил брал дань с Израиля и Иудеи.

— Рашид! Ты не похож на араба. Так хорошо разбираешься в истории, а твои соотечественники, кроме Корана, ничего в жизни не читали.

— Ты плохо знаешь арабский мир. Здесь много умных и начитанных людей.

***Погрузка зерна на римский корабль в Карфагене (мозаика)***

Посмотри на фотографии на стенах. Такими бедными мы были всего 60 лет тому назад, а сегодня… Ты сам видел, как красив мой город. Здесь все современное.

— Не обижайся, Рашид, я и вправду мало знаю о современном арабском мире, но если хоть пять процентов арабов будут такие, как ты, то я уверен, что ваш мир ждет процветание. А история Дамасского царства мне известна неплохо. Жаль, что она закончилась трагически. В конце VIII века до н.э. город пал и был разрушен войсками грозного ассирийского царя Тиглатпаласара III.

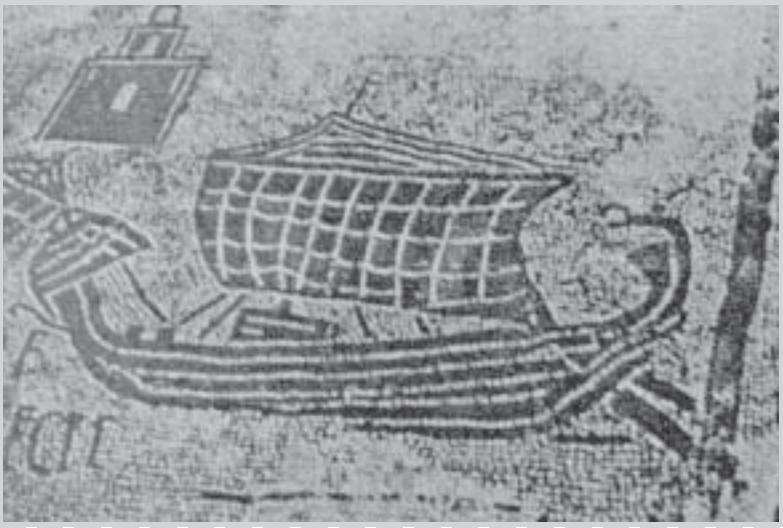
— Но вскоре возродился и играл немаловажную роль как в Ассирии, так и в более поздние времена в Нововавилонском царстве, Персии, державе Александра Македонского. Ты помнишь, мы проезжали сегодня освещенные крепостные стены. Так вот они были заложены еще в римское время и охраняли южные рубежи Византийской империи до середины седьмого века, когда сюда пришли мои предки. И основали Халифат.

— Рашид, я знаю, что крестоносцы трижды пытались взять Дамаск, — в 1125, 1129, 1148 годах, но так городом и не овладели.

Наш ужин подошел к концу. Я был согласен с моим другом, Дамаск заслуживал того, чтобы остаться здесь и внимательно изучить его историю. Но я приехал сюда за тридевять земель не за этим. Моя цель — города Финикии, и я с удовольствием завалился бы спать, чтобы утром побыстрее выехать на побережье. Рашид, видимо, понял мое желание, и вскоре мы оказались в его красивом белокаменном доме, где мне была предоставлена небольшая комната с кроватью и рабочим столом.

Утро наступило так быстро, что я чуть было не спросил своего хозяина: “Ложились ли мы спать?”. Но Рашид поторопил меня. Нам предстоял неблизкий путь через горы. Тихо заурчал маленький “Пежо”, и мы через непродолжительное время выбрались из многолюдного города, въехав вскоре на добротную автостраду. Впереди были видны горы Антиливана. В предгорьях была и граница между Сирией и Ливаном. Указатель арабской вязью сообщал, что от Дамаска до Бейрута 120 километров.

— Не смотри, что расстояние такое небольшое. Ехать до Бейрута будем часа три: горы, граница, перевал…



*Римский торговый корабль*

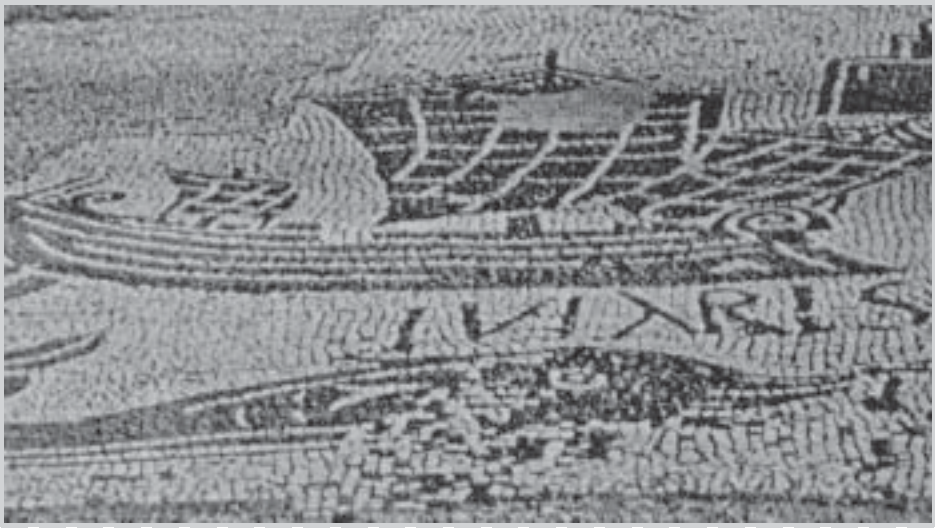
Дорога стала петлять, и Рашид сосредоточился на управлении. Мы начали взбираться все выше и выше, обгоняя грузовики, идущие к границе. Горный ландшафт был достаточно удручающим. Почти никакой растительности, только кое-где виднелись одинокие невысокие деревца.

Горы Антиливана встретили нас прохладой и сильным ветром. Легкую машину чуть не сносило с пути. Через несколько километров дорога начала спускаться во впадину Бекаа. Там виднелись сады и рощицы. Горы, обступившие Бекаа с запада и востока, были совершенно безлесны, что неудивительно, так как леса, которыми славились Ливан и Сирия в древности, давно были вырублены. Я раскрыл свою папку и, чтобы скрасить монотонно петлявшую дорогу, стал читать Рашиду выдержки, собранные мною о главном предмете торга финикийцев — древесине кедра.

— Знаешь, Рашид, кедр недаром украшает государственный флаг Ливана. Во все времена эта земля считалась "классической" страной кедра. Но слава кедровых лесов закатилась. Вряд ли сойдут за строевой лес суковатые, с разветвленными стволами "ветераны" знаменитых кедровых рощ, которые мы видели. Хозяйственное значение кедра в древности определялось прежде всего тем, что эти деревья росли большими лесными массивами.

— Мне немножко обидно за Сирию, Игорь! Кедровые леса не были монополией Ливана. Они встречались и в сирийских, и в малоазийских прибрежных горах, а также на Кипре и в Северо-Западной Африке. Более важное значение Ливана среди этих кедровых районов кроется в его близости к стране Нила. Древний Египет не мог удовлетворить свои растущие потребности в лесоматериалах за счет собственных ресурсов. Использование отечественных древесных пород ограничивали прежде всего большая твердость и суковатость древесины, представленной акацией.

— В этом ты прав. Легче всего в Египет древесину было доставить с берегов Финикии. Большая часть леса, привозимого в Египет из Ливана, использовалась в культовых целях. И здесь наряду с внутренней отделкой храмов на первом плане стояло сооружение судов. Для египетских богов, так же, как и для людей, корабль был средством сообщения. Инвентарь, которым располагали храмы, все-



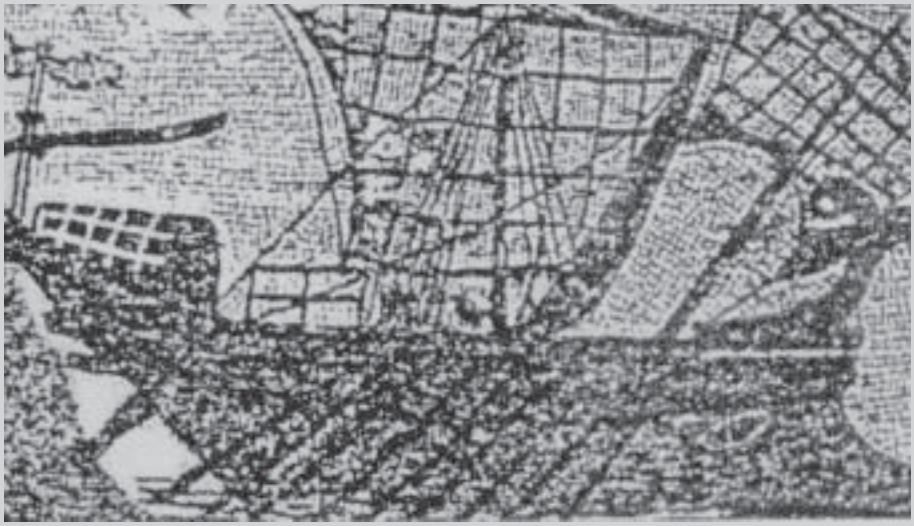
***Римский военный корабль***

гда включал в себя ладью для религиозных процессий. Такие суда сооружались из дорогостоящего привозного леса, доставленного с "лучшей из террас", как метко называли Ливан за особенности его рельефа. Даже в период ухудшения международного положения Египта, несмотря на большие трудности, для культовых целей старались добыть кедровую древесину в Ливане.

Я прочел Рашиду выдержку из доклада египетского вельможи Ун-Амона, который в 1080 г. до н. э. отправился в Библ, "чтобы доставить строительный лес для великой священной ладьи Амона — Ра, царя богов". Материалом для судна, предназначенного богу, мог быть только кедр. Повсеместно в Египте среди погребального инвентаря можно встретить корабль в качестве предмета, опускаемого в могилу вместе с покойником, чтобы уходящий в потусторонний мир не остался без транспортного средства. Обычно для таких целей было достаточно маленькой модели. Однако во время Древнего царства в захоронения царей клали настоящие нильские корабли до 50 м длиной.

— Как историк, ты, Игорь, должен знать, что рядом с пирамидой Хеопса в середине XX столетия были обнаружены две замурованные траншеи, в которых хранились в разобранном состоянии ладьи фараона Хеопса. Была произведена сборка этих удивительных судов, чья длина превысила 40 метров. Ладьи насчитывают сотни деталей, среди которых есть и балки длиной более 20 метров, выполненные из цельных стволов кедровой древесины, которая, несомненно, была доставлена из Финикии. Возможно, ладьи целиком изготавливались в Библе, а уже затем в разобранном виде доставлялись в Египет. Сегодня нет сомнений, что для строительства церемониальных судов материалом служили преимущественно кедр и другие деревья из Ливана.

— Да, я читал об этом, но древесина требовалась не только для кораблестроения, но и для строительства дворцов и храмов. Весьма значительная ее доля шла на могильные сооружения — обители вечного покоя. Возводимые со всей основательностью, какая только была возможна, они походили на жилища живых. Особенно грандиозные подземные усыпальницы царей и знати строились в раннединастический период и в эпоху Древнего царства. Зачастую эти сооружения состояли из более чем 40 помещений с массивными, а в главных отсеках еще и



*Карфагенский военный корабль*

весьма обширными деревянными потолками. Им надлежало быть достаточно прочными, чтобы выдержать груз насыпаемых над ними могильных холмов. Наконец, для погребения мертвых требовалось большое количество консервирующей кедровой смолы, чтобы заполнить ею полости тела при мумификации. Да и при совершении культовых обрядов такие продукты из кедра, которые использовались для умащения и воскурения, были незаменимы.

— Кедр нужен был не только Египту. Месопотамия не в меньшем объеме вынуждена была ввозить древесину, но в государства Двуречья ее привозили из лесных областей, расположенных ближе Ливана, и в первую очередь — из Сирии. Только из-за вырубки этих лесов в I тысячелетии до н.э. Ливан стал больше поставлять дерева в Месопотамию. Несколько раньше стали покупать ливанский кедр небольшие израильские и палестинские государства.

— Согласен с тобой, Рашид. Из Библии точно известно о поставках кедра Соломону Израильскому для строительства храма и дворца. Но в большинстве своем все эти поставки производились морем. Уже в III тысячелетии до н.э. египтяне снаряжали флотилии судов для походов к берегам Ливана. Корабли всего за четыре-пять дней достигали подходящего для высадки места на ливанском побережье. Благодаря местной рабочей силе египтяне там, видимо, не очень долго задерживались. Топор из инвентаря египетского отряда лесорубов тех лет, найденный в долине реки Ибрахим, указывает на то, что пришельцы брали на себя даже непривычную работу — лесоповал в горах.

— Думаю, это было недолго. Экспедиции такого рода имели смысл, пока высокоствольные участки леса, будучи в хорошем состоянии, находились близко к побережью. Это могло иметь место в различных районах. Наименьшие затруднения возникали там, где горы расположены не слишком далеко от берега и много естественных гаваней. Такие условия существовали, прежде всего, на побережье в районе Бейрута, где протекает река Ибрахим.

— Хочу прочесть тебе еще одну выдержку, Рашид, о том, как проходили заготовки леса. Из египетских текстов Нового царства и более поздних времен известно, что царь Библа посылал в лес 300 человек и 300 рабочих волов выполнить данную работу. Деревья валили и оставляли на зиму на месте. На следующее

***Художественный проект корабля «Мелькарт»***

лето их транспортировали на берег моря и складывали там готовыми для погрузки на суда. Своды, составленные во времена правления Тутмоса III (1468-1436 гг. до н.э.), сообщают, что местные царьки повелевали переправлять стволы для флагштоков с гор в гавань с помощью быков. Об огромном количестве рабочей силы и тягловых животных, используемых для валки и транспортировки леса, известно от историка более поздних времен Диодора Сицилийского, жившего в I веке до н.э. По его словам, Антигон в 315 г. до н.э. должен был направить для доставки леса с гор 8 тысяч человек и одну тысячу упряжных волов.

— А не удобнее ли было экспортировать не цельные бревна, а готовые детали?

— Конечно, удобнее. С древнейших времен ливанские поставщики леса специализировались на доставке готовых деталей. Какой бы маршрут перевозок ни избирался, в любом случае снижение объема грузов, подлежащих транспортировке, было выгодным. Так, тот же вельможа Ун-Амон рассказывает о погрузке различных тесаных деревянных заготовок, среди которых были форштевень и ахтерштевень для священной ладьи бога Амона.

— Ты знаешь, иногда транспортировались не только детали, но и готовые изделия. Так, Тутмос III повелевал строить небольшие весельные ладьи в Библе, а потом из гавани отправлять в Египет. Этот властитель сообщает также об использовании в военных действиях египтян судов, построенных на Ливанских горах. Во время своего восьмого похода в Азию он приказал соорудить "множество кораблей из кедрового дерева". "Они были поставлены на повозки с запряженными в них волами. Они двигались впереди Моего Величества, чтобы можно было переправиться через большую реку Евфрат". Вероятно, это были всего лишь небольшие ладьи, и то переброска их на расстояние в 350 км — труд немалый.

Насколько известно из источников, тысячелетием позже таким же образом были переправлены суда к Евфрату, только в еще большем количестве. Флавий Арриан, живший в I веке н.э., сообщает, что Александр Великий незадолго до своей смерти приказал перевезти суда из Финикии на Евфрат. Речь шла о больших транспортных судах с семью скамьями для гребцов, которые переправлялись в разобранном виде и на берегу Евфрата собирались снова. Живший немного поз-

*Сосновый лес для строительства «Мелькарта»*

же римский историк Квинт Курций Руф имеет об этом событии несколько иное, вероятно, более правильное, представление. По его словам, Александр якобы велел в Ливане валить деревья, затем везти лес в город Фапсак и там строить суда.

— Из того, что ты рассказываешь, становится понятным, почему сейчас в горах не встретишь рощ легендарного кедра. Ведь было еще средневековье.

— Это не совсем так, Рашид. Хотя экстенсивная эксплуатация кедровых лесов и сильно сокращала количество пригодных на сруб деревьев, она все же не мешала распространению кедровой растительности. Поскольку вокруг кедра, весьма способного к размножению, при благоприятных условиях даже на каменистой почве быстро возникают бесчисленные побеги молодой поросли, подобные прореживания не могли стать угрожающими.

Как ни удивительно, Рашид, но ученые доказали, что уничтожение кедровых лесов было вызвано преимущественно разведением коз. В связи с заселением средних горных террас с византийских времен молодая древесная поросль все чаще становилась жертвой этих животных. Пожалуй, определенное участие в уничтожении лесов принимали также ливанские угольщики, которые даже из тонких стволиков умели выжигать древесный уголь. Опустошительно подействовала на остатки лесов железная дорога, топливные потребности которой во время Первой мировой войны заставляли топор лесоруба проникать в лесные места, которые до той поры почти не трогали.

Рашид покачал головой и начал притормаживать. Перед нами, как из-под земли, показался пограничный блок-пост, за которым виднелось здание таможни. Ливанцы встретили нас настороженно, а увидев мой паспорт, затараторили и велели нам отъехать в “мертвую зону”. Долгая проверка, звонки, внесение данных паспорта в компьютер и обязательные, как и в аэропорту Дамаска, вопросы: “Вы не еврей? В Израиле родственников не имеете? Бывали ранее в Израиле?”.

Получив на все вопросы отрицательные ответы и дождавшись разрешения свыше, нас все же пропустили, обязав Рашида через сутки вывезти меня из Ливана через этот же блок-пост. Если он это не сделает, то ему грозят большие неприятности. По окончании досмотра мы, несколько озадаченные, тронулись в дальнейший путь.

*Закладка корабля «Мелькарт»*

— Не огорчайся, Игорь! Война — везде война. Арабо-израильский конфликт не потушен, он тлеет и время от времени возгорается. Там, на юге, за границей Ливана, каждый день гибнут люди: и арабы, и евреи. Знаешь, кто прав, кто виноват — сейчас уже не поймешь.

— Да уж, приятного мало, Рашид! Но я рад, что нас все же пропустили. Мог я вернуться назад, так и не достигнув желанной цели.

Дорога взбиралась все выше и выше. Мы проехали узкую впадину Бекаа и поднялись в горы Ливана. До Бейрута было около 35 километров, когда мы достигли перевала на высоте 1550 метров и начали спуск к морю. Первое впечатление от увиденного горизонта, сливающегося с морской гладью, было таким сильным, что я попросил Рашида остановить машину. Зимняя погода здесь, высоко в горах, была ясной, а воздух — абсолютно прозрачным. Справа и слева были горы, а впереди — тонкая полоска земли со смутно просматривающимися поселками и укутанным смогом Бейрутом. Дальше было море. Голубоватое и бескрайнее. Видимость быта настолько хорошей, будто мне показалось, что я вижу даже корабли на рейде.

Дорога побежала вниз, к морю, и вскоре разделилась надвое. Одна из автострад потянулась к Бейруту, другая же, по которой мы и отправились, пошла вдоль моря на юг.

— Знаешь, Игорь, я неплохо знаю Бейрут. Говорят, что когда-то, лет тридцать назад, до войны, этот город называли азиатским Монте-Карло. Туристическая жизнь здесь не замирала ни зимой, ни летом. Видишь, там справа на вечном снегу заброшенные домики. Это все бывшие коттеджи для отдыха горнолыжников. Летом и зимой здесь можно утром купаться в море, а днем, проехав всего 40-50 километров, кататься на лыжах. Это золотой край, способный дать отдых и работу миллионам людей.

Рашид покачал головой…

— Не грусти, Рашид, возможно, этот абсурд когда-то закончится, и здесь вновь засияют базы отдыха и курорты. Горы-то остались. Снег остался. А человек не вечен. Родятся более умные, чем мы …

— Наверное, ты прав, но видел бы ты разбитые дома в Бейруте и Сидоне, людей, живущих на улицах.

***Мастер В.Стафикопуло и его помощник В.Пишенин***

— Мой друг, я все это видел в Югославии.

Не останавливаясь, мы проехали Сидон и почти по пустынной дороге, петляющей вдоль небольших бухт и выступающих в море скал, направились к колыбели европейской морской цивилизации — городу Тиру, который арабы сегодня называют Сур.

*Этапы строительства*

# Глава 3.
# *Тир*

История этого удивительного города полна взлетов и падений. Даже легенда о его основании исключительна. В книге финикийского историка Филона Библского, который передал нам учение философа Санхуниатона, "человека великой учености и тщательности", жившего в XI веке до н.э., пишется: "...Гипурсаний поселился на Тире и изобрел шалаши, строя их из тростника, лоз и папируса. Он враждовал с братом Усоем, этот первый придумал прикрывать тело кожами животных, которыми он овладевал силою. Когда случились проливные дожди и сильные ветры, от трения деревьев на Тире загорелся огонь, который зажег находившийся там лес. Усой, взяв дерево и обрубив его ветви, первый осмелился пуститься в море; (на острове. — **Прим. авт.**) он посвятил две стелы огню и ветру, поклонялся им и делал возлияния перед ними из крови животных, которых он ловил".

Из легенды следует, что первое поселение находилось на побережье, и только со временем люди перебрались на два острова, которые впоследствии развились в большой город. Само название "тир" восходит к вавилоно-ассирийскому surri, что означает "скала". Сегодня Тир лежит на полуострове.

Мы подъезжаем к дамбе, соединившей материковую часть с городом еще во времена Александра Македонского. Рашид притормаживает. У нас вновь проверяют документы. На удивление, проверка не занимает много времени, и мы углубляемся в центр города, изрезанного узкими улочками, в которых, на мой взгляд, вообще невозможно ориентироваться. Где-то в их лабиринте мы находим парковку и, по предложению Рашида, заходим в небольшую кофейню, где располагаемся, чтобы перекусить и расспросить, как нам пройти к древним развалинам. Напряженность на Ближнем Востоке напрочь лишила Ливан туристов, и хозяин кофейни посматривает на меня с подозрением. Рашид, не обращая на него никакого внимания, говорит:

— Вот видишь, нет здесь ничего от Финикии, старый арабский город, обветшалый и обедневший из-за конфликта.

— Да есть, есть. Есть здесь дух тех времен, и камни, видевшие царя Хирама, Александра Великого и других…

Тир достаточно долго оставался в тени соседнего Сидона, но нашествие "народов моря" при Рамзесе III изменило соотношение сил. Если верить греческому писателю Юстину, жившему во II веке до н.э., филистимляне, поселившись во время Рамзеса III в XII веке до н.э. в южной части сирийского берега, во время своих разбойничьих нападений разрушили Сидон. Это обстоятельство было выгодно для его вечного соперника — Тира, который завладел морской торговлей и извлек пользу из выгод исторического момента.

Еще находясь в зависимости от Сидона, Тир был тем финикийским городом, который активно поддерживал контакты с западными заморскими странами. Поэтому в то время он и стал основной, если не единственной, метрополией финикийских колоний. В ходе этого первого этапа колонизации, охватывающего последнюю четверть XII и первую четверть XI вв. до н.э., финикийцы обосновались на богатом металлами острове Фасос в северной части Эгейского моря, в обильной серебром Южной Испании, где ими был основан город Гадес, современный Кадис, в Утике на северном берегу Африки и в некоторых других местах, в том числе и на островах Эгейского моря. В результате, именно через Тир приходило на Восток значительное количество не только золота и серебра, но и слоновой кости, обезьян и диковинных птиц, пользовавшихся спросом у восточных владык. Эта торговля весьма обогатила Тир.

Расцвета город-государство достигает к X веку до н.э. О правителях того Тира известно не только из летописей, но и из Библии.

Мой длинный монолог прервал Рашид.

— Я читал об этом, Игорь. Наиболее известным был Хирам, правивший долго и успешно (969-936 гг. до н.э.— **Прим.авт.**). О Тире тех лет документы повествуют как о государстве с замашками крупной державы, с этой же стороны знает его и Библия. Книга упоминает царя Тира Хирама в связи с его экспедициями совместно с царем Соломоном в Офир и Тартесс. Он был и великим строителем. Восточную часть островного Тира он расширил большой насыпью, в греческое время называвшуюся Еврихором и служившую площадью для базаров и на-

***Коллектив судоверфи***

родных собраний. Это строительство соединило два острова. Были построены новые храмы богини Астарты, весьма почитаемой всеми финикийцами, и тирского городского бога Мелькарта и установлен праздник в честь его воскрешения.

Кроме того, о Хираме известно, что он ходил против африканской Утики, не желавшей платить податей. Это указывает на подчиненное отношение колоний и на то, что тирский царь был владыкой огромной морской державы.

— Но после его смерти дальнейшего развития государство тирийцев не получило.

— После смерти Хирама царствовал сын его Валеазар (936-919 гг. до н.э. — **Прим. авт.**), о котором ничего не известно, а после него — Абдастарт (919-910 гг. до н.э. — **Прим. авт.**), убитый сыновьями своей кормилицы, которые затем царствовали один за другим (Астарт, Астарим, Фелит — **Прим. авт.**) до 878 г., когда основал новую династию, убив Фелита, известный из Библии отец Иезавели Итобаал.

Летопись сообщает, что при нем было бездождие, известное из истории пророка Илии, и что народ приписывал прекращение засухи молитве богоугодного царя. И он владел морем — "основал город Авзу" в Ливии.

— Но возвышение Тира было недолгим. Верно, Рашид?

— Да. В IX веке до н.э. Ассирийское царство под управлением энергичного Асурнасирабала начало поход на Финикию. Итобаал думал сначала сопротивляться Ассирии и заложил крепость Ботрий на самой непроходимой части берега для защиты своих владений. Желанием противостоять Ассирии объясняется союз Итобаала с Ахавом Израильским. Но противоборство не могло продолжаться долго: борьба с Ассирией была Тиру и союзникам не по силам, и Асурнасирабал упоминал царя Тира в числе признавших его гегемонию и принесших ему дары.

Я так увлекся разговором, перебирая свои бумаги, что не заметил, как хозяин дал Рашиду нарисованный от руки план, по которому мы могли выйти к развалинам древнего города. Поплутав в узких проулках, огороженных выходящими на них глухими фасадами, мы вышли на небольшую площадку, откуда открылся вид на море и древние развалины. Дорожка, присыпанная щебнем, привела нас к центральной улице, в древности называвшейся Большой колонной. Мощенную

*Этапы строительства*

плитами площадь окружали высокие колонны эллинистического времени, так гармонично подчеркивавшие строгость спокойной морской глади.

— Ну, что я тебе говорил? Это все следы более поздних эпох. То, что интересует тебя, глубоко под землей. Фундаменты строений XII-IX веков до н.э. до сих пор не вскрыты.

Побродив между колоннами, мы подошли к прямоугольной арене, где в глубоком прошлом происходили театрализованные представления и народные собрания. Невдалеке расположились общественные бани-термы.

— Где-то здесь, за термами, остров в древности заканчивался, дальше было море и берег материка. Перешеек-дамба и сейчас лежит несколько ниже островной части.

— Посмотри, Рашид, город в древности был совсем небольшим. Даже не верится, что здесь велась такая активная торговля, были склады, ремесленные мастерские, дворцы, казармы.

— Не забывай, что люди в древности имели гораздо меньше потребностей, чем сейчас, и жили в совсем небольших помещениях, даже большими семьями.

— Согласен, но где же фундаменты тех самых грозных фортификационных сооружений, защищающих жителей от нападений? Может быть, это все легенды?

— Нет, Игорь, хотя сегодня нельзя представить себе внешний облик Тира, известно, что город был обнесен массивными стенами с высокими башнями. Даже ворота, как и в других городах Сирии и Палестины, состояли из нескольких изолированных башен с внутренними двориками для защиты от врага. К стенам прибивали щиты, которые прикрывали бойницы, откуда лучники поражали неприятеля; пользовались тирийцы и метательными машинами. И еще, я считаю, что планировка города, на которую ты так грешишь, считая, что такие безобразные улицы могли построить только арабы, заложена была за много веков до их прихода в эти земли. Уже во времена Древней Финикии чужеземец, попавший в город, оказывался в лабиринте многоэтажных домов и кривых улочек, которые вели к храмам и рыночным площадям. Там шла оживленная торговля, а в шуме базара можно было услышать не только финикийскую или арамейскую, еврейскую, еги-

***Работы внутри корабля***

петскую или ассирийскую речь, но и греческий, италийский, этрусский и даже таршишский говоры.

— В этом я с тобой, Рашид, могу согласиться. Та же великая Библия устами пророка Иезекила говорит, что Тир XI — VIII веков до н.э. получал из Тартесса серебро, железо, олово и свинец; из Греции и Малой Азии — рабов и медь как в слитках, так и в изделиях; из Африки и из Индии — слоновую кость и обезьян. Назад в эти страны финикийцы везли шерстяные ткани, окрашенные пурпуром, стеклянные сосуды, продукты сельского хозяйства — пшеницу, мед, оливковое масло и бальзам…

Спускаться к фундаментам в старом городе было запрещено, но некоторые таблички указывали на даты основания тех или иных зданий. Безусловно, большинство было более позднего времени. Но вот один из фундаментов был отмечен IX веком до н.э.

Рашиду, видимо, надоело мое исследование молчаливых камней, и он ушел в город, в мечеть. Я же спустился ближе к воде, где в древности была так называемая Египетская гавань. Отсюда караваны судов отправлялись в Египет и дальше вдоль побережья Африки. Перед уходом Рашид рассказал о том, что Тир поддерживал тесные дружеские связи с Дамасским царством.

— Ты знаешь, известно, что дамасский царь Хаддад даже счел возможным соорудить специальную надпись в честь тирского бога Мелькарта. Очевидно, торговые связи были обоюдно выгодны обоим царствам.

— И не только им, но и другим царствам Восточного Средиземноморья: Израилю, Иудее, Палестине.

Я вспомнил слова Рашида, устроившись на камнях недалеко от древнего порта. Достав свои записки, я стал изучать ранее собранный материал.

Самостоятельность Тира, его стремление держаться независимо по отношению к ассирийским властям приобрели вызывающий характер. Тирский царь Элулай даже совершил в середине VIII века до н.э. поход на Кипр, чтобы усмирить бунтовавший Китион — крупнейший финикийский центр на этом острове. Поход Элулая побудил ассирийского наместника царевича Салманассара продемонстрировать беспокойным подданным силу ассирийского меча.

*Обшивка бортов корабля*

Все города Южной Финикии, находившиеся под властью Тира, в том числе и Сидон, приняли сторону ассирийцев, видимо, не только потому, что опасались расправы, но и потому, что, избавившись от тирского "посредничества", рассчитывали приобрести несколько большую политическую самостоятельность. Они предоставили в распоряжение ассирийского наместника свой флот для нападения на Тир с моря. Однако тирянам удалось разгромить значительно больший, чем их собственный, объединенный флот противников. После этой неудачи Салманассар, став, очевидно, к тому времени уже царем, начал планомерную осаду Тира с суши, изолировав его от источников водоснабжения. Целых пять лет тиряне были вынуждены пользоваться не привозной водой, как обычно, а водой из вырытых на острове колодцев. Воды не хватало. Завершил осаду и "умиротворил" Тир Саргон II, свергнувший Салманассара в 722 году до н.э.

Примерно через двадцать лет, в 701 году до н. э., новый ассирийский царь Синаххериб предпринимает поход, целью которого было покорение бунтующей Южной Финикии. На этот раз центром антиассирийских выступлений становится Сидон. Его царь Лули потерпел поражение, был вынужден бежать на Кипр и там погиб. Подвластные ему города Синаххериб разрушил, а на пустующий престол возвел Этбаала. Преемник Этбаала Абдимилькут попытался возобновить борьбу, создав из некоторых мелких царств Северной Сирии антиассирийский союз. Но и его попытка не принесла желаемого результата. Ассирийский царь Ассархаддон разрушил Сидон, а затем заново отстроил его, переселив туда вместо уведенных в плен финикийцев жителей горных областей и приморских районов на востоке. Сам Абдимилькут пытался бежать за море, однако был схвачен и казнен.

Столь же неудачной была и попытка тирского царя Баала, современника Ассархаддона, обрести независимость. После недолгого сопротивления он сдался на милость Ассирии; в дальнейшем Баал, а также цари Библа и Арвада стали данниками Ассирии, поставляя ей строительные материалы для царского дворца. Известен договор Баала с Ассархаддоном. Преемник Ассархаддона, Ашшурбанапал,снова осадил Тир и отрезал его морские и наземные коммуникации; снова царь Баал признал над собой власть Ассирии. Так же поступил и правитель Ар-

***Этапы строительства***

вада Йакинлу, после смерти которого Ашшурбанапал назначил царем этого города своего ставленника Азибаала. Неизвестно, что происходило в городах Финикии во время распада Ассирийской державы в VII веке до н.э. Однако можно предположить, что это событие вызвало чувство облегчения. Финикийцы, наконец, освободились от постоянной угрозы нашествия, от вечного давящего страха. "Вот по горам шагает вестник радости, — читаем мы в книге библейского пророка Нахума о ниспровержении Ассирии, — дающий услышать о мире. Празднуй, Иудея, праздники свои, исполняй обеты свои, ибо не будет больше ходить по тебе злодей, он полностью уничтожен!". И так думали, конечно, не только в Иудее, но и в Финикии, и в Сирии.

Однако надежда на прочный и длительный мир не оправдалась. Теперь Финикия стала ареной и объектом борьбы между двумя могущественными преемниками Ассирии — Нововавилонским царством и Египтом. Первоначально вся передняя Азия до Евфрата, в том числе и Финикия, оказалась под властью египтян. Фараон Нехо довел свои войска до Кархемиша в Северной Сирии, но там был разбит Навуходоносором II, тогда еще наследником престола Вавилонии. Произошло это в 605 году до н.э.

Не встречая сопротивления на своем пути, Навуходоносор II овладел всей Сирией и Финикией. Возникла реальная угроза и самому Египту. Однако внуку Нехо, фараону Априю, удалось не только нанести на границах Египта поражение войскам Навуходоносора, теперь уже царя Вавилона, но и предпринять сухопутный поход против Сидона, а также морское нападение на Тир в 588-586 гг. до н.э. Действия эти были успешными. Города Финикии покорились египтянам. Но Вавилон не смирился с их потерей. Навуходоносор II дважды осаждал Тир: один раз в 586 г., а другой — в 572-570 гг. до н.э. По-видимому, к первой осаде относится любопытное описание библейского пророка Иезекиила: "Навуходоносор, царь Вавилона, заставил войско свое совершить большую работу против Тира. Все головы оплешивели и все плечи стерты, а платы не было ни ему, ни войску его от Тира за работу, которую тот делал из-за него". Вторая осада в книге Иезекиила изображается так: "Вот я поведу против Тира Навуходоносора, царя Вавилона, с севера, царя царей, на конях и на колесницах, и с всадниками и толпой, и

*Изготовление рулевого весла*

множеством народа. Дочерей твоих в поле мечом он истребит, и построит против тебя осадные башни, и насыплет против тебя валы, и поставит против тебя щиты, и тараны он придвинет к стенам твоим, и башни твои он разрушит своими топорами. От множества коней его ты покроешься пылью их, от шума всадников и колес и колесниц будут сотрясены стены твои, когда он войдет в ворота твои, как входящий в город через пролом". В конце концов Тир признал над собой власть вавилонского владыки, хотя взять его штурмом Навуходоносору так и не удалось.

Я еще раз внимательно осмотрел все вокруг. Удивительно, но я так и не увидел даже фундаментов мощных оборонительных стен. Возможно, в более поздние времена они были разрушены до основания, а возможно, их величина была сильно преувеличена, о чем я и говорил Рашиду ранее. А вот огромные резервуары для сбора воды есть в самом центре древнего города. Они врыты в арену и хранили дождевую и колодезную воду во времена бесчисленных осад Тира. Сдавшись Навуходоносору, город все же сохранил определенную внутреннюю автономию и свое политическое устройство. Известны имена царей первой половины VI века до н.э., правивших Тиром. В 564 году до н.э., после смерти царя Баала II, тирская государственная организация претерпела существенные изменения: к власти пришли правители — "судьи", удерживавшие ее немногим более семи лет — с 564 по 558 гг. до н.э. Как возник этот режим, чьи интересы он защищал — неизвестно, имеется только краткий список судей с указанием сроков их пребывания на этом посту. Этот список очень интересен: оказывается, что первый из судей, Экнибаал, сын Баслаха, был у власти всего два месяца, его преемник Хелб, сын Авдайа — десять месяцев, верховный жрец Аббар — три месяца, а Муттуи и Герострат, сын Абделима, правили вместе в течение шести лет. После этого в Тире снова была восстановлена царская власть. Эти сведения позволяют сделать несколько выводов: во-первых, "судьи" приходили к власти в результате государственных переворотов; значит, борьба политических группировок в Тире в этот период приняла особенно напряженный характер; а во-вторых, совместное правление двух последних судей было возможно в результате компромисса между противниками, чем и объясняется его относительная продолжительность.

Очевидно, приходу к власти "судей" предшествовал переворот, устранив-

*Доставка корабля в Одессу*

ший прежнюю царскую династию, члены которой укрылись в Вавилоне. Вскоре после окончания правления Муттуна и Геростата власть прежней династии была восстановлена. Установление персидского господства на Ближнем Востоке датируется серединой VI века до н.э., когда Тиром правил царь Хирам III.

Из-за моей спины появился Рашид.

— Ну что ты так увлекся бумагами? Посмотри, какая красота вокруг.

Я поднял голову. Заходящее солнце позолотило воду и развалины. От колонн протянулись длинные тени, и на мгновение мне показалось, что мертвый город ожил. По площади к храму спешили мужчины и женщины, где-то вдалеке слышалось ржание лошадей и скрип такелажа стоящих на рейде судов. Я отогнал от себя видение и прислушался к тому, что говорил мой друг.

— Я договорился о ночлеге. Надо идти. Ночью здесь нет освещения, и в развалинах ночует много бездомных. Пойдем.

Мы отправились к машине, но до входа в узкие кварталы современного города я не раз оборачивался, оглядываясь на меркнущий закат, в лучах которого догорали видения древнего Тира.

Наша комната оказалась под крышей небольшого пансиона. Я хотел еще походить по улицам, но Рашид категорически запретил мне это делать. Целая лавина впечатлений заполнила мой разум, и я быстро уснул. Утром нам предстояла дорога назад. Рашид разбудил меня на рассвете.

— Вставай, вставай. Я подумал, чем раньше мы выедем, тем быстрее доберемся до Сидона. Ты же хочешь посмотреть камни, сохранившиеся там?

— Хочу, хочу! Но как мы успеем? До ночи надо вернуться в Дамаск. Завтра утром у меня самолет.

— Ну, если ты не будешь мечтать и обещаешь осмотреть и сфотографировать все быстро, то мы до вечера успеем вернуться домой.

Дорога была пустынна, и мы очень быстро доехали до стен Сидона. Чтобы не плутать, Рашид заранее расспросил, как добраться в древнюю часть города. Раскопки, открывающие древние здания, были окружены современными домами, вплотную к ним приближающимися. Здесь, как и в Тире, в основном открыты и частично реставрированы сооружения римского периода. Сидон в отличие от

*Консервация в цеху*

Тира не раз разрушался до основания, после чего застраивался вновь. Более часа гуляя по развалинам, я так и не нашел фундаментов, относящихся к временам наивысшего расцвета этого города. А ведь в финикийском мире Сидон играл главенствующую роль на протяжении трех веков, начиная с XV века до н.э. В гомеровских поэмах всех финикийцев называют сидонянами. Но с тех времен еще более пяти веков, вплоть до VII века до н.э., город играл второстепенную роль, какую, впрочем, играет в экономической жизни Ливана и сейчас.

Не задерживаясь на развалинах, мы отправились в обратный путь и к вечеру вернулись в Дамаск. Рашид выглядел уставшим, и я не отваживался просить его об экскурсии по городу. Утром меня ждал перелет, и я был благодарен Господу за то, что увидел в столь короткое время.

*Капитан А.Павленко за работой*

# Глава 4.
# *Санхунйатон. Герои и божества Финикии*

Перелет показался мне молниеносным. Столько событий, произошедших всего за несколько дней! Спасибо Рашиду, я просто по-другому увидел финикийский мир, хотя, если быть точным, от него почти ничего материального и не осталось. Но горы, море, острова и небо были все те же. Они-то и придали мне такую бодрость и силу. В душе я понимал, что до свершения мечты, то есть до самого корабля, еще очень далеко, но появилась вера в возможность осуществления проекта. В Германии меня приняли очень хорошо, для моих друзей прошло всего два с половиной дня, а для меня пролетело несколько тысячелетий. Я как будто побывал в машине времени, которая доставила меня в далекое прошлое, в те времена, когда небольшие города-государства Финикии оказывали влияние на весь известный мир. Заметив мое возбуждение, Игорь в который раз спросил:

— Ну что, еще не передумал?

— Нет, что ты, только укрепился в своем решении. Буду строить!

— Ну упрямец. Мы с женой посоветовались, и если понадобится, то поможем тебе.

— О, мой друг! Я не знаю, как тебя и Лену отблагодарить за то, что вы для меня сделали до сего дня. А ты вновь предлагаешь помощь. Спасибо, спасибо. Но пока нужно закончить с бумагами.

— Работай.

Потекли однообразные дни промозглой и сырой мюнстерской зимы. Работа, университет, библиотека, хозяйство... День за днем, день за днем... Где-то в конце зимы были готовы материалы по истории религии, финикийской теогонии и космогонии. Они вылились в десяток страниц убористого шрифта, которые я время от времени зачитывал своим друзьям.

Трудность изучения финикийской культуры, кроме недостатка источников, восходящих к II — I тыс. до н. э., обуславливается множеством позднейших наслоений и иностранных влияний. Особенно это становится понятным при изуче-

нии финикийской религии. Что из известных сведений можно считать сугубо национальным, а что необходимо отнести на счет вавилонского влияния — почти неразличимо, также сложно выделить древнейшие верования местных народов из образовавшегося общего культа после финикийского переселения. И, конечно же, колоссальное влияние египетской культуры и религии.

Известный исследователь Финикии Б. А. Тураев считал также, что необходимо принять во внимание более позднее эллинистическое влияние. Это неполный перечень государств и народов, влиявших на финикийскую культуру и религию. Тураев писал: "Вопросы, с которыми необходимо считаться при разработке того хаоса данных, которые нам сохранили классическая древность, библия и финикийские надписи. То, что мы знаем из этих источников, заставляет видеть в финикийской религии странное сочетание ясно и рельефно отраженного обоготворения воспроизводительных или разрушительных сил природы с именами и культами, общими чертами религий вавилонян, египтян и греков".

Наибольшее количество сведений о чертах культов древних финикийцев сохранилось благодаря уже упоминавшемуся Филону Библскому, чьи сочинения не сбереглись и дошли до нас в интерпретации Евсевия Кессарийского.

Евсевий родился около 264 года до н.э. и был автором многих богословских и исторических сочинений. В его основополагающих трудах "Приуготовление Евангелия" и "Хроника" обобщены исторические и религиозные знания финикийцев и иудеев до зарождения христианства, а также последовательно изложена официальная история христианской церкви. Предыстория и история христианства были написаны Евсевием Кессарийским в значительной степени на основании устных преданий и письменных источников, сохранившихся в Римской империи к III веку до н.э. Разделы "Приуготовления Евангелия", посвященные финикийской истории и религии, были заимствованы из сочинений Филона.

Освещая исторические события, Евсевий рассматривал мироустройство с христианской точки зрения, представляя всю дохристианскую историю только этапом, предшествовавшим воцарению христианского религиозного учения и пришествию Христа. Вероятно, Евсевий несколько видоизменил труды Филона для утверждения христианских догм. Он выборочно приводит в "Приуготовлении Евангелия" те выдержки исторических, космогонических и теогонических трак-

*Художник И.Зяблов за изготовлением носовой фигуры*

татов, которые доказывают превосходство и непререкаемость христианского учения.

То же самое, по мнению многих исследователей, сделал и сам Филон, подгоняя финикийскую мифологию под эллинистические рамки, для того, чтобы утвердить греческие культы над финикийскими. Даже если это соответствует действительности, мы все равно должны быть признательны и Филону, и Евсевию, благодаря которым появилась возможность познать древнейшую финикийскую космогонию и теогонию.

О Филоне Библском известно немного. Составитель большого средневекового толкового словаря византиец Свид, живший в X в., писал о нем: "Филон Библский, грамматик. Он родился приблизительно во времена правления императора Нерона и жил долго. Он говорил, что консул Север Геренний исправлял должность, когда ему (Филону) было 78 лет, в 220-ю Олимпиаду". Он написал: "О приобретении и выборке книг" в двенадцати книгах, "О городах и произведенных ими знаменитостях" в тридцати книгах, "О царствовании Адриана", при котором Филон жил и другие.

Трудно с достаточной уверенностью сказать, почему именно во времена императоров Траяна и Адриана, правивших Римом (соответственно с 98-117 гг. и с 117-138 гг.) возник особый интерес к финикийской культуре и ее истории, подтолкнувший Филона Библского к подготовке перевода исторического труда Санхуниатона. Было ли это связано с нарождающимся христианством? Или дальнейшая мощная экспансия на восток против Парфянского царства, оставившая Восточное Средиземноморье глубоко в тылу римлян, подтолкнула автора к переосмыслению финикийской истории и культуры?

Возможно, что обращение к истории Финикии было связано со вспыхнувшим в Палестине восстанием в 115 г. н.э. против римского гнета. Быстрые победы армии Траяна и захват Месопотамии, Армении и Аравийского полуострова обернулись народным движением против Рима на территории Египта и Палестины. Преемнику Траяна Адриану пришлось отказаться от завоеванных земель и ввести менее жесткое правление в провинциях.

Так или иначе, но, по утверждению Афинея, "Финикийскую историю" составил на языке финикийцев Санхуниатон, а Филон Библский лишь перевел на

*Строительство печи. В.Рудой и Л.Субангулова*

греческий язык. О личности Санхунйатона известно еще меньше, чем о Филоне. Тот же Свид писал о нем: “Санхунйатон, тирский философ, живший во времена Троянской войны. Он написал книги: “О физиологии Гермеса”, “Родина тирян”, “Египетское богословие”. Евсевий, упоминая Санхунйатона, пишет: “Санхунйатон, человек, живший в очень давнее время, как говорят, раньше Троянской войны. Свидетельствуют, что он изложил финикийскую историю достоверно и правдиво”.

Правдивость трудов Санхунйатона в трактовке Филона, а позже и Евсевия, у современных исследователей всегда вызывала сомнения. Видимо, поэтому они и существование самого автора считали невозможным. Если обобщить все возражения против личности Санхунйатона как автора космогонического и теогонического труда, то получится следующее. Личность Санхунйатона вымышлена Филоном для придания его труду большего значения. Возможно, этот вымысел был построен на факте существования в глубокой древности финикийского жреца или философа, пользовавшегося известностью. Подтверждением этому служит тот факт, в котором имя Санхунйатона ранее Филона не упоминается ни в одном источнике.

Засвидетельствован он Евсевием, Иоаном Лидом и Свидом, жившими намного позднее Филона. Утверждать обратное довольно сложно. Однако в пользу Санхунйатона говорит интересный факт. Личности финикийских царя и жреца, упомянутых Филоном в своем труде, достоверны. Или сам Филон воспользовался храмовыми хрониками для придания авторитета своему труду, или личность Сунхунйатона также достоверна. Этот вопрос остается открытым, так как переписанный многократно финикийский эпос подвергся достаточно сильному искажению. Без сомнения остается тот факт, что время его написания, не в обработке Филона, а в XII-XI вв. до н.э., было тем самым временем, когда вызрела необходимость четкого построения космогонических и теогонических представлений. Время это должно было совпадать с началом мощнейшего процесса ломки старых родовых связей и имущественного деления сограждан. Финикия стояла на пороге Великой колонизации Средиземноморья.

Если считать Санхунйатона исторической, а не легендарной личностью, то время его жизни совпадает с периодом Троянской войны и началом экспансии с севера на юг “народов моря”. Воинственные “народы моря”, часть которых осе-

*Работы по отделке в цеху*

дает на территории современной Палестины, только временно останавливают развитие городов Финикии. Благодаря ослаблению Египта и уничтожению Хеттской державы города-государства обретают самостоятельность, предвещающую экспансию в Средиземноморье. Возможно, не Санхунйатон, а другой автор или философ составил свод религиозного эпоса, но то, что он существовал, не вызывает сомнений. О самом же Санхунйатоне более подробные сведения сохранились у Порфирия.

Порфирий, живший в III веке и представлявший философско-идеалистическую школу, родился в Тире и был известен как комментатор произведений Платона и Аристотеля. Будучи противником христианства, Порфирий написал 15 книг под общим названием "Против христианства". Выдержки из книг Порфирия приводит Евсевий Кессарийский. Труды философа до нас не дошли. Согласно Порфирию, Санхунйатон был гражданином города Берита. Вот что он о нем и его трудах пишет: "О евреях рассказал правду Санхунйатон Беритянин, вполне соответственно названиям их местностей и именам; он заимствовал свои сведения у жреца Бога Иеговы, Йеромбала.

Когда он посвятил свою историю царю Берита Абельбалу, царь и его эксперты одобрили его как правдивого историка. Их времена приходятся еще до времен Троянской войны и приблизительно совпадают с временами Моисея, как можно заключить из списков финикийских царей. Санхунйатон же, который собрал сведения из городских и храмовых надписей и написал по-финикийски правдивую историю древности, жил при Семирамиде, царице Ассирии, которая, как пишут, жила до Троянской войны или как раз во время ее. Сочинение Санхунйатона перевел на греческий язык Филон Библский".

Как видно из текста, Санхунйатон не придумал финикийскую теогонию и космогонию сам, а почерпнул сведения о финикийской истории и религии от жреца Иеговы, Йеромбала.

Указание Санхунйатона на Хусора и его брата, открывших железо и методы его обработки, дает возможность предположить, что отправной датой жизни и деятельности Санхунйатона можно считать конец II — начало I тыс. до н.э., время наивысшего подъема финикийских городов-государств. Свое сочинение он посвятил беритскому царю Абельбалу и за свою правдивость заслужил похвалы с

*Экипаж после окончания зимних работ*

его стороны и царского окружения. Сопоставляя списки правителей Финикии, Порфирий датирует годы правления Абельбала временем, предшествующим Троянской войне.

Санхунйатона Порфирий представляет как современника "ассирийской царицы" Семирамиды, которая, по его словам, жила до или во время Троянской войны. Эти временные данные не противоречат друг другу: Троянская война выступает в трудах Порфирия как своеобразная черта, отделяющая давно прошедшие времена от времен сравнительно недавних. Порфирий, несомненно, пользовался неизвестным источником, относившимся к более ранним временам. И если личность самого Санхунйатона вызывает сомнения, то историчность беритского царя Абельбала и жреца Иеромбала подлинна. В пользу существования Санхунйатона как действительно исторической личности говорят факты, приведенные Порфирием. Оценивая сочинение Санхунйатона по его содержанию, он отметил, что тот черпал свои сведения из городских хроник и храмовых записей. Филон, которого цитирует Евсевий, характеризует Санхунйатона как ученейшего и деятельнейшего человека, стремившегося познать начало всех начал.

В качестве источника сведений о Санхунйатоне Евсевий называет труды Таавта, считавшегося изобретателем письма и автором древнейших летописей. При изложении и космогонии Санхунйатона Филон ссылался непосредственно на сочинения Таавта. Пересказывая сочинения Филона, Евсевий отмечает, что при изобретении знаков священного письма Таавт подражал внешнему виду богов. Последние три буквы были изобретены неким Эйсирием. Египтяне идентифицируют Таавта с Тотом (богом мудрости и письма. — **Прим. авт.**), а греки — с Гермесом.

Без сомнения, письменность понадобилась финикийцам только с ростом торговых операций. Собственная письменность, созданная финикийцами, была более упрощенной, чем таковая Египта или Аккада. Очевидно, будучи вначале слоговым, позже письмо становится буквенным. Финикийский алфавит, состоящий из двадцати букв, стал предком почти всех алфавитов земного шара. В новой алфавитной форме письменность становится доступной более широкому кругу населения.

В вопросе создания алфавита финикийцы были учителями греков, которые

*Первые минуты на свежем весеннем воздухе*

использовали те знаки финикийского письма, которые не имели соответствия в греческом языке. Прибавив к финикийским придуманные ими гласные знаки, греки создали подлинный алфавит, восходящий, однако, к финикийскому письму.

Проводя аналогии со временем, предшествовавшим Великой греческой колонизации, можно предположить, что так же, как и грекам, финикийцам был необходим полный записанный свод религиозных законов. Это позволило бы нести в новые земли традиционный религиозный культ. Именно религиозные верования были тем незримым мостом, который должен был соединять колонии и метрополию. Указания на древнейшие писания Таавта позволяют предположить, что в Финикии существовало письменное изложение священного предания, которому приписывалась глубокая древность и божественное происхождение. Хранители традиции были священнослужителями, которые осуществляли храмовые обряды и выступали в роли гадателей и предсказателей. В содержании предания видели оккультный смысл, а в проводимых обрядах — непосредственную связь с богами.

Второй легендарной личностью, наряду с богом Таавтом, оказавшей влияние на создание универсальной теогонии Санхунйатона, был верховный жрец при Эливксинских мистериях Фабион. Фабион, согласно Филону, передал в собственной обработке религиозную традицию жрецам и пророкам, он как бы посвятил их в таинства богов и позволил передавать умение из поколения в поколение. Именно от жреца, согласно Евсевию, Санхунйатон получает знания о мироустройстве. Сведения, которые получил философ, были сокровенны, а обучение им предполагало обязательную подготовку. Необходимый свод религиозных мировоззрений должен был, по мысли как и его создателя, так и царя Абельбала, оказать влияние на родовую общину, закрепить права знатных и богатых сограждан, ведущих, по их мнению, свою родословную от богов и героев. Бедным доставался удел работать не покладая рук. Самым предприимчивым из них давалась возможность отправляться на новые земли.

Задачей Санхунйатона было передать истинную традицию не только в том виде, в каком она представлялась его современникам, а и так, чтобы она была удобна самому царю и его окружению. Именно поэтому его текст должен был быть утвержден царем. Сообщение Филона о дальнейшей судьбе труда Санхунйатона подтверждает тот факт, что этот труд использовался священнослужителями

***Окраска паруса. Изображение покровителя корабля бога Мелькарта***

как литургический текст, а при обучении священной традиции — и как материал с соответствующими комментариями.

Интересен факт, который упоминает Филон Библский. Финикийские жрецы более поздних времен посчитали необходимым сократить полный текст книги, утаив ее содержание. Если финикийская космогония и теогония не плод вымысла Филона, добросовестно переписанный Евсевием Кессарийским, а реальный труд философа Санхунйатона, базирующийся на более древних знаниях и письменах, то возникает множество вопросов об идентификации различных божеств. Более поздний культ, используемый в Карфагене, достаточно хорошо известен и изучен, но он имеет только часть общего с теогонией и божественным пантеоном самой Финикии, записанным Санхунйатоном. Славящиеся в Карфагене божества имеют множество греческих корней. Что же произошло? Внес ли путаницу Филон, пытаясь эллинизировать финикийскую мифологию, или в связи взаимопроникновением финикийской и греческой культур произошло воссоединение различных культов? Неизвестно. Возможно и то и другое.

Финикийская колонизация выдвинула ряд новых божеств и соответствующих им культов, которые становятся во главе процесса овладения миром. Это в первую очередь такое божество как Мелькарт, предводитель финикийской колонизации. Необходимость в божествах-первопроходцах вполне объяснима. Великие и сильные покровители и защитники — финикийские божества должны сделать сильными их почитателей.

... Я прервался и только сейчас заметил, что аккуратно сложенные листы с записями, касающимися финикийской истории и мифологии, были кем-то сдвинуты. Из-под бумаг выглядывал лист с изображением финикийского божества. Это был Мелькарт. Странные совпадения читал о боге-первопроходце, и вот тебе на, баловавшиеся днем дети разворотили кипу моих бумаг, да так, что сам Мелькарт представился мне из небытия времен...

Через несколько дней я вновь вернулся к изучению финикийской теогонии и, сам не осознавая, наибольшее внимание стал уделять Мелькарту. Но, конечно же, не только ему, а и всему эпосу финикийского мироздания.

Финикийцы, как и греки, рассматривали образование и развитие мира, как смену нескольких поколений богов, что соответствовало изменению культов и ре-

*Художники Борис и Никита Румянцевы за отливкой*

лигиозных представлений. Наши знания базируются на очень скудном материале в виде неоднократно переписанных и подогнанных под христианские догмы трудов Евсевия, Порфирия и Дамаския. Известны две финикийские космогонические концепции — Моха и Санхунйатона.

В начале всего, в соответствии с Санхунйатоном, были Воздух и Хаос, а также дух, не знавший своего создателя. Космогония Моха предполагала в начале всего Хрона — время, Пота — страсть и Омихлу — облако. От соединения Пота и Омихлы произошли Аэр — воздух и Авра — дуновение. От них произошло Яйцо, сообразное умопостигаемому началу или Мировому Яйцу. В Санхунйатоновской теогонии из духа произошел Мот — гнилостный ил, давший начало всему живому: солнцу, луне, звездам, великим светилам, а также животным, не обладавшим чувствами, и животным, наделенным умом, которых прозвали зоофрасимами. В космогонии Моха Небо, Земля, видимо, и другие светила, образовались после раскола Мирового Яйца Хусором, богом-демиургом. Демиург в идеалистической философии является творцом, сформировавшим мир из праматерии. Мировое Яйцо, в случае финикийской космогонии Моха, видимо, и является праматерией, которую расколол Хусор, создавая Вселенную. И по Моху, и по Санхунйатону, после событий, связанных с первообразованием Вселенной, происходят катаклизмы, зародившиеся в недрах природы. Вот как это описывается:

"Засияло все вокруг, и светом наполнился воздух, воспламенились моря и земля и родились ветры, тучи и небесные воды. Встречаясь и сталкиваясь в воздухе, ветры, тучи и небесные воды произвели гром и молнии, вследствие чего одаренные умом животные проснулись".

У обоих финикийских авторов присутствуют ветры, которые по Санхунйатону освятили произведения земли, стали делать возлияния и приносить жертвы, а по Моху ветры могли существовать еще до появления Мирового Яйца.

От ветра — Колпия и ночи — Баау родились первые люди Эон и Протогон, научившиеся собирать пищу с деревьев. Вышедшие из их рода Ген и Генея первыми поселились в Финикии и начали поклоняться Солнцу — Баал - Шамему. Поклонение Солнцу было древнейшим религиозным культом финикийцев.

Кроме Гена и Генеи, из рода Эона и Пторогона произошли Фот — свет, Пир — огонь и Флокс — пламя. Им принадлежит умение добывать огонь трением и

***бронзовой фигуры Мелькарта, талисмана корабля***

долго сохранять его от затухания. Фот, Пир, Флокс, научившись искусству добычи и обращения с огнем, передали его другим людям. Их потомки Касий, Ливан, Антиливан и Брафи были настолько сильными и рослыми, что их именами были названы окружавшие Финикию горы. Из рода братьев-гигантов вышли Гипсураний и Усой — те самые герои, кого финикийцы считали основателями материкового и островного Тира. Именно Гипсураний и Усой стали первыми людьми, кого финикийцы обожествили, посвятив им фетеши и поклоняясь установленным им каменным знакам.

В честь Усоя и Гипсурания ежегодно отмечались специальные праздники. Гипсураний был покровителем тирской области на материке, а Усой — первым покровителем поселения на острове Тира. Посвящаемые братьям праздники стали первыми мистериями, во время которых люди просили удачи в охоте и рыбной ловле. Из рода Гипсурания произошли лучшие охотники и рыболовы Агрей и Галилей. В свою очередь их потомки, Хусор и его брат, открыли железо и изобрели методы его обработки. Хусор был первым прорицателем, а, возможно, и первым жрецом. Ему приписывается умение составлять магические заклинания, заговоры против зла. Он первым у финикийцев отождествляется с предсказателем и врачевателем. Он же был и первым составителем обрядов.

Его брат Зевс Мелихий усовершенствовал методы рыбной ловли и охоты, изобретя удочку, лесу, сети и приманку. Он первым научился плавать и научил этому других людей. Оба обожествленных брата продлили свой род Технитом и Автохоном, научившимися делать кирпичи из ила, глины и мусора. Высушивая такие кирпичи, они первыми стали изготавливать и крыши из самых плоских бревен.

Вышедшие из рода Техниона и Автохона, Агр и Агрот придумали, как устраивать дворы и загоны для скота при жилищах, строить заборы для охраны собственности. Они были очень почитаемыми у финикийцев. Агроту первому была вырезана деревянная статуя, возле которой приносили жертвы. Следовавшие за Агром и Агротом Амин и Маг объединили людей и научили их жить селениями. Они же дали людям первые азы в овладении скотоводческими приемами, приручении и разведении скота и тягловых животных. Вышедшие из их рода Митор и Сидик открыли употребление соли.

От Митора происходит Таавт, открывший начертания букв, составитель пер-

*Керамическая статуэтка «Мелькарт» . Автор И.Зяблов*

*Модель корабля «Мелькарт». Автор В.Шевченко*

вой древнейшей космогонии. Именно трудами Таавта воспользовался Санхунйатон, чтобы написать свой труд. Мудрец Таавт перенял от своего египетского прототипа бога Тота черты мудрого учителя людей, раскрывшего им множество истин. От Сидика — брата Мишора — произошли Кабиры, изобретатели корабля, способного плавать к далеким берегам. Из рода Сидика и Мишора вышли также целители травами. Такова первая часть финикийской космогонии и теогонии, приводимой Санхунйатоном и Мохом.

Вероятнее всего, именно эта первая часть теогонии финикийцев наиболее близка к самой Финикии, ее культуре и традициям. Почему же существовало две космогонические версии? Возможно, это было связано с двумя религиозными центрами в самой Финикии, один из которых был на севере, к примеру Угарит, и испытывал большее влияние Междуречья, а второй — южнее, к примеру Библ, испытывавший большее влияние Египта. У Санхунйатона существует и вторая часть теогонии, очень близкая к греческой теогонии и, на мой взгляд, явно трансформированная как веками совместного проживания древних народов, так и трансформацией, сделанной вначале Филоном Библским, а затем и Евсевием Кессарийским.

Трудно с какой-либо достоверностью утверждать, что вторая часть Санхунйатоновской космогонии и теогонии является продолжением первой. Возможно, ее параллельное рассмотрение с первой частью, или вообще следует признать эту часть отдельным религиозным трактатом. В космогонии Моха, когда раскололось Мировое Яйцо, то из его двух половинок образовались Земля и Небо. По Санхунйатону, Элиун, взяв себе в жены богиню Берит, стал отцом Неба и Земли. Небо — Баал и Земля — Ари вступили в брак, дав жизнь детям: Элу, Бетилию, у финикийцев это воплощение священных камней, Дагону — богу урожая и Атланту.

Элиун отдал свою верховную власть над миром своему сыну Небу — Баалу. Элиун оставался для всех богов верховным сюзереном, однако не вмешивался в их дела. Небо — Баал имел потомков от других возлюбленных. Негодуя, Земля — Ари стала преследовать Небо ревностью. Небо — Баал вознамерился убить своих детей и погубить Землю, но возмужавший Эл отразил его, а со временем отнял у Баала власть над миром.

Эл, как главная фигура финикийского пантеона, сотворил множество слав-

*Экипаж перед доставкой корабля в Одесский порт*

ных деяний. Он окружил свое жилище стеной и основал первый финикийский город Библ, учредил жертвоприношения и обрезание как знак союза с божеством. Он был отцом многих божеств: Решефа, Анат, Адода и других. Сам Эл, так же, как и его предок — величайший Элиун, миром не правил. По одному мифу он передал свою власть над надземным миром своей сводной сестре и жене Астарте, сводному брату Демарунту и сыну Адоду. По другому — надземный мир Эл передал в управление Баал – Хаммону – солнечному богу, подземный мир — богу смерти Моту, а океанские просторы — морскому богу Йаму. Финикийцы считали Эла господином всего мира и приписывали ему передачу Египта богу Тоту, а Греции — богине Анат, отождествляемой с богиней Афиной.

Баал Хаммон был не только солнечным богом, но и богом земного мужского плодородия, он изображался в виде могучего старца, восседающего на троне. Баал Хаммон — вообще первое финикийское божество, удостоившееся изображения в виде человека. Более древние боги, тот же Элиун или Демарунт, не изображались в виде людей. Им поклонялись, отождествляя их с каменными фетишами – бетилями разной формы. Следует заключить, что финикийские и вообще хананейские божества вышли из пустыни, почитание отдельно стоящих деревьев или скал отражает религиозное настроение жителя однообразной равнины, где каждый предмет, обращающий на себя внимание, заставляет предполагать в себе присутствие сверхъестественной силы.

Кроме того, для финикийцев характерно то, что функция божеств как покровителей моря, если и была известна, то занимала в их представлениях далеко не первое место до середины II тысячелетия до н.э., когда начинается активная колонизационная политика в Средиземноморье и первопроходцам потребовались боги, которые в состоянии защитить их от страшных сил природы. В это время и выходит на одну из ведущих ролей в финикийском пантеоне бог Мелькарт, хозяин Тира и предводитель финикийской экспансии. Но еще до его возвышения у финикийцев происходили трансформации божественного пантеона. В ранний период имена божеств крайне просты и исключают всякую фантазию, это “владыка” — Баал, “господин” — Адон, “царь” — Мелек – Молох, “владычица” — Баалат или просто “бог” — Элиун.

С переходом к оседлому состоянию и переменой образа жизни должны были

*Доставка в порт*

перемениться и представления о божествах. Они сделались покровителями земледелия, богами плодородия и ремесла. Каждый город называл своих богов различно, но сущность их была одна и та же. Везде чтили мужское божество Баала, владыку своего народа, проявлявшего себя в небесной природе — в громе, молнии, буре и почивавшего высоко в горах. Рядом с ним стояла богиня Мать - земля, именуемая владычицей или Астартой, олицетворение земного плодородия. Кроме этой пары, известно еще юное мужское божество олицетворявшее природу, ежегодно возрождающееся и ежегодно умирающее. Близость этих представлений свойственна и другим религиям — вавилонской и хеттской. Астарта даже по имени напоминает вавилонскую Иштар, а юный бог тождественен с их же Тамузом, Аттисом хеттов и Осирисом египтян. В разных городах Финикии эти божества носили часто разные имена и иногда получали некоторые особенности, но почитались неукоснительно. Воскрешению соответствовали мистерии и празднования. Культовые обряды просуществовали тысячелетия, и благодаря этому мы знаем, каковыми они были, так как празднования совершались еще во II — III веках до н.э. и о них сообщают римский писатель Лукиан, автор трактата о сирийской богине, и Дамаский. Первый по личным впечатлениям рассказывает об обрядах, справлявшихся в Библе, следующее.

"Видел в Библе великий храм Афродиты Библской, в котором совершают обряды и в честь Адониса. Они говорят, что злодеяние относительно Адониса совершено свиньей в их земле, и в память о его страданиях они ежегодно бьют себя в грудь, плачут и устраивают оргии, и у них в стране устанавливается великий траур. После же биения в грудь и плача они приносят жертву Адонису как мертвому, а на другой день рассказывают, что он жив, и провожают его в воздух. Они бреют голову, как египтяне по смерти Аписа. Женщины, не желающие стричься, подвергаются следующему наказанию: один день они выставляются на продажу, и рынок предоставляется одним иностранцам, плата поступает на жертвоприношения Афродите.

Некоторые из библян говорят, что у них погребен Осирис-египтянин и что траур и мистерии справляются не в честь Адониса, а в честь Осириса. Скажу, откуда они считают это достоверным. Каждый год из Египта в Библ приплывает глава, совершая путь в семь дней, ее приносят ветры божественным плаванием.

***Первые мгновения на воде***

Она никуда не уклоняется, но приходит прямо в Библ. Все это чудесно и случается ежегодно, и во время моего пребывания в Библе случилось. И главу библскую я видел. Есть и другое чудо в земле библской: река, вытекающая из горы Ливана в море, имя ее — Адонис. Каждый год река делается кровавой и, потеряв свой цвет, впадает в море, окрашивая его на далекое пространство и подавая библянам знак к трауру. Рассказывают, что в эти дни Адонис уязвляется на Ливане и кровь его, стекая в реку, изменяет ее цвет и дает ей его имя. Так говорит толпа, а один библянин, убежденный в истине своих слов, указывал мне на другую причину явления. Он говорил следующее: "Река Адонис идет через Ливан, а Ливан весьма песчаный. Свирепые ветры, поднимаясь в те дни, гонят в реку землю, в высшей степени окрашенную, и земля сообщает ей кровавый цвет, так что причина явления не кровь, на которую указывают, а сама страна". Так мне говорил библянин. Если он и прав, то все же для меня весьма чудесна роль ветра".

Древним общефиникийским богом был Решеф, чье имя обозначает "пламя, искра, молния". Это был бог войны и бури, дождя, дающего плодородие земле, эпидемий и излечения от них. Решеф был связан с солнцем и считался хранителем договоров. Изображался он обычно в виде юноши с луком. Другим воинственным богом является Баал — Магоним — владыка Щитов, символом которого был конь.

Финикийцы почитали бога судьбы Хагада, или Гада. Особое место в финикийской религии занимали боги-целители. Шадрапа был богом не только лечащим, но и воюющим и царствующим над миром людей и зверей.

Из богинь особо выделяется Астарта, принадлежавшая к древним божествам не только финикийской, но и общесемитской религии и мифологии. В первую очередь Астарта являлась богиней плодородия. Затем ее функции были перенесены на мир людей, и она стала богиней любви. Часто Астарту изображали в виде обнаженной женщины, сжимающей руками груди, с подчеркнутыми признаками пола. Но иногда она появлялась вооруженной, ибо одновременно была богиней воинственной. Видимо поэтому исследователи часто отождествляют ее с Афиной Палладой. Порой на ее голове появлялись рога, бывшие в семитском мире знаком царственности. Астарта выступала и как покровительница царской власти, и как богиня-охотница.

***Вода прибывает в трюм*** ***Боцман А.Ерес***

В отличие от других городов Финикии мифология Библа была наиболее связана с египетской. Среди богов, заимствованных финикийцами у египтян, значительное место занимал Бес. По-видимому, под этим именем скрывалось даже не одно, а несколько божеств с одинаковыми функциями — защитой людей, особенно моряков. Бес изображался в виде кривоногого карлика со змеями. Его культ был широко распространен во всем финикийском мире.

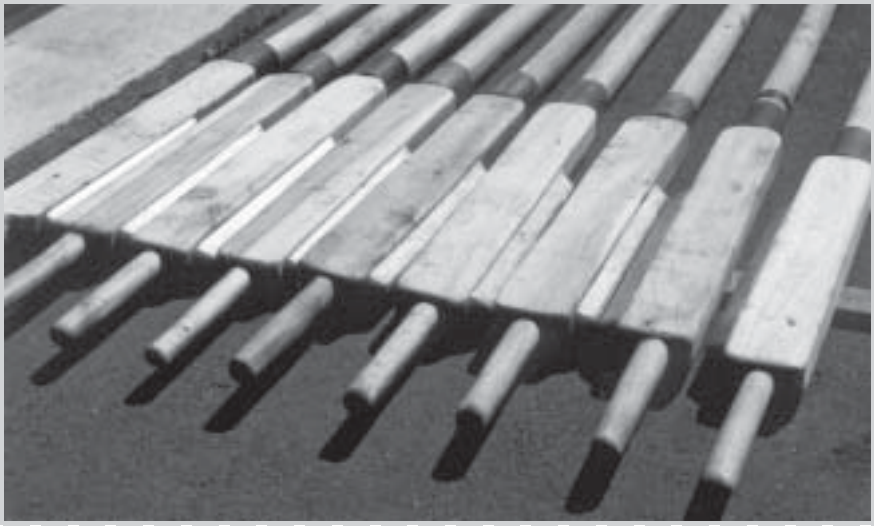
Почитали финикийцы также различных мелких божков, называемых в науке на греческий манер демонами, которые отвращали беды от живых и мертвых. Возможно, как и в Угарите и одно время у евреев, у финикийцев существовала вера в божественных предков — рафаимов. Объектами почитания были реки, озера, камни, деревья.

Начиная с середины II тысячелетия до н.э. жизнь финикийцев была неразрывна с дальними плаваниями, и водное пространство играло огромную роль в их представлениях о мире. Вероятно, с этого времени вся видимая Вселенная в их представлении расположилась между двумя океанами — верхним, разливающимся выше видимого неба, и подземным, по которому бог путешествует с вечера до утра. Выше верхнего океана располагалось обиталище человеческих душ.

По мнению финикийцев, каждый человек имел две души — растительную и дыхательную. Растительная душа продолжала существовать и после смерти, требуя себе всего, в чем нуждался человек в этом мире: пищи, воды, света, порой различных украшений и амулетов, отвращающих несчастье. Видимо, растительная душа была тесно связана с телом и оставалась в могиле, и поэтому финикийцы очень заботились о нерушимости могил. Наиболее распространенным обрядом при погребении было трупоположение, хотя порой, особенно часто на западе в колониях и Карфагене, применялось и трупосожжение. Дыхательная душа на магическом корабле в сопровождении Эшмуна, излечившего ее от всех страданий, а иногда и его братьев Кабиров отправлялась через верхний океан в царство богов.

К середине I тысячелетия до н.э. у финикийцев появляется представление о добродетели и грехе. Возможно, с грехом финикийцы связали судьбу дыхательной души, отправляющейся на небо.

С выдвижением города Тира на роль лидера в финикийском мире Мелькарту выделяется одно из ведущих мест в пантеоне.



***Вальки весел с противовесами***

Его имя буквально означает “царь города”. Роль Тира в качестве фактически единственной метрополии финикийских колоний привела к широкому распространению культа Мелькарта по всему Средиземноморью. Так, на крайнем западе в испанском Гадесе он стал таким же покровителем города, как и в Тире. Следствием большой экономической роли Тира стало принятие культа этого бога и за пределами финикийского мира, в частности в Дамаске и на какое-то время, по-видимому, в Израиле, хотя главным богом ни там, ни там он не стал.

Чтобы придать Мелькарту общефиникийское значение, а только как покровитель одного города он первоначально не был общефиникийским богом, его божественная генеалогия была продлена к самим истокам финикийской мифологии. Мелькарт был сыном Демарунта от брака с Астартой. Но сам Демарунт, точнее его культ, к общефиникийскому был присоединен довольно искусственно. Во время войны между Баалом — Небом и Элом последний взял в плен наложницу отца, которую и отдал в жены своему брату Дагону. Эта наложница была уже беременной от Неба и вскоре родила сына Демарунта. Таким образом, Демарунт не относится к потомству Эла и занимает в мире богов несколько особое место.

Вместе с Астартой и племянником Адодом Демарунт получил от Эла власть над землей. Родив Демарунту сына Мелькарта, Астарта сделала его покровителем Тира. Такое достаточно искусственное введение Мелькарта в общефиникийский пантеон божеств может говорить только о том, что первично Мелькарт не был божеством, известным коренным племенам, проживавшим на берегах Восточного Средиземноморья. Да и к Тиру он не имел никакого отношения, так как его основанием финикийцы обязаны Усою и Гипурсанию. Не был он и предводителем финикийской торговли и мореплавания. Финикийцы приписывали создание кораблей Кабирам. Но в определенный момент новое божество прочно входит в цикл религиозных сказаний Финикии. Такое навязывание было возможно только с приходом в эти земли новых племен, которые и принесли новые религиозные представления, с одной стороны связанные с героем-мореходом, а с другой — с божеством — покровителем города. Я предполагаю, что это могли быть только переселенцы из Шумера, пришедшие в земли Восточного Средиземноморья после того, как их земли были захвачены гутиями. Никакие скотоводы Аравийского по-

*Снаряжение корабля*

луострова ни с культами, связанными с основанием городов, ни с культами, покровительствующими мореплаванию, торговле и ремеслу не могли быть связаны.

Мелькарт позднее, в I тысячелетии до н.э., становится умирающим и воскресающим богом. По одному варианту сказания, он был убит или богом смерти Мотом, или богом моря Йамом и воскрешен Цидом, давшим ему понюхать запах перепелов. Другой вариант рассказывает о смерти Мелькарта в огне, из которого он возродился как бог. По-видимому, существовал и третий вариант: Мелькарт был ребенком, когда его мать, спасаясь от преследования обезумевшего мужа, бросилась с младенцем на руках в море, где оба и были обожествлены.

Тирийцы, как и другие финикийцы (и вообще, по-видимому, западные семиты — **Прим.авт.**), приписывали своему богу все самое ценное. Они рассказывали, что во время охоты пес Мелькарта раскусил пурпурную раковину и окрасил свою пасть в красный цвет, а нимфа Тира (в финикийском языке слово "город" — женского рода) убедила Мелькарта окрасить свою одежду и это привело к открытию пурпурной краски. Это одна из версий уже упоминавшегося мною ранее мифа об открытии пурпурной краски. Будучи владыкой Тира, Мелькарт выступал предводителем дальних походов. В частности, он возглавил поход в далекую Испанию, где и умер (а затем воскрес — еще одна версия о воскрешении — **Прим.авт.**), а его многонациональное войско распалось, и многие из бывших воинов Мелькарта, оставшись на Западе, стали предками народов этого региона.

Мелькарт воплощал светлое начало. Поэтому он всю жизнь сражался с темными силами: чудовищной змеей, оленем и человекоголовым быком, воплощающими водные потоки; со львом, вепрем и могучим великаном — символами земных чудовищ; с адским псом, конями, конями с человеческой головой, подобными греческим кентаврам, связанными с миром смерти. Затем он погиб и за свои труды удостоен воскрешения в виде бога, что стало завершением его многотрудной жизни.

Чем больше я раздумывал над образом Мелькарта, тем больше этот бог финикийского пантеона напоминал мне шумерского героя Гильгамеша. Нет, по своему происхождению и месту, занимаемому в пантеоне религий Финикии и Шумера, они были совершенно не похожи. Близкими по духу их делали поступки, а точнее дальние походы, во время которых и один и второй совершили подви-

*Первая попытка*

ги. Эстафету этих героев-ратоборцев позднее принял Геракл. Гильгамеш, Мелькарт, Геракл — владыки земель, городов, боевых дружин. Они борются, ищут, теряют друзей, погибают и, воскреснув, встают в один ряд с богами.

Исследователи финикийской истории и мифологии считают, что существовал большой цикл сказаний о Мелькарте, подобный циклу подвигов, совершенных Гераклом. К сожалению, мы ничего об этом не знаем, но то, что Мелькарт был одним из главных божеств Финикии, становится ясным из рассказа Страбона об основании Гадеса, современного Кадиса. Страбон пишет: "... гадитанцы упоминают об одном оракуле, данном тирийцам; оракул повелевал, по их словам, выслать колонию к Геракловым (Мелькартовым — **Прим. авт.**) Столпам. Когда посланные прибыли к проливу, то они приняли мысы, образующие пролив, за пределы обитаемого мира... а сами эти мысы признали именно теми, которые оракул назвал столпами". По представлениям финикийцев, ни кто иной, кроме самого бога Мелькарта, не мог сказать оракулу, куда и в какое место выводить колонию.

Собираясь строить копию финикийского корабля, я давно обдумывал, какое дать ему название. Существует старая морская поговорка: "Как корабль назовешь, так он и будет плавать". Изучение религии древних финикийцев подтолкнуло меня к мысли назвать будущий корабль "Мелькарт". Все говорило о том, что именно богу-путешественнику под силу помочь мне и моим друзьям в создании корабля прошлого и совершении под его парусами плавания маршрутами древних мореходов.

Стажировка в Германии подходила к концу. Благодаря моим друзьям мне удалось заработать немного средств на начало проекта. Впервые за несколько лет я с оптимизмом смотрел в будущее. Нужно было возвращаться домой и искать небольшую верфь, где было бы начато строительство. Но вначале мне необходимо было закончить подбор последних материалов по истории городов-государств Финикии и в особенности того периода, который касался Великой колонизации. Мои друзья великодушно разрешили мне пожить в их радушном доме еще несколько недель, которые я посвятил работе в библиотеке.

Шла весна.

*В Одесском порту*

# Глава 5.
# *Великая колонизация*

С историей финикийской колонизации побережья Средиземного моря я столкнулся еще во время плавания на копии греческой диеры "Ивлия". Совершая плавания маршрутами греческих мореходов, мы побывали в порту Реджио на берегу Мессинского пролива, отождествляемого с тем старинным местом, где мореходов поджидали кровожадные Сцилла и Харибда. Именно здесь великий Одиссей потерял свой корабль и всех спутников, которых поглотил гигантский водоворот. Пролив этот отделяет Аппенинский полуостров от острова Сицилия. В историческом музее Реджио экспонируется финикийская керамика, найденная под водой, но еще больше находок, говорящих о присутствии мореходов Восточного Средиземноморья на самой Сицилии, где находилось несколько финикийских поселений, в том числе на месте современных городов Мотия и Палермо. Но началась финикийская экспансия на западе, конечно же, не с Сицилии и лежащих не так далеко побережий Мальты и Сардинии. Начались походы торговцев Финикии с поисков металлов на близлежащих островах Эгейского моря. С III тыс. до н.э. был посещаем Кипр, откуда вывозилась медь.

Частенько вечерами в кругу семьи Ароновых речь заходила о так манящей меня финикийской истории и в особенности о дальних походах мореходов Ханаана в неизвестные и далекие земли Западного Средиземноморья.

— Как же давно, Игорь, финикийцы начали свои походы? — спросила меня Лена. — И что, они сразу стали совершать дальние плавания?

— Нет, конечно. Вначале с XV века до н.э. финикийцы начали посещать Крит. Продвигаясь оттуда на запад, они положили начало открытию Центрального бассейна Средиземного моря. Через 100 лет их влияние стало распространяться не только на запад, но и на север. Одним из ранних поселений в целой цепи колонизации Средиземноморья было заселение острова Фасос, безлюдного, но богатого железной рудой, разработка которой велась самими финикийцами. Маршрут на север Эгейского моря проходил через острова Лемнос и Лесбос. Возможно, еще до легендарных аргонавтов финикийцы плавали в Мраморном и Черном морях.

От островов Эгейского моря финикийцы перешли к южным берегам Балканского полуострова, пересекли пролив Отранто, соединяющий Ионическое море с Адриатическим, и обогнули Апулию и Калабрию. Одновременно с критянами или несколько позже они открыли Сицилию, а к югу от нее, в самом центре Средиземного моря, обнаружили и в XIII в. до н.э. колонизовали Мальту. Мальта была опорным пунктом для их дальнейшего проникновения в Западное Средиземноморье. Переправившись через широкий Тунисский пролив, они двинулись на запад и проследили почти 2000 км береговой линии Северо-Западной Африки, открыв со стороны моря горную страну Атлас до Гибралтара, назвав место выхода в океан — Столпами Мелькарта, позднее греки называли пролив Столпами Геракла, римляне — Столбами Геркулеса, а средневековые арабы — Джебель-Тарик, искаженно Гибралтар. Выйдя к проливу, финикийцы впервые получили правильное представление о протяженности Великого моря заката, т.е. Средиземного моря.

— Сколько же лет ушло у них на эту разведку? — спросил Игорь.

— Исследователи считают, что более трехсот лет продолжалась эта экспансия. Представляете, сегодня сухогруз проходит все Средиземноморье за три дня, а тогда на открытие Великого моря понадобилось три столетия.

— А как они продвигались — вдоль европейского побережья или африканского?

— Я думаю, первоначально все походы шли вдоль побережья Африки, европейское побережье открывалось как бы случайно во время отклонения от основных маршрутов.

Двигаясь вдоль Средиземноморского берега Африки, они открыли устья многочисленных коротких рек, стекающих с Атласских гор, в том числе Шелифф длиной 700 км и Мулуя — 520 км; они заходили во все небольшие заливы и бухты, тщательно намечая места для будущих поселений. Надо отдать должное этим первым исследователям: пункты выбирались настолько удачно, что многие из них впоследствии превратились в большие портовые города. На западном берегу открытого ими Тунисского залива была основана первая на Средиземноморском побережье Африки колония — Утика. Произошло это около 1100 г. до н.э.

В 825 г. до н.э. близ нее был заложен Карфаген, финикийский Новгород

*Топ мачты*

*Соперник «Мелькарта» — корабль «Гетьман Сагайдачный»*

(Картхадашт — **Прим.авт.** ), ставший позднее великим государством, опаснейшим соперником Рима в борьбе за господство на Средиземном море. Вскоре у карфагенян появился пригород Тунета, названный по имени финикийской богини Тиннит, на месте которого сегодня расположился современный город Тунис. У самого северного мыса Африканского материка Эль-Абьяд они основали еще один пункт, выросший в крупный порт Бизерта. Далее к западу была создана цепь из 20 колоний, располагавшихся в основном на западных берегах небольших заливов или бухт, в том числе Гиппон, современный порт Аннаба, Икозиум — Алжир и Руссадир — порт Мелилья. Их основание большинство историков относит к XII – X вв. до н.э.

— Вероятно, одновременно с проникновением на запад финикийцы начали обследовать и наиболее изрезанную часть африканского берега в восточном направлении, открыв крупные заливы Хаммамет, Габес – Малый Сирт с островами Керкенна и Джерба, и Сидра – Большой Сирт. На их берегах на протяжении 1500 км в IX – VII вв. до н.э. они основали 10 колоний. В их числе Гадрумет — ныне Сус, ставший позже важным центром Карфагена, Сабрата – Зуара, Уиат, позднее Эа, современный Триполи, где линия скал и мелей образует удобную якорную стоянку, и Лики – Лептис – Магна, ныне Хомс; вероятно, финикийцы заложили и Сирт, расположенный в 360 км к востоку от Хомса.

— Ты рассказываешь о том, как заселяли финикийцы африканское побережье. Но их же было так мало, что местные племена им не оказывали сопротивление. Я помню из истории, что когда заселялось греками черноморское побережье, местные племена долго противились колонизации.

— Ты прав, Игорь, но в Африке побережье было мало заселено. Здесь на открытых берегах жили племена ливийцев, в основном — охотников и скотоводов. Финикийская колонизация, способствовавшая зарождению в этих районах рабовладельческих отношений, имела главным образом экономические корни — закрепление на важнейших торговых путях и их охрана. Были, однако, и социальные причины, сформулированные римским историком I в. до н.э. Гаем Саллюстием: "... финикийцы, одни ради уменьшения населения на родине, а другие из жажды власти, возбудив плебс и прочих, жадных до новшества, основали колонии на морском побережье...". Колонии, как грибы, возникали на широких бере-

***В Одесском заливе***

говых равнинах Ливии и Восточного Туниса, в низовьях Атласских рек, на низменных равнинах Атлантического побережья Марокко. И всюду финикийцы начинали выращивать привезенные с родины оливы, виноград и другие азиатские растения. Их труды не пропали даром: "новоселы" хорошо прижились и культивируются до сих пор, уже скоро три тысячелетия.

Со стороны Африки финикийцы открыли и Пиренейский полуостров. На его южном берегу в XI – VIII вв. до н.э. они создали три опорных пункта: Гадир (Гадес) — "крепость" или "укрепление" — современный Кадис, в 30 км к югу от устья реки Гвадалквивир; колонию в вершине Кадисского залива – современная Уэльва; Малагу — у восточного входа в Гибралтарский пролив, существующую и ныне. Вероятно, еще один пункт был основан у западного входного мыса Кадисского залива, близ современного порта Фару. Далее к западу следы финикийской колонизации обнаружены при раскопках по берегам исторической области Алгарви – у $37^0$ северной широты, Южная Португалия, вдоль атлантического побережья страны до $40^0$ северной широты и в бассейне реки Тежу. За $40^0$ северной широты вещественных доказательств пребывания финикийцев не найдено.

— Пиренеи для финикийцев были долгожданной землей, ты нам об этом рассказывал и ранее.

— Да, Игорь, это так. В Южной Испании финикийцы искали и находили важнейшие для них товары – драгоценные и цветные металлы. Здесь, на Пиренейском полуострове, на краю известного древним света, финикийцы завязали торговые контакты с государствами Таршиш – Тартесс, временами превращавшимися в их противников в борьбе за господство на морских торговых путях.

По сообщениям древнегреческих авторов, финикийцы еще ранее, до основания первых поселений на юге Пиренейского полуострова, вышли в Атлантический океан и на африканском побережье основали колонию Ликс, у устья реки Лукос, ныне город Лараш. Произошло это в XII – XI вв. до н.э.

— Зачем? Что могло им дать западное побережье Африки? Там по сей день палящее солнце и беспощадные ветры Атлантики губят всю растительность. Даже если учесть, что климат в те времена был мягче, все равно эта земля не наилучшее приобретение.

— Согласен с тобой. Предназначение европейской колонии Гадес совершенно

***По дороге на фестиваль во французский город Брест***

понятно — она нужна для накопления купленного в Тартессе металла и безопасной его отправки на восток. Для каких же целей был основан Ликс? Да еще раньше европейских поселений? Мое предположение таково. Ликс, а позже и другие африканские поселения на атлантическом побережье были нужны для освоения и вывоза богатств с Мадейры и Канарских островов.

— Что же это за богатства, Игорь? На этих островах не было ни золота, ни залежей меди или олова. Так что же?

— Красители — вот то богатство, которое манило финикийцев. Канарские острова и Мадейра представляли особенно удобную и столь желанную возможность получения устойчивых лакмусовых красителей. Я рассказывал вам, какую цену платили за один килограмм окрашенной шерсти и какое количество улиток семейства иглянок необходимо было извести, чтобы получить один грамм краски. Производство финикийских красителей всегда было окружено тайной, по сей день не раскрытой. Ясным остается одно — при помощи одних иглянок финикийцы вряд ли смогли бы производить такое количество прекрасных и славившихся повсюду пурпурных тканей.

Между тем на Канарских островах имелся лишайник, так называемый орсель, содержащий краситель весьма высокого качества и в очень большом количестве. Даже в средневековье этот лишайник играл большую роль как ценный товар. На Мадейре и Канарских островах также произрастало драконовое дерево, дающее, хотя и менее ценный, но все равно высококачественный краситель, носящий имя "кровь дракона". Точную дату открытия островов установить невозможно, но вероятно, что первые плавания к Мадейре и Канарским островам были осуществлены в XII веке до н.э.

Позднее южнее Ликса были созданы дополнительные фактории: Тингис — современный Танжер и Сале — современный город Солы.

— А что считает официальная наука? — спросила меня Лена. — Согласится ли она с твоим предположением?

— Не думаю, что с моим предположением согласятся исследователи финикийской колонизации, но вероятность походов на Канарские острова в XII – X веках до н.э. очень велика. Не меньшая вероятность дальних походов, совершаемых финикийцами на север вдоль побережья Западной Европы.

*На празднике (фото слева и справа)*

— Далеко ли на север от Гадеса заходили финикийцы?

— Судить об этом сложно. В первую очередь какая была необходимость в дальних походах? В первую очередь эти плавания были связаны с доставкой в средиземноморские страны металлов, а земли, где их добывали, назывались Касситеридами — "оловянными" островами.

— И где же они находились? — спросил Игорь.

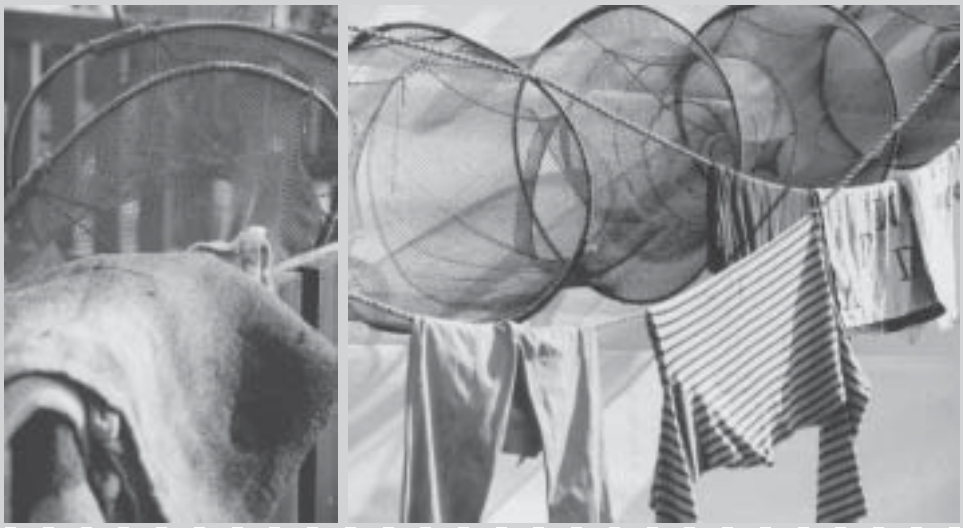
— Большинство историков отождествляет их с Британскими островами, так как в Корнуолле имеются древние оловянные рудники, эксплуатировавшиеся за много веков до римского владычества. Но некоторые авторы указывают на наличие близких к Гадесу оловянных месторождений, например, на северо-западе Испании, в Галисии, где берег сильно расчленен и небольшие полуострова легко принять за острова.

— Ходили ли так далеко финикийцы сами или перекупали металлы южнее, может подтвердить или опровергнуть экспериментальное плавание.

— Так или иначе, финикийцы, несомненно, открыли весь — около 1000 км — западный берег Пиренейского полуострова и заходили в устья всех значительных пиренейских рек, несущих свои воды в Атлантический океан: в Анас — Гвадиана, в обширную дельту реки Таг — Тежу, Тахо, где позднее возник город Олисино, теперь Лижбоа, или Лиссабон, в Мунда — Мондегу, в Дурий — Дору, Дуэро, в устье которого при римлянах стала известна гавань Кале-Порт, теперь Порту, в Миний — Миньо. Вероятно, финикийцы ознакомились и с берегами Бискайского залива на протяжении почти 1500 км — гористыми на юге — Кантабрийские горы и низменными на востоке — вплоть до полуострова Бретань.

— Сколько загадок, предположений. Неужели вся история этого предприимчивого народа окутана завесой тайны?

— Знаете, мои друзья, если далекие походы в океане на юг и на север почти не доказуемы, то о ряде плаваний финикийских мореходов в другом регионе мира известно из Библии. — Я порылся в бумагах и достал выписанные тексты. — Вот послушайте. В конце XI века до н.э. на юге Финикии образуется Иудейско-Израильское царство, во главе которого, сменяя друг друга, стоят цари Саул, Давид и Соломон. В Тире во времена Давида и Соломона царствует Хирам, известный своей деятельностью по реконструкции территории города и



***На морском фестивале «Брест-2000»***

перестройки храмов Мелькарта и богини Аштрат.

Именно с именами Хирама и Соломона связано интереснейшее событие, нашедшее свое отражение в Ветхом Завете. Из книги “3-е царствие” мы узнаем, что “Хирам, царь Тирский, слал слуг (послов) своих…” и к Давиду, и к его наследнику Соломону и принимал от них послов. “И давал Хирам Соломону дерева кедровые и дерева кипарисовые, вполне по его желанию. А Соломон давал Хираму пшеницу и оливковое масло для продовольствия дома его”.

Древесина, полученная из Тира и Сидона, была использована при строительстве и отделке первого Храма. Со времен Соломона Иудейско-Израильское царство участвует вместе с финикийцами в дальних торговых экспедициях. В той же книге Ветхого Завета есть упоминание: “Царь Соломон также сделал корабль в Ецион-Гавере, что при Елафе, на берегу Черного моря (Красное море — **Прим. авт.**) и земли Иудейской, и послал Хирам на кораблях своих подданных корабельщиков, знающих море, с подданными Соломоновыми, и отправились они в Офир, и взяли оттуда золота четыреста двадцать таланов, и привезли царю Соломону”.

Сказочная страна Офир, имеющая несметные запасы золота, драгоценных камней, пряностей и благовоний, до сих пор не отождествлена ни с одной страной древнего мира. Одни относят ее к Азии, считая, что такие богатства могли находиться или в Индии, или в Юго-Восточной Азии, другие — к Америке, к верховьям Амазонки, третьи — к району современной Южно-Африканской Республики.

— Вот видишь, Игорь, и здесь неведомая земля. Где же находился легендарный Офир, по твоему мнению?

— Вероятнее всего, сказочный Офир нужно искать на юге, в пределах страны Пунт, известной еще по плаваниям флота царицы Хатшепсут. Страну эту отождествляют с восточным побережьем современного Сомали. До экспедиции в Офир израильтяне совершенно не знали ни мореплавания, ни судостроения. Однако благодаря удачным войнам в Палестине с филистимлянами получили выход к Красному морю. Это и было главной причиной дружбы двух царей. Хирам рвался в обход Египта вести торговые дела в Красном море и Индийском океане. Мудрый Соломон за проход через его страну и содержание Хирамова флота брал дань

совместным участием и частью прибыли. Мне кажется, именно возможность проникновения в Индийский океан и привлекала царя Тира в союзе с Соломоном.

— И как далеко, ты считаешь, финикийские и израильские мореплаватели заходили в воды Индийского океана?

— Я не ошибусь, говоря только о финикийцах. Израильтяне не были искусными мореходами, да и сам их мудрый царь Соломон говорил, что он не знает четырех вещей, одна из которых — "путь корабля среди моря". А насколько долго это будет оставаться загадкой и удастся ли разгадать ее, будет ясно только после открытий, сделанных в будущем. Но не думаю, что заходили финикийцы слишком далеко в Индийском океане. На пути продвижения на юг им противостояло сильное встречное течение, выходящее из Мозамбикского пролива. Даже спустя 1000-1100 лет после царя Соломона побережье Сомали было еще неизвестно даже создателю "Перипла Эритрейского моря" — Арриану — и основателям древнейшей картографии — Посидонию и Птолемею. Путь на восточное побережье Индии шел через открытый океан, что также было для древних мореходов, привыкших к каботажным плаваниям или двух — трехдневным переходам в отсутствие видимости берегов, сложной задачей.

Вероятнее всего, самыми дальними пределами, куда могли проникать финикийцы на рубеже тысячелетий, был Аденский залив, южное побережье Аравийского полуострова, северное и восточное побережья современного Сомали, остров Сокотра.

— А что известно о походах финикийцев после царя Хирама?

— Колонизационная политика финикийцев продолжалась и после его правления, однако связана она была не столько с расширением сфер влияния, сколько с событиями, которые происходили внутри самой Финикии.

Внутренние распри привели к выводу новой колонии на побережье Африки. Колонию эту вывел Тир, и названа она была — Картхадашт. Это не стало бы в цепи организации колоний каким-либо значительным событием, если бы не будущее этого города, ставшего на время властелином Средиземноморья.

Удивительна легенда, рассказывающая об этом событии. Вот послушайте. Тирская царевна Элисса после убийства новым правителем Тира ее мужа и дяди была вынуждена покинуть Финикию. Спасаясь от преследования, она доверила

*Ю.Шойко*

*Брестский форт*

свой корабль в руки бога Мелькарта, покровительствующего морю и оберегающего царевну.

Корабль приплыл к ливийскому берегу, около которого, подхваченный стремительным восточным течением, он направился вдоль северного берега Африканского континента. Земля, к берегам которой привел корабль божественный Мелькарт, понравилась финикийцам. Населена была она племенами берберов.

Во время сна Мелькарт научил Элиссу, как за совсем небольшую цену приобрести у берберов достаточный участок земли. Элисса договорилась с туземцами о покупке у них участка, который сможет накрыть бычья шкура. Заплатив, она приказала принести шкуру и разрезать ее на тончайшие нити, концы которых после этого были связаны между собой.

Изготовленным шнуром финикийцы охватили большой участок земли, достаточный для закладки нового города. Так, по легенде, возникает Картхадашт, позже называемый римлянами Картаго, а нами — Карфаген. Элисса не избежала суровой участи. Спасшись от расправы в Тире, заложив Новый город, она приняла мучительную смерть на жертвенном алтаре. Произошло это после того, как берберский царь потребовал, чтобы она вышла за него замуж. В противном случае он грозился расправиться с поселенцами. Элисса выбрала смерть, отказавшись стать женой бербера.

— Трагическая история, — грустно произнесла Лена.

— Что да, то да. Вообще, на протяжении всей финикийской, а позднее и карфагенской истории исследователи сталкиваются с такими качествами, присущими этому народу, как смелость, хитрость и самопожертвование. Финикийцы были сплочены, и каждый индивидуум в независимости от имущественного статуса жил для блага своего народа и его процветания. Знаете, это подтверждают все финикийские мифы. Вот послушайте еще одну легенду.

Однажды, плывя за оловом, финикийцы обнаружили, что за ними следует военный греческий корабль. Греки не нападали на финикийцев, но и не отставали от них. Финикийский кормчий понял, что греки разведывают путь за оловом. И тогда он повел свое судно, груженное дорогим товаром, на камни. Корабль разбился, а чудом уцелевшие мореходы после трех лет странствий вернулись в Карфаген. Карфагенский сенат оценил подвиг смельчаков, восполнив из государствен-

*Танцевальные коллективы*

ной казны убытки, причиненные преднамеренным крушением.

Но эти поступки не идут ни в какое сравнение с тем, что мы узнаем о финикийском религиозном культе. Во времена опасности, грозившей городу или поселению, финикийцы приносили в жертву богам своих первенцев. Этот ужасный обычай шокировал не одно поколение исследователей финикийской древности. Обычай принесения первенцев и вообще детей существовал не только у финикийцев, но и у других семитских племен, что не делает ужасный обряд менее жестоким и бесчеловечным. Но это с позиции нашей, а с позиции финикийцев, отдавших божеству самое дорогое, что у них есть, они могли надеяться на его помощь в спасении всего народа.

Ужасающая философия, однако именно она сделала этот народ таким, каким он был: предприимчивым, смелым и беспощадным как к себе, так и к своим врагам. Если вообще детоубийству можно дать хоть какое-то объяснение, то оно, наверное, звучало бы так: "Если я не боюсь отдать свою жизнь и жизнь самых близких мне людей за мой народ, то и мой народ не убоится отдать за меня свою жизнь. И помогут пусть нам боги Финикии".

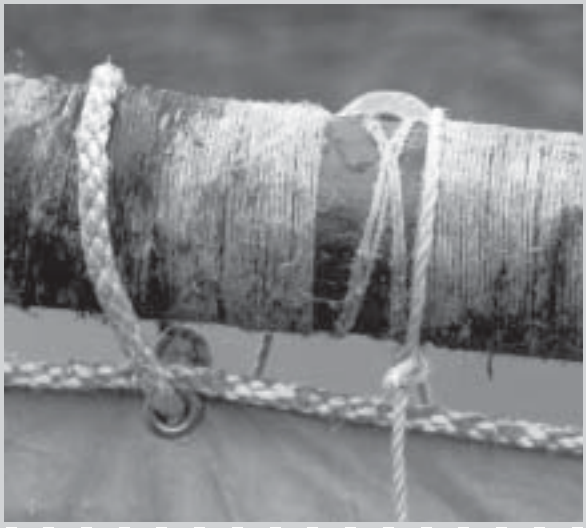
— Страшные обряды. Неужели они верили в действенность этих ужасных обычаев?

— Верили, Лена, и вера вела их к далеким землям. Вот что писал странствующий писатель Юстин, живший в начале II века до н. э., об обрядах карфагенян: "...если в разгар иной катастрофы они чувствовали еще и приближение эпидемии, то суеверно и убийственно использовали в качестве целебного средства кровавую жертву: они действительно приносили в жертву людей и даже детей, чей возраст даже у врагов вызывал жалость, вымаливая у богов мир кровью тех, ради чьей жизни богов молят обычно больше, чем о чем-либо другом".

— Варварство! Дикий народ. Как тебя угораздило заняться его историей? Хорошо, что он уже почти забыт, — в сердцах произнесла Лена. Игорь поддержал ее.

— Зря вы так о финикийцах. Я вам столько о них рассказываю, а вы увидели только темную сторону их жизни. Ужасные обряды существовали не только в Финикии, а по всему семитскому миру. Вот в вас обоих течет еврейская кровь, а ведь ваши предки практиковали те же обряды, что и ханаане. Почитайте Библию.

*С.Гузанов*



*Рея «Мелькарта»*

Разве не ваш Бог требует принести ему в жертву Исаака, и его отец Авраам безропотно кладет его на жертвенник.

— Но Господь отвел руку Авраама, — перебил меня Игорь.

— А сколько раз он ее не отводил, когда в жертву евреи приносили своих детей?

— Этого не может быть.

— Может, и подтвердили это раскопки. До времен оседлости все семитские племена, и евреи в том числе, приносили детей в жертву. Только легенда об Аврааме и Исааке упоминает те времена, когда евреи отказываются от ужасного обряда, а вот ханаане продолжают его практиковать не только в самой Финикии, но и в колониях, а позднее и в Карфагенском государстве.

— Неужели все обряды заканчивались жертвоприношениями? — спросил Игорь.

— Нет, конечно. Жертвы приносились только в редких случаях, как я уже говорил, во время смертельной опасности, которая грозила гибелью всего города.

В Палестине при раскопках найден алтарь, вырубленный в скале, и в нем 20 больших кувшинов, горлышко которых закрыто другим кувшином или глиняной тарелкой. Они содержат просеянную землю и скелеты младенцев, большую часть новорожденных, но иногда и возраста нескольких месяцев, не свыше двух лет. Ученые считают, что это принесенные в жертву первенцы, которые были исторгнуты из рук родителей, частью немедленно после рождения, частью некоторое время спустя после того, как их не удалось скрыть. Кроме этого, найдены доказательства существования у хананеев общего со многими, например древне-американскими, народами обычая человеческих жертвоприношений. Они совершались при основании городов, строительстве общественных зданий и храмов. Одни исследователи объясняют их как жертвы духу местности, другие — как средство создать новому сооружению духа-покровителя. В Библии встречается долго не бывшее понятным известие об основании Иерихона Ахиилом: "... с Авирамом, первенцем своим, он положил ворота его". После того как в Танааке у ворот кремля был найден скелет мальчика с окружавшими его глиняными предметами, похожими на амулеты, стало ясно, о каком событии упоминает Библия.

— Игорь! Неужели основатель города мог отдать свое дитя в жертву?

*Гости праздника*

— Мог! И не только ребенка. Так, в Гезере, Мегиддо и других городах Финикии и Израиля найдены замурованными не только дети, но и женщины, возможно, это жены правителей и их первенцы.

Подобного в том размере, как это мы встречаем у финикийцев, не было ни у вавилонян, ни у ассирийцев, ни у египтян. Зато эти жертвоприношения в изобилии встречаются у всех семитических народов, не исключая и евреев, и что интересно, на другом краю земли, в Америке, у индейских племен.

— Как ты думаешь, нет между этим какой-либо связи?

— Думаю, что нет, но знаете, друзья мои, о походах финикийцев ходит столько легенд. Есть исследователи, которые считают, что финикийцы запросто плавали в Америку и оказали влияние на всю индейскую культуру.

Одной из таких версий придерживался Тур Хейердал, считая, что бледнолицый бородатый бог Тики или Кон-Тики был не кто иной, как потомок финикийских или египетских мореходов. Ведь вначале норвежец хотел строить не камышовые лодки для плавания через Атлантику, а египетско-финикийский корабль. Да и где была страна Офир, до сих пор неизвестно. Ряд исследователей считает, что Офир лежал где-то на берегах далеких Америк.

— Неужели были возможны столь дальние плавания в те давние времена?

— Маловероятно, что эти плавания были возможны в XII – XI вв. до н.э., но позднее они были не только реальны, но и доподлинно зафиксированы эпической традицией.

Я как раз, заканчивая рассказ о колонизации, хотел зачитать выдержки об удивительном плавании финикийцев вокруг Африки, а это куда более дальний поход, чем в Америку и назад.

— Неужели такое плавание состоялось до времен средневековья?

— Да. Оно состоялось и, возможно, было не одно.

Я достал из папки материалы, рассказывающие о легендарном плавании финикийцев во времена фараона Нехо, и стал читать своим друзьям, в душе радуясь, что мы ушли от темы жертвоприношений: “Находясь на египетской службе в 609 – 595 гг. до н.э. на больших гребных судах, поднимавших каждое по крайней мере 50 человек команды, финикийцы обогнули всю Африку. Геродот передает рассказ об этом плавании вокруг “Ливии” с такими подробностями, которые он

*Голландский буер*

*Традиционная морская еда*

сам считает невероятными. Но они-то как раз и подтверждают достоверность события: “Ливия… по-видимому, окружена морем, кроме того места, где она примыкает к Азии; это, насколько мне известно, первым доказал Нехо, царь Египта. Он … послал финикийцев на кораблях. Обратный путь он приказал им держать через Геракловы Столпы… Финикийцы вышли из Красного моря и затем поплыли по Южному Индийскому океану. Осенью они приставали к берегу и в какое бы место в Ливии ни попадали, всюду обрабатывали землю, затем дожидались жатвы, а после сбора урожая плыли дальше. Через два года на третий финикийцы обогнули Геракловы Столпы и прибыли в Египет. По их рассказам (я-то этому не верю…), во время плавания вокруг Ливии солнце оказывалось у них на правой стороне. Так впервые было доказано, что Ливия окружена морем”.

Итак, огибая с юга Африку и двигаясь при этом с востока на запад, финикийцы имели солнце с правой стороны, т.е. на севере. Для Геродота, жившего в V веке до н.э. и не имевшего наших представлений о Земном шаре и Солнечной системе, эта часть рассказа казалась неправдоподобной. Для нас ясно, что именно это обстоятельство, видимо особенно поразившее финикийских моряков, жителей Северного полушария, подтверждает, что они действительно пересекли экватор, плыли через воды Южного полушария и обогнули с юга Африку. Вполне правдоподобна и трехгодичная продолжительность плавания, ибо длина береговой линии Африки 30,5 тыс. км.

Финикийцы могли пройти это расстояние на веслах или под парусами, когда дули попутные ветры, причем на большей части пути могли пользоваться попутными береговыми морскими течениями. Правда, они высаживались на материк, чтобы засеять и собрать хлеб, каждый год теряя два-три месяца. И все-таки остального времени было вполне достаточно, чтобы при судоходной технике того времени совершить все плавание в три года. Любопытно также в рассказе Геродота указание, что в Южной Ливии возможно земледелие. Значит, она вовсе не безотрадная, выжженная солнцем пустыня, где из-за нестерпимой жары невозможна жизнь, как представляло себе тропическую Африку большинство древних и средневековых географов. И еще дело в том, что в описанные времена плавания из Красного моря в Индию и обратно были уже делом обыденным, а ведь продолжительность такого плавания была два года, и расстояние, пройденное кораб-

***«Мелькарт» во время регаты «Брест — Дуарнене»***

лями, составляло 15 тысяч километров. Примерно половину длины, около 8 тысяч километров, требовалось финикийцам, чтобы из Тира попасть в Гадес и вернуться назад. Большие финикийские корабли, называвшиеся тартесскими, проходили путь в один конец за 70-80 дней. Учитывая сроки навигации в Средиземном море, когда лучшими временами года являются осень и весна, можно с уверенностью сказать, что им требовался для плавания в Гадес и назад один год. И еще — вспомнив, какие огромные расстояния часто преодолевают малайцы, а также жители Полинезии и Микронезии на самых примитивных судах, плавая в Тихом океане, можно отбросить сомнения в возможности плавания вокруг Африки. Фараон Нехо не дожил до возвращения экспедиции. Потерпев сокрушительное поражение в битве при Кархемише от вавилонского царя Навуходоносора, он умер в 595 году до н.э. Начало экспедиции, предпринятой по его указанию, относят к 596 — 594 гг. до н.э.

Все это было известно Геродоту, но он все равно с недоверием относился к плаванию вокруг Африки".

— Расписываясь в своем неверии, Геродот был сыном своего времени, — вдумчиво сказал Игорь.

— Согласен с тобой. Вообще, вся история и не обязательно Финикии — это свод каких-то знаний, не всегда достоверных, зачастую похожих на верблюда.

— Как это?

— А вот так! На вершине горбов — это то, что мы видим и знаем, а в их впадине — наше незнание, замешанное на неверии. Вот я и хочу хоть на чуть-чуть уменьшить это неверие.

— Но как?

— Понимаешь, я хочу строить совсем небольшой кораблик, а пройти на нем под парусом и ветром большое расстояние в открытом море. Это позволит уменьшить неверие в возможности древних мореходов.

— Подожди! Так что, кораблик будет меньше твоей "Ивлии"?

— Конечно, меньше в два раза. Игрушка, подобная тем, что были у древних финикийцев.

— Но это же самоубийство.

— Нет! Нет! И еще раз нет! Это эксперимент. Если легкая и простая дере-

*Регата* *Свинцовая статуэтка Мелькарта. Автор И.Зяблов*

вянная конструкция выдержит испытания стихией, значит, легкие и прочные суда древних мореходов могли плавать где угодно, и не только плавать, но и выживать в открытом море. А "Ивлия" по сравнению с будущим корабликом просто великан. Хотя за нее в шторма я очень опасался. Нет, не за ее прочность, а за мореходность. Слишком она была тяжела. Кораблики финикийцев должны были быть похожими на поплавки. Всегда держались на поверхности. Вот ключ к успеху.

А по вопросу похода финикийцев вокруг Африки хочу добавить удивительное свидетельство, подтверждающее эту возможность.

Правда, и его подвергают значительной критике, так как его автор — священнослужитель, купец и мореплаватель — был отчаянным авантюристом. Его имя Евдокс, родом он из города Кизика и жил во II в. до н.э. Плывя из Индии в Египет, корабль Евдокса сбился с курса и был занесен к африканским берегам в страну, находящуюся далеко на юге от Эфиопии. Приставая к берегу, Евдокс торговал и во время одной из стоянок нашел оконечность передней части корабля, уцелевшую после кораблекрушения, на которой был вырезан конь. От местных жителей он узнал, что потерпевшие крушение прибыли с запада. Отправляясь в обратный путь, он взял с собой этот обломок. Вернувшись после долгих скитаний в Египет, он понес на рынок фигурный нос корабля и узнал от моряков, что этот конь принадлежал гадесскому кораблю. Евдоксу также рассказали о том, что гадесские купцы снаряжают большие корабли, а бедные жители — маленькие, именуемые ими "конями", по изображениям на носу. На этих небольших кораблях они отправляются на рыбную ловлю к берегам Африки вплоть до устья реки Ликс, где лежит одноименная с нею финикийская колония. Некоторые из матросов узнали эту оконечность корабельного носа: она принадлежала одному из кораблей, заплывшему далее Ликса и более не возвращавшемуся. Из этого Евдокс заключил, что плавание вокруг Африки возможно. К сведениям Евдокса нужно относиться осторожно, но, очевидно, в его истоках лежат достоверные знания о дальних плаваниях.

... Подошло время моего отъезда. Последние дни в Германии пролетели сумбурно и очень быстро. Друзья помогли мне собраться. Груз оказался немалый: книги, папки, рукописи. На мое счастье, из Германии, купив микроавтобус, возвращался в Украину один знакомый. Он и забрал меня и мой накопившийся за три

*Морской праздник в Дуарнене*

года скарб. Прощание было грустным. Я очень привык к этим добрым людям, давшим мне кров и оказавшим огромную помощь в подготовке моей научной работы.

— Как напишешь о финикийских кораблях, пришли. Мы с интересом почитаем. Если понадобится помощь, рассчитывай на нас…

Вот и все. Промелькнули за окнами узкие улочки старого Мюнстера. Прощай, Германия.

*Впереди залив Дуарнене*

# Глава 6.
# *Как построить корабль?*

Дома меня ждали заботы, не связанные с подготовкой экспедиции. Месяц пролетел незаметно, а я так и не успел встретиться со своими единомышленниками, ожидавшими меня. Их любопытство подогревалось мною еще из Германии, и пауза, произошедшая не по моей вине, подзадорила друзей.

Наконец-то домашние заботы отступили на второй план, и в разгар жаркого летнего дня мы собрались у меня дома. На встречу пришли те, кто участвовал в экспедициях на "Ивлии": профессиональные яхтсмены, а "в миру" инженеры Анатолий Павленко и Сергей Карпович, рулевой "Ивлии" и мой постоянный спутник в других экспедициях, художник Игорь Зяблов, врач Павел Симоненко и капитан "Ивлии" Павел Гончарук.

— Ну вот мы и вместе! Я так рад, что вы все пришли.

— Да ты же сам нас раззадорил. Уезжал после Змеиного, год назад, наобещал много, — пошутил Павел.

— Ты прав, я много работал для осуществления нового проекта. Собирал материалы о финикийской истории и кораблестроении, зарабатывал, пытаясь скопить средства для начала проекта.

— Ну и как, получилось? А то из Германии ты мне писал бодрые письма, так что мы из них знаем, чем ты занимался, — произнес Игорь.

— Да, ребята, немного заработал, скажем так, на килевую балку и половину шпангоутов.

— Как же тебе это удалось?

— Только благодаря семье моих друзей Ароновых. Так что крестные отец и мать проекта уже есть. Но это только часть средств. Остальное придется искать дома.

— Маловероятно, что это удастся. Сегодня спонсорство не в почете. Кому нужны ненормальные, скитающиеся где-то на краю света? — задумавшись, сказал Сергей Карпович.

Его поддержали и другие.

— Эх, мужики. Лиха беда начало. Начнем, у меня есть несколько задумок — и как лес раздобыть, и спонсоров искать.

— Ну, Игорь, ты, как всегда, оптимист. Давно дома не был, здесь все изменилось, — чуть ли не в один голос затараторили друзья. — Здесь все сложнее, чем за границей.

— Хорошо, хорошо, не будем спорить. Скажите только, вы готовы мне помочь и составить костяк будущего экипажа?

Раздумий не было. Все в один голос сказали:

— Готовы!

— Тогда вот что. Первым делом, на ходу ли твоя машина, Сергей?

— Конечно.

— Пока мы не виделись, я нашел адреса рабочих артелей и небольших судноплотницких цехов невдалеке от города. Ведь для вас же не секрет, что вся мелкая рыбешка на рынки города поступает из этих артелей, а ловят они ее на небольших деревянных судах — баркасах.

— Так это же совсем маленькие лодки.

— Нет, друзья мои, не совсем. Еще десять-пятнадцать лет тому назад их строили и двенадцать, и четырнадцать метров длиной.

— Неужели?

— Конечно, и высота была у них более полутора метра.

— Ты к чему клонишь, что финикийские лодки были такие маленькие? — с удивлением спросил Павел.

— Нет, конечно, не все, но были и небольшие. Их называли “коньки”. Но давайте все обсудим по порядку. Я собрал вас, чтобы рассказать об истории кораблестроения, той истории, которая повлияла на финикийцев и сделала их самыми известными первопроходцами древнего мира.

А начиналось все так. С отступлением ледников в обиходе человека, жившего в верхнем палеолите и мезолите, появляются долбленые челны. Они распространяются по всей Европе, в особенности там, где произрастают большие массивы лесов. На берегах Средиземноморья древнейшие находки подобных челнов, их наскальные изображения, а также кости глубоководных рыб, которых можно было

***В.Котов, О.Сидоренко, Е.Поддубный, И.Мельник***

поймать только с борта лодки далеко в море, найдены на побережье Греции. Благодаря однодеревым челнам уже в VI тысячелетии до н.э. человек заселил острова Эгейского моря. Челны эти были очень примитивны, и изготавливали их практически без использования инструмента, методом выжигания и последующего скобления. Технология эта распространилась и на побережье Малой Азии, имевшей в древности также большие массивы лесов.

Племена, жившие на побережье Восточного Средиземноморья, быстро освоили технику создания простых плавающих средств.

В древнейших поселениях на побережье Финикии также найдены кости глубоководных рыб и составные крючки для их лова.

Но до прихода в эти земли южносемитских племен, к которым и принадлежали финикийцы, говорить об усовершенствовании этих простых лодок не приходится.

— Игорь, а с чем же связано усовершенствование лодок?

— Усовершенствование однодеревых челнов было связано с необходимостью преодоления водоемов с грузом или большим количеством людей. Чтобы увеличить объем лодки, кикладяне, а за ними и критяне предприняли работы по разведению ее бортов. Так, индейцы острова Ванкувер в совершенстве владели этой техникой еще в XIX столетии. Чтобы понять, как это делалось, следует обратиться к этнографическим данным.

Эта операция требовала большого опыта. Внутрь готового челна наливалась до самого борта вода, которая затем нагревалась раскаленными камнями до высокой температуры. Иногда огонь разводился даже снаружи, чтобы усилить распаривание бортов. Наружные стенки обкладывались корой и смачивались, чтобы огонь не причинил вреда. Распаривание делало борта гибкими и позволяло раздвинуть их распорками на 15-30 см. Применялось это в случаях, когда дерево не имело достаточного диаметра и лодка могла бы получиться узкой, а, следовательно, неустойчивой.

— Головные и кормовые надстройки делали из отдельных кусков дерева и прикрепляли при помощи прутьев и деревянных шипов. Подгонку плоскостей мастера производили посредством черной краски, сделанной из угля, растертого на жире. Смазав плоскую, тщательно выровненную часть носа или кормы крас-

*С.Карпович, В.Ермаков, Г.Казак и И.Иванов*

кой и приложив к ней ту часть надстройки, которая должна быть точно подогнана к плоскости, они водили по пятнам краски, определяя, какие выступы следует снять теслом. Такая операция повторялась несколько раз, пока плоскости соединяемых частей не примыкали одна к другой без просветов и их можно было соединить намертво.

Готовый челн индейцы украшали мелкими раковинами, которые вставлялись в специально высверленные отверстия на внутреннем крае кормы. Окрашивался челн красной охрой с жиром, большей частью тоже изнутри. В наружную поверхность иногда втиралась черная краска — смесь угля с жиром. Но чаще она обжигалась легким пламенем горящих кедровых лучинок. Обжигание и прожиривание предохраняло древесину от намокания и преждевременного загнивания. После обжигания и прожиривания поверхность челна тщательно выглаживалась пучками травы или тонких кедровых веток.

— Игорь, скажи, а вообще корректно сравнивать технологии народов, живших даже на разных материках?

— Безусловно. Далеко от острова Ванкувер очень крупные челны с разведенными бортами изготавливали индейцы хайда, жившие на островах Королевы Шарлотты в Британской Колумбии. Обычно челны вмещали 20-30 человек, но некоторые суда поднимали до 100 человек со снаряжением. На них совершались сравнительно большие плавания в штормовую погоду от острова Королевы Шарлотты до острова Ванкувер, расстояние между которыми исчисляется сотнями километров.

Без сомнения, подобные этим челнам были лодки островной кикладской цивилизации, охватывающей десятки, если не сотни больших и малых островов в Эгейском море. На Кикладах развитие техники судостроения было начато с XXVI в. до н.э. На сохранившихся глиняных изделиях кикладских мастеров хорошо прочитываются многовесельные корабли, имевшие до 17 рядов гребцов. Высокий форштевень этих кораблей украшался резной фигуры в виде рыбы. Очевидно, что суда эти были быстроходны, но не очень вместительны. Нет никаких указаний на имевшееся у них парусное вооружение. По находкам, сделанным в Восточном Средиземноморье, изделий кикладских ремесленников, а ими было создано специализированное художественное ремесло по изготовлению из мрамора

*На празднике в Бресте и Дуарнене*

сосудов и статуэток, можно судить, что кикладяне доходили до стен Библа. Демонстрацией своих судов они передали финикийцам свой опыт, который отразился, может быть, в обязательном изготовлении носовых украшений.

Мореходы острова Крит позже кикладян, используя их опыт, строили еще большие корабли, применяя не только более универсальную технику распаривания бортов, но и их наращивание. О совершенствовании разведения бортов однодеревых челнов можно также судить по этнографическим данным.

— Да, — сказал Анатолий, — когда-то я читал, что в бассейне реки Амазонки разведение бортов долбленых челнов было известно индейцам до открытия Колумбом Америки. Этнографы описывают этот процесс, замечая, что хотя выдалбливание челна из крупного древесного ствола производилось металлическими теслами и топорами, другие приемы работы над долбленками оставались примитивными. Борта разводились без заливания внутрь воды.

Перед разведением бортов челн устанавливался на козлах вверх дном и под ним разводился огонь, чтобы распарить свежую, еще сочную древесину, пока она не станет мягкой, а вода в клетках не превратится в пар.

— Ты прав, а лучшим топливом для такой цели служили сухие листья пальмы, горящие медленно и ровно. За неимением хорошего топлива употребляли хворост, пламя от которого старательно регулировалось равномерным распределением горящих веток по всей длине судна.

Рычагами для разведения бортов служили скрещенные бревна, превращенные в огромные прищепки. Челн переворачивался бортами вверх, и два судостроителя становились по обе стороны от него, друг против друга, вставляя рычаги в борта, и тянули верхние концы рычагов к себе изо всей силы, упираясь ногами в противоположные борта. По мере того как те раздавались в стороны, между ними вставлялись распорки.

Анатолий прервал меня и заметил:

— Работа по разведению бортов была трудной. Челн мог дать трещину. Поэтому очень важно было нагревать заготовку равномерно и поливать водой в местах, где она могла треснуть.

— Согласен, однако равномерного распаривания можно было достигнуть при разведении огня как снаружи, так и внутри челна, а это возможно было в том

*Боцман российского парусника «Штандарт»* *Панорама Дуарнене*

случае, когда челн на “козлах” ставили вниз дном.

Я достал из папки новые листы с записями и продолжил:

— Далее шло наращивание разведенных бортов. Для этого древесина раскалывалась на толстые куски. Полученные брусья в дальнейшем грубо обтесывались и крепились к бортам или деревянными гвоздями, или сухожильями и кожаными ремешками. Для удобства и создания дополнительной прочности внутрь челна могли вставлять распорки как в горизонтальной, так и в вертикальной плоскости, в задачу которых входило поддерживать надстроенные доски. Такие суда в последующем будут называться набойными. Их объем позволит Криту вести активную меновую торговлю.

Начиная с XXIV в. до н.э. критские дворцы-государства Кносс и Фест торгуют с Египтом и народами, проживающими в Восточном Средиземноморье.

— Наверное, у них и начинают учиться финикийцы корабельному делу?

— Да, и у них, и у кикладян. А способствует этому развитие торговли.

Критяне выходят на рынки со своей уникальной керамикой, которая имеет колоссальный спрос и в большом количестве обнаружена археологами в культурных слоях, относящихся ко 2-й половине III тысячелетия до н.э. Изображения критских кораблей дошли до нас благодаря царским печатям. Это многовесельные парусные суда, имеющие мощное вооружение в виде тарана. Финикийские мореходы могли почерпнуть у критян умение обустраивать парусное вооружение и искусство абордажного боя. Однако как и кикладские, так и критские корабли низкобортны и, очевидно, не очень вместительны.

— Так чему же они служат в первую очередь? — спросил Игорь.

— На мой взгляд, их основная задача — война, а не торговля.

— Но если это так, значит, критяне не главные учителя финикийцев.

— Нет! Официальная наука считает, что самым главным учителем финикийских мореходов стали египтяне, начавшие вывозить кедровый лес с побережья Финикии уже в начале III тысячелетия до н.э.

— А ты что, так не считаешь?

— Понимаешь, у меня есть одна фантастическая версия, которую я уже не раз высказывал. Я считаю, те, кто пришел в конце III тысячелетия до н.э. на территории Восточного Средиземноморья и дал тот самый толчок к быстрому разви-

*В порту-музее Дуарнене*

тию ремесел, кораблестроения, заморской торговли, были не просто племена южных семитов, сдвинутых со своих насиженных мест на просторах Аравийского полуострова племенами воинственных гуниев, а сами шумеры.

— Шумеры? — с недоумением спросил Павел.

— Да, именно шумеры, конечно же, не весь народ, а небольшая его часть, отдавшая свои знания жившим на территории племенам и ассимилировавшимся среди них.

— И что, это можно как-то доказать?

— Пока нет. Мои заключения только умозрительные и базируются они на том, что не могли скотоводы-кочевники, которым приписывают большое влияние на финикийскую культуру, не научить тех ремеслам, ни уж подавно преподать уроки кораблестроения и мореплавания. А ведь настоящие корабли у финикийцев появляются только в конце III тысячелетия до н.э., о чем свидетельствуют египетские барельефы, а до этого более половину тысячелетия египтяне хозяйничают на территории Финикии, сами вывозя заготавливаемый лес. И самое главное — форма этих судов. Они не похожи на египетские. У них совсем другая архитектура — высоко поднятые нос и корма, мощные фальшборты вдоль корпусов.

— И на какие суда похожи финикийские?

— По поднятости носа и кормы — на шумерские, правда, необходимо отметить, что мы знаем изображения только тростниковых шумерских судов, хотя доподлинно известно, что имели они и деревянные суда для дальних походов.

— Я уверен, что если когда-нибудь будет открыто изображение большого деревянного шумерийского корабля, оно будет очень похожим на финикийские суда конца III тысячелетия до н.э.

— И может косвенно доказать, что шумерийцы принимали участие в экспансии в Восточное Средиземноморье.

— Именно так! К тому же шумерам были знакомы и предгорья Ливана, и само побережье. Узнали они о нем еще во времена аккадского царя Саргона, воевавшего на этих землях.

— Но на сегодняшний день официальная наука считает, что египтяне всему научили финикийцев, а осуществляли они свои походы, впрочем, как и шумеры, на тростниковых судах.

*Готовимся к выходу в океан. Г.Казак, И.Зяблов, С.Карпович, В.Оплачко*

— Игорь, а ты что, тоже против этого?

— Да, я против, и хотя плавания замечательного норвежского исследователя Тура Хейердала подтверждает это, мне кажется, что эти суда, хоть и могли долго держаться на воде, но грузы, а тем более такие тяжелые, как лес, перевозить или транспортировать за собой не могли. Для транспортировки леса нужны были деревянные суда, подобные тем, что были открыты рядом с пирамидой Хеопса в середине XX столетия, хотя и другой архитектуры, похожей на шумерийскую.

— Да, об этих уникальных судах писали много, это настоящие дощатые конструкции, — сказал Анатолий.

— Ты прав, это первые известные дощатые суда, так как ни кикладские, ни набойные критские нельзя назвать дощатыми. Их борта — это скорее не доски, а грубо обработанный горбыль. Для изготовления настоящих досок, которого требовала постройка больших судов, было необходимо наличие крепкого инструмента. Таковым был металлический инструмент, гораздо более производительный, чем изготовленный из камня.

— Первыми по времени металлами, освоенными человеком, были медь и бронза, из которых стали изготовляться орудия труда, утварь, украшения и пр. Наиболее раннее освоение бронзы относится к V - IV тысячелетию до н.э. Но ее применение было, скорее, исключением, чем правилом. И кикладские, и критские суда изготавливались больше огнем, чем металлом. Даже в Египте бронза повсеместно начала применяться только с начала III тысячелетия до н.э.

Изготовление большого количества досок и создание из них наборных лодок и кораблей — большое искусство, и родилось оно в Египте в начале III тысячелетии до н.э. и, возможно, еще раньше в Шумере.

— Но Египет не располагал древесиной и Шумер тоже.

— Согласен с вами, эти земли располагали каким угодно сырьем для строительства судов, только не самым главным — древесиной. Поэтому ее ввозили из Ливана, а когда этого не хватало, использовали деревья местных пород, в основном узловатую акацию и сикомор. А шумерийцы везли лес из страны Маган.

На великих реках Ниле, Тире, Евфрате отсутствовала традиция создания долбленых лодок из стволов древесины или каркасных, обитых древесной корой, так как тут не произрастали необходимого размера деревья. Здесь деревянные

***Последние приготовления перед стартом***

суда создавались из коротких досок, концы которых соединялись деревянными гвоздями и вязались "в лапу". — Я достал одну из выдержек античных авторов и прочел: "Еще Геродот писал, что "при строительстве грузовых судов ребер вовсе не делают". — У этих судов не было киля, отсутствовал внутренний каркас, была только оболочка, или "скорлупа в форме ложки". Там же, у Геродота, мы находим: "Египтяне вырезали толстые планки длиною в 2 локтя, накладывали их одну на другую и соединяли между собой прямоугольными деревянными шипами, входившими одной половиной в отверстие нижней планки, а другой — в отверстие верхней. Планки сколачивались между собой ударами тяжелых болванок и образовывали толстый корпус судна без киля и внутреннего набора. Корпус в поперечном сечении имел форму, близкую к полукругу, и снаружи проконопачивался папирусом". Вероятно, так же строили и шумерийцы.

— Как же обрабатывали древесину? — спросил Сергей.

— Древесину обрабатывали следующим образом: ствол очищали от коры, а затем пилой распиливали по всей длине на доски. При распиловке бревно ставили вертикально и, по-видимому, для того, чтобы избавить работника от необходимости его держать, привязывали к специальному столбу или верстаку.

В дальнейшем от досок отрезались необходимые куски дерева для дальнейшей обработки. Для соединения использовались деревянные шипы или деревянные втулки.

Связывание кусков древесины было известно уже в додинастическом Египте и Шумере в III тысячелетии до н.э. Иногда высверливали отверстия для деревянных втулок, которые изготавливались из наиболее твердой породы дерева, к примеру, тамариска. После соединения такая втулка очень плотно садилась в высверленные отверстия двух досок, скрепляя их плотно между собою.

Наиболее важным инструментом для создания досок была пила, вначале составная, когда зубья из твердых пород камня вставлялись в деревянное и костяное полотно, а затем и медная, отлитая и заточенная абразивом.

Сергей прервал мои размышления:

— Я думаю, что пилы были недолговечны, да и сами конструкции лодок были непрочными. Ведь, фактически, это оболочка, скорлупа. Что она могла выдержать?

***В гостях у французской семьи А.Кирпичева***

— Были и крепежные элементы, хотя сама конструкция, как ты правильно заметил, была непрочная. Поперек оболочки укладывались банки-сиденья, скреплявшие верхнюю часть судна. Такая конструкция, напоминающая свод, была прочна на давление извне, но слаба против давления изнутри. Весь груз, пассажиры-гребцы размещались на легкой палубе, если таковая была. Чтобы удобно было грести, люди усаживались на высоких табуретках, как показывает изображение судна 1900 г. до н.э. в гробнице в Бени Гасан. Известна и модель подобного судна из гробницы чиновника фараона Ментухотепа III (ок. 2000 г. до н.э.). Модель показывает плывущее судно по реке. Оно имеет руль в корме, подобный большому веслу, и мачту с парусом, складывающуюся при ходе под веслами; в носу стоит лоцман. Суда эти были беспалубные, внутри имели банки для гребцов.

— Суда наборной конструкции существовали и в Междуречье, хотя о них мы знаем очень мало и в первую очередь — из законов царя Хаммурапи. Параграф 235 Свода законов гласит: "Если корабельщик соорудит человеку судно и сделает свою работу ненадежно, так что судно в том же году станет течь или получит другой недостаток, то корабельщик должен сломать это судно, сделать прочное за собственный счет и отдать прочное судно хозяину судна". Как видно из закона, здесь упоминается "течь", а течи были возможны только у дощатых судов, которые затем смолились. Конструкции этих речных судов не особенно ясны, но, судя по региону плавания и методам изготовления, они были близки дощатым баркам египтян.

— А как же все-таки эти речные барки стали мореходными?

— С увеличением размеров судов наборной конструкции возникла необходимость увеличить их поперечную прочность. С этой целью все судно в верхней части обвязывалось кругом вдоль борта толстым тросом, сплетенным из папируса. Отсутствие киля и необходимой продольной жесткости возмещалось в этой конструкции выгнутой формой и канатом, протянутым над палубой от носа до кормы. Канат поддерживали над палубой невысокие столбы с развилками на верхних концах. Нужное его натяжение производилось деревянной закруткой, находящейся посредине каната. Функцию руля выполняли иногда не одно, а три-четыре кормовых весла, заключенных в уключины.

Археологические раскопки древних египетских гробниц обнаружили на их

*Утро. Кпитан А.Павленко*

*Отец и сын Зябловы*

стенах хорошо сохранившиеся барельефы, среди которых найдено изображение постройки судна. На нем можно видеть постановку надводного борта путем наделки досок на основной корпус. Древние скульпторы не соблюдали перспективы, поэтому об относительных размерах судна судить трудно, например, фигуры более важных лиц всегда изображались крупнее остальных.

На обшивку судов шли короткие и довольно толстые доски, которые скрепляли друг с другом деревянными гвоздями-шипами. Так, у найденной при раскопках десятиметровой лодки толщина досок обшивки равнялась девяти сантиметрам. Из коротких толстых досок изготовлена десятиметровая деревянная лодка, которую относят к династии Древнего царства. В те времена существовали уже верфи, печать одной из которых также была найдена археологами.

Можно полагать, что ширина более крупных судов доходила до 5 м при осадке в 1 м; отношение длины к ширине по ватерлинии не превосходило 1:3. Строились лодки вообще без палубы. Для жесткости между бортами крепились банки, на которых сидели гребцы. Это были суда еще меньше, чем из гробницы Бени Гассан, с малой осадкой, плоскодонные, так как предназначались для плаваний по Нилу, изобилующему мелями. А чтобы они были вместительнее, их ширину делали равной трети длины.

Мои друзья пошли на перекур, а я достал несколько интересных изображений древних египетских судов и выдержки из нескольких книг, рассказывающих о любопытном и удивительном событии, произошедшем в середине XX столетия в Египте. Когда все собрались, я продолжил рассказ.

— Великолепным примером наборных судов можно считать царскую ладью, найденную близ пирамиды Хеопса в 1954 году. При очистке территории близ пирамиды были обнаружены две длинные замурованные траншеи. Они были вырублены в известняковом массиве и входили в погребальный комплекс фараона Хеопса, с IV династии Древнего царства, правившего в XXVII веке до н.э.

Траншеи были найдены случайно во время очистки прилегающей к пирамиде территории. Сняв бульдозером завалы щебня и мусора, рабочие обнаружили широкие, хорошо обработанные плиты толщиной более метра. Археолог Камаль-Эль Маллах пробил известковый раствор между плитами. Щуп ушел в пустоту, что говорило о том, что под плитами находится какое-то хранилище. Расчистка

***Океан встречает нас штилем***

продолжалась, и на одной из плит было обнаружено имя фараона Джедефра, сына и наследника Хеопса. Египетский департамент древностей дал разрешение на снятие одной плиты. Эта работа была произведена 23 мая 1954 года. Когда плита была открыта, ученый при помощи зеркала осветил траншею и обнаружил деревянные части корабля. Первым, что он увидел, было острие лопасти древнего весла. Позже он писал: "...Я зажмурил глаза и вдруг почувствовал запах благовоний, самых прекрасных и священных! Я ощутил запах времени... я ощутил запах столетий... аромат истории... и тогда я понял, что ладья фараона здесь".

Это было сенсационное открытие. Найденная лодка стала не просто самой древней сборной лодкой в мире, она была еще и самой большой и лучше всех сохранившейся из старинных лодок. Фотографии, сделанные через отверстие, показали сложенные штабелями доски обшивки, толстые бимсы, длинные весла. Древесина находилась в хорошем состоянии, хотя ее возраст составлял более чем 4,5 тысячи лет. Произошло это потому, что температура в траншее была всегда постоянной, около $22^0$ С. Дерево, отдав влагу в находившийся в камере воздух, больше не высыхало. Воздух же, поглотив этот излишек влаги, приобрел постоянную влажность.

В такой неменяющейся среде ладья, как в консервирующем растворе, пролежала тысячелетия. Исследователи отмечали: "Древесина выглядит так, будто ее положили сюда не тысячелетия тому назад, а вчера". Чтобы не нарушить среду, в которой находилась ладья, во время подъема плит все пространство над кранами и талями было накрыто навесом. На место каждой снятой плиты, а самая тяжелая из них весила более 16 тонн, укладывали деревянный щит, обитый несгораемым и водонепроницаемым материалом.

На подъем всех плит ушло полгода. Перед подъемом ладьи была проведена предварительная консервация древесины, веревок, сохранившейся ткани в самой траншее, а уже затем был начат их подъем. Детали разобранной ладьи были очень аккуратно сложены и перевязаны. Их насчитывалось 1224 детали размером от 23 метров до пяти сантиметров. Почти все детали были изготовлены из кедра, но встречались и мелкие элементы из акации и смоковницы. На подъем разобранной лодки из траншеи ушло два года. Вывезенные в музейное помещение части ладьи были обработаны раствором поливинилацетата. После

*Что впереди?*

этого была начата реконструкция, продолжавшаяся 4 года.

Первые попытки закончились неудачей, так как подготавливаемые муляжи деталей были не точны. Чтобы не повредить оригиналы, ученые изготавливали копии, состыковывая их. Только после того как муляжи давали точную форму, их заменяли оригинальными деталями.

Изучавшая работу египтян американская журналистка Нэнси Дженкинс писала, что реставраторов неоднократно посещали гениальные идеи. Так, она замечает: "Одной из интереснейших особенностей царской ладьи был способ крепления фор- и ахтерштевней, выполненных в форме пучков папируса, к самому корпусу судна. На кораблях викингов и других североевропейских судах отдельные носовые и кормовые части, порой изысканные и грациозные, крепились непосредственно к килю корабля, но у царской ладьи не было киля, а потому штевни состыковывались с досками корпуса. Реставраторы пришли к такому заключению, заметив двойные, довольно длинные, наподобие наконечников копий доски, уложенные в противоположных концах траншеи — там, где находились нос и корма ладьи.

Такое расположение этих парных досок навело ученых на мысль, что эти детали каким-то образом связывали декоративные штевни с корпусом царской ладьи. Это было гениальной догадкой, блестящим примером интуиции, потому что оба штевня точно состыковывались с заостренными досками, выступавшими из корпуса. Высокий форштевень и ахтерштевень, загибавшиеся вверх, оказались необычайно тяжелыми, однако удивительная система крепления не только удерживала их на носу и корме, но и придавала прочность всему корпусу ладьи".

Царская ладья была изготовлена из кедра, привезенного из Финикии. Есть даже предположение, что ладья вообще сработана в Финикии, собрана, опробована, затем вновь разобрана и доставлена по частям в Египет, где опять была собрана только для одного плавания. Ее задачей было перевезти тело покойного фараона Хеопса по Нилу из столицы к плато в Гизе. Далее ладья была вновь разобрана и аккуратно уложена в траншею.

Я против этой версии. В XXVII веке до н.э. на территории Финикии не было так развито ни ремесло, ни деревообработка, чтобы сотворить такое чудо. Мои слова могут подтвердить примитивные жилища с деревянными крышами, в

***Юнга С.Михов  Отменный аппетит у кинооператора В.Березовского***

которых довольно бедно жили рыбаки и землепашцы Финикии.

К 1958 году корабль начал обретать свой первозданный облик. Доски корпуса ставились на свои места и сшивались веревками. Способ сшивки был очень прост и достаточно надежен. Соединяя доски очень плотно, веревочная вязка все же оставляет им достаточную подвижность, позволяя корпусу изгибаться на волне, гася возникающие нагрузки и напряжения. Снаружи веревка и узлы декоративно закрыты, и вся поверхность корпуса выглядит гладкой. Внутри просматривается сложный рисунок из веревок, стрингеров и бимсов.

Днище судна было собрано из досок толщиной 13-14 сантиметров, собранных из трех частей длиной от 13 до 15 метров; бортовые доски имели меньшую толщину, 10-12 сантиметров, и собирались из двух частей большей длины. Щели между досками изнутри закрыты дополнительными досками внутренней обшивки, которые обеспечивали продольную прочность судна. Все доски между собой соединены на концах клинообразными шипами, позволяющими стыковать их вгладь.

Ладья имеет два ряда бимсов, обеспечивающих поперечную прочность судна, нижний ряд состоит из шестнадцати мощных балок, выполненных из цельных стволов древесины. На семь из шестнадцати опираются семь подпорок, раздвоенных на концах. В этих вилках лежит длинная балка, создающая основную продольную прочность судна. На нее опирается второй ряд бимсов. Их 46 штук, и соединены они с продольной балкой специальными распорками.

Бимсы нижнего ряда, так же, как и бимсы верхнего ряда, входят в пазы бортовых досок. На верхнем ряду бимсов лежат два длинных мощных бруса, являющихся опорами палубного настила. Доски палубного настила расположены не вдоль, а поперек ладьи. Один из бимсов верхнего ряда, расположенных ближе к носовой части, гораздо массивнее других. Исследователи истории мореплавания считали, что на него опиралась съемная двуногая мачта. Однако никаких деталей парусного вооружения в траншее обнаружено не было.

В носовой части десять тонких столбиков поддерживают навес. В носу же расположены пять пар гребных весел длиной от шести с половиной до восьми с половиной метров. Их явно недостаточно, чтобы придать ускорение этому многотонному сооружению. Еще один известный исследователь морской традиции Лай-

***Обед***

онел Кассон считал, что такие суда не управлялись сами. Их водили на буксире, а небольшое количество весел было необходимо только для того, чтобы удержать ладью на курсе.

Основная каюта находилась ближе к корме и была выполнена из деревянных панелей. Она совершенно глухая, без иллюминаторов. Очевидно, такая конструкция соответствовала погребальному культу. Кроме каюты, в кормовой части были расположены два больших рулевых весла длиной более 6,5 метра. Когда ладья была сложена, удалось точно установить ее размеры. Длина — 43,4 метра, ширина наибольшая — 5,9 метра, высота от палубы до нижнего стрингера — 1,78 метра. Осадка максимальная — 1,48 метра, водоизмещение — 45 тонн.

В 1988 году экспедиция, организованная журналом "National Geographik" и Департаментом древностей Египта, открыла вторую траншею рядом с пирамидой Хеопса, где находилась еще одна ладья фараона, которая была извлечена и собрана археологами. Ее конструкция полностью совпадает с конструкцией первой царской ладьи.

История царской ладьи так заинтересовала всех, что меня долгое время не прерывали, но после рассказа о второй находке возле пирамиды Хеопса Игорь спросил:

— Так что же получается, такие большие суда могли строить массово? Где же их строили? В Египте или в Финикии?

— Свое мнение по этому вопросу я вам сказал, оно совпадает с мнением большинства исследователей.

На больших судах египетские торговцы доходили по Средиземному морю до Сирии и далее — до Киликии, а по Красному — до Африканского рога. Конструкция царской ладьи, заключавшаяся в точной подгонке деталей корпуса и возможности по мере надобности собирать и разбирать корабль, является определенным аргументом, что сама царская ладья и десятки других египетских судов строились в Финикии.

Все древние египетские суда назывались "кораблями Библа". Возможности неоднократной сборки и разборки корпусов, как с примером двух ладей фараона Хеопса, позволяли изготовить судно в Библе, затем перевезти его морем в дельту Нила и здесь собрать. Взяв груз, корабль совершал плавание с попутными ветра-

*Закат в Атлантике*

*Попутный ветер*

ми по Нилу к Фивам и Луксору. В порту Коптосе корабль разгружался, после чего его вновь разбирали, а детали сухим путем через долину Вади-Хаммамат доставляли к портовому городу Косеир на Красном море, здесь судно вновь собиралось, смолилось, и уже отсюда совершались плавания вниз по Красному морю к Индийскому океану, в страну Пунт.

— Как я уже говорил, считаю, что подобные строительные изыски были возможны только после того, как в Финикии произошел значительный производственный рост. Произошло это гораздо позже, не в начале, а ближе к концу III тысячелетия до н.э. Видимо, и название "библские суда" относят к этому времени.

Даже в вопросах изучения торговых и караванных путей и методов транспортировки грузов в самом Египте исследователи придерживаются различных точек зрения. Одни считают, что корабли тащили по долине Вади-Хаммамат волоком, другие высказывают мнение, что их перевозили по частям. Третьи, рассматривая изменение климатических условий, убеждены в том, что на побережье Красного моря произрастало достаточное количество нужных для постройки кораблей деревьев.

— А что думаешь ты? — спросил Анатолий.

— Как мне кажется, из Библа в Египет доставлялись только большие балки, имевшие длину более 10 метров, те, которые нельзя было собрать из отдельных частей или сделать из акации. Не следует забывать, что ладья фараона — это уникальное судно, на изготовление которого египетская казна средств не жалела. Поэтому для обычного судна большинство габаритных деталей ладьи — это роскошь. Они могут выполняться совершенно другими методами из более мелких частей благодаря добротным соединениям, секреты которых египетские мастера-деревянщики хорошо знали.

Меньшие детали судового набора, доски палубы могли быть изготовлены на верфях Косеира или Коптоса, а вот доски бортовой обшивки, фор- и ахтерштевни заготавливались в Финикии и уже затем доставлялись по Нилу к местам строительства кораблей, где из грубых заготовок и делались судовые детали. Ливанский кедр привлекал кораблестроителей своими размерами. Отдельные доски при толщине в 14 сантиметров достигали длины 22 метра. Изготовлялись они без применения пил.

***И.Иванов и В.Оплачко за рулевым веслом***

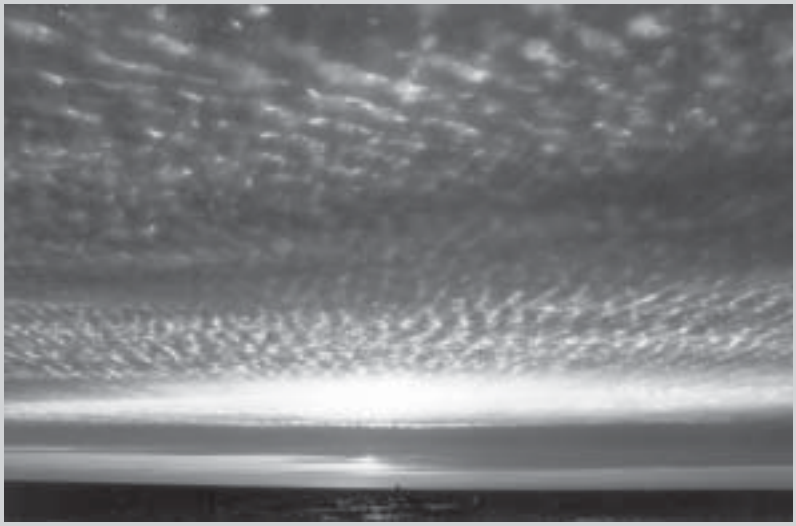
При фараоне Снофру, отце Хеопса, упоминаются в летописи на Палермском камне корабли еще большей длины, чем царская ладья. Один из них, длиной 50 метров, был построен из кедра, а два других — из дерева под названием "меру", также из породы хвойных деревьев, которые ввозили в Египет из Ливана и Сирии. Есть предположение, что корабли Снофру построены, как и ладья Хеопса, из огромных досок, пригнанных встык и "сшитых" веревочными связками.

— Получается, что финикийцы в те времена только поставляли лес, а сами не строили.

— Это не совсем так, Сергей. Я думаю, что во времена Снофру, Хеопса и Джедефра и после них большие корабли строились в самом Египте, а позднее их начали изготавливать и в Библе, но не ранее последней четверти III тысячелетия до н.э. Такие финикийские суда были обнаружены на барельефах, открытых в Фивах. На стенах в гробнице видны разгружающиеся финикийские суда периода Древнего царства. Они имеют большую осадку, высоко поднятые нос и корму. Борт переходит в мощный фальшборт, предохраняющий матросов от падения в море. Суда перекрыты сплошной палубой, на которой, как и в трюмах, располагался груз. Как я уже отмечал, они не похожи на египетские суда. Я предполагаю, что умение строить большие корабли передали финикийцам шумеры, спасавшиеся в землях Восточного Средиземноморья от племен гутиев.

Большая осадка и грузоподъемность позволяли не только перевозить груз на самом корабле, но и транспортировать его. Легкие кикладские и критские суда и папирусные египетские с такой задачей не справлялись. Высоко поднятые нос и корма, а также изогнутая килевая линия позволяли судам легко подниматься на волну, уверенно удерживая курс. Если изображения достоверны, то киль собирался из трех частей, к которым крепились фор- и ахтерштевни. Борта наращивались досками и перекрывались палубой.

Хорошо видны пронизывающие борт бимсы, которые с одной стороны служат поперечными связями, создающими дополнительную прочность корпусу, а с другой — являются опорой для палубы. Высокий фальшборт тянется от носа в корму. На носу судна виден глиняный сосуд, очевидно, для хранения воды. На высокой мачте поднят парус, растягиваемый двумя реями. Отчетливо видны хорошо развитые снасти бегущего такелажа. Управление судном осуществляется



***Бискайский залив***

двумя рулевыми веслами. Такие корабли могли достигать 20 метров при наибольшей ширине до 6-7 метров и полутораметровой осадке.

На барельефе видно, что разгрузка ведется во время отлива, когда суда стоят на песчаном грунте. Непонятно, скреплены ли детали обшивки между собой благодаря шпангоутному набору, то есть судно строится от киля через набор к обшивке корпуса, или обшивка укладывается ранее, а уже потом скрепляется внутри корпуса короткими изогнутыми кусками древесины. Такие методы строительства судов сохранились до наших дней на Аравийском полуострове, в Африке и Индии.

Можно предположить, что к этому моменту особого совершенства достиг бронзовый инструмент, и в руках древнего строителя появились, кроме топора, клиньев, долота, — пилы, сверла. Однако до начала применения железа пилы были недолговечными, и основным методом изготовления досок оставалось раскалывание ствола на грубые брусья с последующей их обработкой топором и долотом. Предположительно к концу III тысячелетия до н.э. в строительстве применяются бронзовые гвозди.

— Так это и есть твоя задумка! Ты хочешь строить именно такой корабль III тысячелетия до н.э.

— Нет! Не спешите, друзья мои. Я хотел бы еще больше рассказать вам о финикийских корабелах. Они были хорошими учениками, быстро обогнав в навыках кораблестроения своих учителей. Если в Средиземноморье почти тысячелетие доминируют военные суда, переходя от народа к народу, то финикийцы создают и военные, и транспортные корабли. Суда Эгейского моря примитивны, создаются они на базе одного ствола древесины, таков "Арго", таковы корабли коалиции ахейских царей в борьбе с Троей, такими же изобразили египетские барельефы и корабли "народов моря". А вот финикийские кораблестроители не стоят на месте.

— Так что же ты хочешь сказать, Игорь, что им не нужны были военные корабли? — спросил Павел.

— Конечно, нужны были, но в первую очередь они строили быстроходные торговые. Вспомните, как тяжело давались "Ивлии" шторма, когда нельзя было грести, а таран то и дело бился со всей силой о волны, замедляя ход, что вело к разрушению корпуса.

*Остров Бель-Иль*

— Так что же, “грузовики” были быстрее боевых кораблей?

— Да, при попутных ветрах — всегда, а зачастую и при боковых. Это я и хочу доказать при строительстве и плаваниях “Мелькарта”.

— Это относится и к финикийским судам, изображения которых ты нам показываешь? — спросил Сергей.

— И к ним тоже, но в основном к более поздним. “Мелькарт” — судно более позднего периода истории навигации. Послушайте дальше!

Во втором тысячелетии наряду с крупногабаритными грузами, такими, как лес, глиняные сосуды с маслом, винами и зерном, не боящимися ни намокания, ни сырости, в товарообороте финикийских мореходов появляются ткани, и не только пурпурные, изделия из стекла, глины, папируса. Эти грузы требуют от кораблестроителей более прочных и надежных судов.

Изменяются и маршруты плаваний. Они становятся более дальними, сменяются с только каботажных вдоль побережья в Египет или на Кипр на плавания в открытом море к берегам Греции и Сицилии. Это требует и изменения формы судов. По известным описаниям финикийцы конструктивно изменяют свои корабли, приспосабливая их к дальним плаваниям. Это отражается в первую очередь в изменениях формы кормы, которая не поднимается круто вверх, а плавно изгибается, закругляясь и переходя в кормовое украшение в виде раздвоенного гребня. Делается это для того, чтобы ловить волну, набегающую на корабль сзади.

Плавно закругленная корма легко воспринимает давление воды, подталкивающее судно вперед. Форштевень остается высоко поднятым, а носовая часть корабля имеет хорошие обводы, помогающие ему подниматься на набегающие волны. Увеличивается высота борта и, соответственно, осадка таких кораблей. Сплошная палуба защищает груз, находящийся в трюмах.

Отсутствие бимсов, прорезающих борта судна для создания ему прочности, говорит о прочном внутреннем наборе, то есть о переходе к передовым методам создания судов — от единого киля к шпангоутам и бортам. Груз и людей, находящихся на верхней палубе, защищает легкий фальшборт и просмоленная ткань.

Изменяется и парусное вооружение. Хотя, как и на более древних судах, рей остается составной, но теперь он один. Нижний рей, который оттягивает па-

*«Финансовый бог» — С.Замбриборщ*

рус при попутных ветрах, исчезает. Это говорит о том, что моряки научились изменять форму паруса, присобирать, оставлять только его часть, а при необходимости ловить боковой ветер и разворачивать рей вдоль борта, наклоняя его к палубе.

Это прообраз латинского парусного вооружения. Он позволяет управлять судном не только при попутных, но и при боковых ветрах.

Рулевых весел остается два. В носовой части для разворота судна в гаванях или для буксировки существует специальное отверстие. Приспособление это явно не случайно. На этом вместительном судне нет привычных для нас весел и гребцов, которые приводили бы его в движение, а, следовательно, в малых акваториях ему нужна помощь, — это или временные гребцы, или лодки — буксиры, которых в финикийских портах было всегда большое количество. За малую плату они очень быстро приходили на помощь грузовым судам, помогая им ошвартоваться у причалов или снимая с них грузы на рейде.

Такие маленькие и юркие лодки украшались на носу головой морского конька. Строили такие суда из нескольких пород деревьев. Киль изготавливали из дуба, шпангоуты — или из дуба, или из акации. Обшивка изготавливалась из кедра или других деревьев хвойных пород. Длина таких кораблей достигала 18-20 метров, ширина — 6-7 метров. Высота борта от киля до палубы — 2,5 метра. Грузоподъемность таких судов могла превысить 100 тонн.

Друзья прервали меня.

— Так эти "коньки" и есть тот самый прототип судна, которое ты хочешь строить?

— А как вы догадались?

— Слишком уж ты подробно о них рассказываешь.

— Да, суда-"коньки" это именно тот тип, который меня заинтересовал.

— И чем же они так примечательны?

— Я считаю, что это первые в истории кораблестроения настоящие суда, построенные на базе продольно-поперечного набора, в первую очередь, и, во вторую, это те самые суда-"поплавки", ходкие, маневренные и непотопляемые. И появились они своечасно, именно тогда, когда началось активное освоение всего Средиземноморья предприимчивыми финикийскими торговцами.

*Городок Ле-Пале. Остров Бель-Иль*

— Согласись, Игорь, предприимчивость — это движущая сила, но что же, кроме предприимчивости, позволило финикийцам создать новую технологию кораблестроения, а с нею и новые конструкции судов? Как появился продольно-поперечный набор? — спросили друзья.

— Виной всему послужило открытие методов обработки железа. Железо дало возможность создать более производительный инструмент, важнейшим из которого для судостроения была продольная пила, известная с древнейших времен. Однако только железная пила могла обладать той необходимой гибкостью, которая была нужна для продольного распила длинных бревен, из которых можно было изготовить тонкие доски.

И вот, что очень важно, одним из древнейших мест, где производилось железо, после Закавказья, было Восточное Средиземноморье. Как показали раскопки, в Южной Палестине в XIII веке до н.э. строили плавильные печи, в которых плавили железо. Железная руда добывалась на месте. Печи были сложены из кирпича, имели в передней части отверстия, служившие для создания тяги.

Железо в густом состоянии собиралось в устроенных в боках стен углублениях. Над углублениями в печи образовывался род свода, чтобы удержать в этом месте более высокую температуру и не дать остыть железу. Все отверстия в печи были повернуты на запад, чтобы обеспечить доступ ветру, т.к. в этих местах западные ветра преимущественны. После окончания плавки остывающую крицу вынимали, разбирая печи. В Джераре из железа выделывали мотыги, сошники для плуга, ножи, сверла, кинжалы, наконечники копий и стрел, топоры, пилы.

— Игорь, но это же не литье.

— Конечно, нет, это была не привычная плавка железа, после которой можно отлить предметы и орудия. Температура в таких печах не достигала более $1200^0$ С, обеспечивая только яркое каление и не доводя металл до жидкого состояния — $1580^0$ С. Такое железо называют сварочным, из него нельзя отливать изделия, но можно выковывать. Кузнечное дело становится важнейшим ремеслом в Восточном Средиземноморье, изменяя быт живших здесь народов.

Железо очень скоро проникло во все области производства, быта и военного дела финикийцев, так как улучшение способов выплавки сделало его дешевым металлом.

***Стоянка в Ле-Пале и подготовка продуктов. С.Михов, С.Замбриборщ***

Я поискал в своих записях и прочел друзьям, что Гомер, освещая события Троянской войны, происходившей в середине XIII века до н.э., неоднократно упоминает металлы и металлические орудия и оружие, сделанные из них. Так, в "Илиаде" и "Одиссее" при 136 упоминаниях о меди есть 48 упоминаний о железе. Железо в гомеровских поэмах называют "многотрудным металлом". Оно труднее поддается ковке, чем медь. Одновременно железо характеризуется как богатство, являющееся объектом торговли:

*Кто победит, у того на пять лет будет вдоволь железа,*
*Как бы далеко от города поле его не лежало,*
*Незачем будет в тот город ходить*
*За покупкой железа.*

И самым важным для кораблестроения из инструмента, созданного из "многотрудного металла", была продольная пила, давшая возможность сделать доски обшивки тонкими и, следовательно, облегчить всю конструкцию корабля.

— Как же будет выглядеть корабль снаружи? — спросил Сергей.

— Скажу честно, изучая материалы, связанные с кораблестроением в те далекие времена, я постарался остановиться в первую очередь на внутренней конструкции, том самом каркасе, благодаря которому проектируемый корабль-"поплавок" в любом случае сохранил бы свою прочность. После многих раздумий вырисовалась определенная конструкция, уже не теоретическая, а та, что будет заложена в основание "Мелькарта".

— Рассказывай, рассказывай, это уже ближе к теме, а то одна история, — зашумели ребята.

— В основу судна будет уложен киль. Киль — это и есть основная несущая балка всей конструкции корабля. Поперек этой мощной балки мы уложим поперечные брусья, плотно посаженные в выемки в килевой балке и прибитые к ней металлическими костылями. На концах этих брусьев будут прикреплены вертикальные брусья, имеющие скругления в месте креплений. Скругления эти будут вытесаны, если применяемые брусья не будут иметь естественную кривизну. Если кривизна у древесных заготовок есть, то мы придадим им нужную форму. Делается это, чтобы придать будущему судну плавность перехода бортов в днище. Я убежден, что как ни старались финикийцы, их торговые суда, как и суда следовав-

***Традиционные бретонские дома под крышами, изготовленными из пластин черной слюды***

***Знаменитые скалы Бель-Иля, воспетые художником Моне***

ших их технологиям карфагенян, греков и римлян, были похожи на ящики, заостренные в нос и корму.

Ребра-шпангоуты крепятся также бронзовыми или железными костылями. Наш "Мелькарт" будет иметь палубу, и верхние края шпангоутов мы состыкуем поперечными брусьями. Так будет образован поперечный набор.

Для создания продольной прочности внутри каркаса будут закреплены длинные продольные брусья. Вместе с досками обшивки эти связи составят основную продольную жесткость, и их также будет скреплять металлический крепеж, хотя древние применяли и деревянные шипы.

Нос и корму "Мелькарта" составят два мощных бруса, закрепленные почти вертикально. Наше судно будет обязательно иметь палубу, которая скрепит корпус как по длине, так и по ширине. Во внутреннее помещение мы сделаем несколько люков для подачи грузов и перемещения команды.

Как и финикийские суда, мы вооружим "Мелькарт" мачтой, которая понесет прямой парус на одной рее. Управляться он будет рулевыми и гребными веслами. Гребные будут поворачиваться в уключинах. Эти уключины — неповоротные прорези в специально закрепленных на борту брусках. Рулевое весло, в отличие от египетских судов, не сталкивавшихся с суровой непогодой в Восточном Средиземноморье и потому не имевших жестких креплений рулевых весел, пройдет сквозь корпус внутри деревянного подшипника.

Поэтому на изображениях финикийских судов кажется, что весло проходит сквозь судно, в отличие от изображений египетских и греческих судов, на которых отчетливо видно, что рулевое весло закреплено снаружи корпуса.

— Когда же мы увидим чертеж или рисунок?

— Я уже начал чертить, но художественный образ зависит уже не только от меня, но и от Игоря Зяблова. Ну что, Игорь, возьмешься разрисовать будущий "Мелькарт"?

— Возьмусь, но только не сдерживай меня. Мне нравится идея и проект, но должна быть в этом судне какая-то изюминка. Я должен порисовать и подумать.

На этом в тот вечер мы и завершили наше совещание. Все расходились воодушевленные. Резюме было следующим: за архитектурную основу был взят прототип малых финикийских судов, чьи изображения найдены в Ассирии. Архитек-

*Ремонт реи. И.Зяблов, А.Павленко, С.Карпович*

турное отличие этих судов от других известных изображений состоит в том, что их форштевень украшен головой, а ахтерштевень — хвостом морского конька-гиппокампуса.

Первое изображение судов-"коньков" находилось на рельефе ворот царского дворца Салманасара III, чье правление относят к 859 - 825 гг. до н.э. Второе было обнаружено во дворце Саргона II (722 - 705 гг. до н.э.) в ряду рельефов, прославляющих походы царя. Хотя изображения схематичны, отчетливо видно, что суда эти похожи на морского конька, голова и хвост которого подняты, а тело является корпусом судна.

Подобные суда могли транспортировать как на палубе, так и за собой двадцать-тридцать крупных стволов древесины, а также другой груз или людей. Хотя указанные изображения открыты во дворцах ассирийских правителей, они заимствованы с натуры художниками, видевшими их в покоренных финикийских городах и там, где финикийским кораблестроителям ассирийские правители приказывали строить для них торговые и военные флоты.

В готовящемся проекте мы не будем стремиться придать судну максимальные размеры. Основной задачей станет — создать прочный, но легкий парусник, способный автономно совершать дальние походы, перевозя грузы и людей.

Пока Игорь будет рисовать, Павел начнет собирать информацию о стоимости леса, а я с Сергеем договорились на следующие выходные отправиться по рыбным артелям и судоплотницким цехам искать место, где возможно было бы построить столь необычный корабль.

*Снова в открытом море*

# Глава 7.
# *По пути Гимилькона*

К сожалению, неотложные дела не позволили осуществить нашу поездку ни на следующей неделе, ни даже в течение прошедшего месяца. Выбрались мы только в начале осени. За прошедшее время мне удалось узнать, что рассчитывать на то, чтобы построить "Мелькарт" где-то рядом с Одессой, не приходится. Ранее существовавшие цеха, в которых строились лодки и баркасы, давно закрылись. У рыболовецких артелей не было денег на покупку новых плавсредств, и они латали и латали старые, давно изношенные лодки. Не осталось и ремонтников. Старики поумирали, молодежь не хотела заниматься судоремонтом. Там, где я бывал, рыбаки в один голос твердили: "На юг от Одессы никто не строит, ищите или в Николаеве, или в Очакове".

Теплым осенним утром мы наконец-то отправились в дорогу, в первую очередь — в город Николаев, лежащий в излучине Днепро-Бугского лимана. Город корабелов всегда славился своими кораблями, но какими — современными железными дредноутами. Я знал о существовании там одной большой рыболовецкой артели, но дозвониться туда не мог. Вот мы и решили начать с нее. Два часа дороги, расспросов и поисков — и вот, наконец-то, мы на берегу, среди десятка небольших баркасов. Пожилой бригадир, не очень-то радый нашему появлению, говорит, как отрезает:

— Здесь никто "деревяшек" не строит. Ремонтируем мы сами. Слышал, что на весь регион, до Крыма, работает только одна плотня в селе Ивановка. Это под Очаковом. Ищите там.

Даже не прощаясь, он уходит, отмахиваясь от нас, как от назойливых мух. Развернувшись, мы уже по знакомой дороге выезжаем из Николаева, но вместо того, чтобы ехать в Одессу, сворачиваем в направлении села Парутино на узкую дорогу, которая петляет вдоль моря до самого Очакова. Ивановка по карте, которую мы с собой захватили, лежит в 10 километрах не доезжая его. День клонится к обеду, и я предлагаю Сергею заехать в Парутино, а точнее — в археологический заповедник, туда, где в античные времена находился крупнейший греческий город-полис Ольвия, и там отдохнуть и перекусить. Раскопки этого года завер-

шены. Город, а точнее фундаменты, греются на солнышке.

... Пустынно, музей, находящийся на территории, закрыт. На счастье, мы застаем смотрителя в небольшой директорской. Он вежливо разрешает нам побродить, и мы идем к площадке над лиманом, где когда-то проходила стена городских укреплений, а внизу, у причалов, швартовались сотни больших и малых кораблей, привозивших товары из далекой Греции.

Поднявшийся ветер разогнал крутую волну на мутноватой воде. Где-то на середине лимана заполоскался белый парус небольшой яхточки. Горе-яхтсмены с трудом изменили курс и пошли в сторону берега. Неожиданно ветер вновь сменился. Яхту накренило, бедолаги снова с трудом вышли на ветер. Пока мы ели в тени здания музея, ветер менялся пять или шесть раз.

— Смотри, Игорь, ветер меняется раз за разом.

— Ты прав, Сергей, я даже понял, о чем ты думаешь. Как древние подходили к порту Ольвии, как швартовались?

— Вспомни, сколько проблем смена ветров доставляла нам в Эгейском море, когда мы ходили на "Ивлии". Но на ней-то сколько весел было — всегда можно осадить, развернуть. Что же будет с легким парусником, который ты хочешь строить? Его же будет носить, как щепку.

— И да, и нет. У нас тоже будут весла, к тому же я надеюсь, что парусом "Мелькарт" будет управляться гораздо легче, чем тяжелая "Ивлия".

Сергей задумался. Я его мог понять. Профессиональный яхтсмен, он привык к современным яхтам, их практической непотопляемости и маневренности. Будущее его несколько озадачивало.

Ближе к вечеру мы добрались до Ивановки. О судоцехе здесь знали все, только сам цех не работал. Его начальника, Ивана Александровича Иванова, мы нашли дома. Ответы на наши вопросы были лаконичными и совершенно необнадеживающими.

— Строили. Можем строить. Хотите двенадцать метров — построим двенадцать, больше — будем строить больше. Проблема только одна.

— Какая же?

— Строим из материала заказчика. Ни леса, ни гвоздей у нас нет. Привозите все свое, мы вам построим. И то не раньше весны. Зимой мы не работаем.

*Попутный ветер*

Иван Александрович вручил нам свои телефоны, и мы отправились не солоно хлебавши восвояси.

Хотя, не совсем так. Построить было возможно. Нужно было найти лес...

Дома, составив списки лесных хозяйств Украины, я начал методично обзванивать их директоров, узнавая цены и возможность доставки. Затянули осенние дожди, и в какой-то момент стало ясно, что в этом году недорогой лес, то есть тот лес, который покупается на корню и вывозится самостоятельно с разрабатываемых делянок, мне не достать. Нужно было ждать зимы, когда распутица замерзнет.

В один из таких промозглых дней мы собрались в мастерской Игоря, где он представил планшет с изображением будущего "Мелькарта", а я принес новые материалы о кораблестроении и мореплавании Карфагена, города-государства, перехватившего все торговые маршруты в Западном Средиземноморье у Финикии.

К присутствовавшим на первой встрече прибавились участник экспедиции на "Ивлии" Сергей Замбриборщ и мой давний друг, бессменный кинооператор и фотограф всех наших походов Виктор Березовский. К сожалению, не пришли, а позже, из-за сложившихся обстоятельств, не смогли принять участие в проекте оба Павла.

Когда Игорь снял кальку с планшета, все присутствовавшие вначале замерли, а затем зааплодировали. Что сказать, перед нами был не мой чертеж, а художественный образ корабля, который мы желали построить. Гордый высокобортный корабль как будто на настоящих волнах красовался перед нами. Раздутый парус был украшен изображением бога Мелькарта. Художник подкрепил движение вперед откинутыми на взмахе веслами. Темно-красный корпус судна строго подчеркивался черными горизонтальными планширями и вертикальными стойками. Так и хотелось воскликнуть: "Крепыш!".

Собравшиеся стали обсуждать детали, я же, склонившись над бумагами, готовился рассказать друзьям о Финикии и Карфагене, городе-государстве, основанном на северном побережье Африки. После восторженного обсуждения рисунка "Мелькарта" друзья предоставили мне слово.

— К сожалению, о походах финикийских мореходов не осталось подробных

*Впереди бары Аркашена*

описаний. Вообще, противники финикийской экспансии в Средиземноморье считают, что Финикия не играла ту роль, которую ей отводят, ссылаясь на то, что сами создатели буквенно-звукового письма оставили слишком мало знаний о себе и своей истории. В отличие от Карфагена, о деяниях которого мы знаем гораздо больше. Дальние походы пунийцев подтверждаются не только археологически, но и литературно, благодаря карфагенским периплам, дошедшим до нас в греческой транскрипции, и большой критике на них.

Но нас больше всего интересуют не походы карфагенян, связаные с Западным Средиземноморьем.

— Почему? — спросил Сергей.

— Потому что на "Ивлии" все Средиземноморье мы избороздили, и мне кажется, что новый проект должен быть связан с походами в океане.

— Ну ты и замахнулся! На небольшой лодке — в океан!

— Да, в океан. Но все по порядку. Вначале история. Хоть вы ее и недолюбливаете.

Оживленная морская торговля, приток населения со всех концов тогдашнего мира быстро превратили Карфаген в один из крупнейших городов древности. Накануне его гибели, в середине II века до н. э., там жили семьсот тысяч человек, а после завершения войны римляне захватили в плен около пятидесяти тысяч. Об этом писал греческий географ Страбон, которому следует доверять.

В V-IV веках до н.э. население города было несколько меньше, но тем не менее в Карфагене проживало более трехсот тысяч человек. С ростом Карфагена Финикия потеряла позиции морской державы. На западе Средиземноморья морские торговые пути, соединяющие восток и запад, захватил Карфаген, вытеснив не только финикийских, но и тартесских мореходов.

Только на первых порах пунийские города столкнулись с сопротивлением Тартесса, который не был склонен уступать свои торговые пути. После целой серии столкновений карфагеняне блокировали противника. Однако в начале VIII века до н.э. в Западном Средиземноморье появляются греки, начиная закладку своих колоний. Первые из них были основаны в VIII-VII веке до н.э. в Восточной Сицилии. Эта опасность заставила финикийские города Западной Сицилии во второй половине VII века до н.э. объединиться и заключить союз с элимами, ко-

*Панорама Аркашена*

ренными жителями этой части острова, а затем и просить помощи и защиты у Карфагена.

В середине VII века до н.э. Карфаген основал колонию на острове Эбесс (современная Ибица), так как ранее Эбесс, как и другие Балеарские острова, находился под властью Тартесса. Используя Эбесс как плацдарм, Карфаген перенес военные действия непосредственно в Южную Испанию и там, заключив союз с Гадесом, прочно обосновался на тартесских землях. Однако вскоре карфагеняне осадили Гадес и разрушили его стены.

Вероятно, город пытался помешать своим союзникам проникнуть на территорию Испании и поплатился за это. Метрополия, возглавляемая Тиром, не оказала Гадесу помощь. Встав твердой ногой на побережье Пиренейского полуострова, в конце VI века до н. э. карфагеняне повели наступление на Тартесскую державу. В конце V века до н. э. или, точнее, между 485 - 476 гг. до н. э. им удалось установить блокаду Гибралтара; к этому времени Карфагену принадлежала приморская полоса протяженностью около 700 км при средней ширине от 50 до 250 км.

Первоначально Тартесс, о чем свидетельствуют найденные древнеиберийские надписи и монеты, лежал на территории всей долины реки Гвадалквивир, окруженной хребтом Сьерра-Морена, Кордильерой Бетика и южными склонами средиземноморской половины Пиренейских гор. Тартессу принадлежали Балеарские острова.

В погоне за оловом тартесские купцы проложили дорогу, пересекавшую Пиренейский полуостров с юга на север, к богатым рудникам Галисии, и открыли средние течения рек Гвадианы, Тахо и Дуэро, плато Месета и горы Центральной Кордильеры. Независимо от финикийцев тартессцы нашли морской путь к Эстремнидам — побережью полуострова Бретань, вдоль берегов Бискайского залива и наладили через посредство местных племен торговлю оловом, доставлявшимся с полуострова Корнуолл.

— Известно ли что-то о тартесских кораблях? — прервал меня Анатолий.

— О тартесских, или таршишских, кое-что известно, но так греки и египтяне называли финикийские суда, ходившие далеко на запад. А вот о судах государства Тартесс ничего неизвестно. Можно лишь предположить, что они были крепкими и мореходными, раз могли ходить в Бискайском заливе. Может быть, фини-

*На центральной площади*

кийцы переняли у тартессцев какие-то кораблестроительные приемы. Но это лишь предположение. Казалось, что после разрушения Тартесса ничто не помешает гегемонии Карфагена, однако после его падения Карфаген столкнулся с расширением греческой экспансии. Греческие поселения в Сицилии были лишь первыми в целой серии закладываемых колоний.

Около 600 года до н. э. неподалеку от устья реки Родана, современная река Рона, греки — выходцы из малоазийской Фокеи, основали колонию Массалия (современный Марсель). В своем движении на запад они опирались на поддержку Тартесса. Царь Тартесса Аргантоний позволил фокейцам селиться на землях юго-восточного побережья Пиренейского полуострова и оказал им помощь в борьбе против внешних врагов. Карфагеняне, быстро осознав, чем грозит им возвышение Массалии, начали против нее враждебные действия, превратившиеся в затяжную войну, которая, однако, не принесла Карфагену успеха. Терпя поражение за поражением, они оказались вынужденными примириться с существованием Массалии, вытеснившей карфагенских купцов из низовьев Родана, и с фокейской колонизацией Пиренейского полуострова. В конце VII века до н.э. пунийцы утратили доступ и в Италию. Положение их стало особенно тяжелым после того, как в первой половине VII века до н.э. фокейцы построили на Корсике город Алалию. Его жители занимались пиратством и грабежом, полностью дезорганизовав торговлю в этом районе.

Более удачными были войны, которые карфагеняне под предводительством полководца Малха вели в Сицилии в середине VI века до н.э. Им удалось покорить там большую территорию. Воодушевленные успехом, войска Малха переправились в Сардинию, но там потерпели поражение настолько серьезное, что власти Карфагена приговорили и неудачливого полководца, и остатки его армии к изгнанию.

Разгневанный военачальник двинул свою армию на осаду родного Карфагена, штурмом взял его и расправился со своими врагами. Жертвой Малха пал и его собственный сын Карталон. Опираясь на демократические круги общества, Малх пытался, видимо, удовлетворить их интересы, изменяя действовавшие в Карфагене законы. Однако уничтожить всех своих противников, всю аристократическую верхушку новый властитель не сумел. Его обвинили в стремлении к самодержав-

***В Аркашене друзья побрили голову автору. И.Мельник, И.Иванов,***

ной царской власти, в сыноубийстве, и в конце концов Малх был предан суду и казнен. Власть в городе перешла к Магону, основателю военной династии, на протяжении нескольких десятилетий державшей в своих руках все нити управления Карфагенской державой.

Судя по всему, Магон провел ряд важных мер, чтобы укрепить пошатнувшееся положение Карфагена. Одной из них было создание наемной армии, представлявшей собой на первых порах значительную военную силу. Магон договорился с этрусками о взаимной помощи и поддержке. Это соглашение послужило прочной основой для развития в будущем между ними и карфагенянами дружественных отношений. Помимо чисто военных, те и другие впоследствии заключили ряд договоров, регулировавших их отношения, в том числе и о торговле. Но и этого Магону показалось мало: он сумел заручиться если не поддержкой, то во всяком случае благожелательным нейтралитетом Сиракуз — крупнейшего греческого города на острове Сицилия.

Все эти меры позволили добиться значительного успеха. В ожесточенной битве при Алалии в 535 году объединенный флот этрусков и карфагенян, насчитывавший 120 кораблей, нанес сокрушительное поражение вдвое меньшему флоту фокейцев. Сорок кораблей, принадлежавших последним, были потоплены, и только двадцати удалось спастись. Все пленные фокейцы были перебиты победителями. Дорога в Италию снова стала свободной.

Победа при Алалии имела и другие, далеко идущие последствия. Карфагеняне снова начали активное наступление в Сардинии, опираясь на местные финикийские поселения — Нору, Сулх и другие, основали там колонии, в том числе Каралис. Победы в Сардинии позволили изолировать, а потом и уничтожить Тартесс. Произошло это событие в конце 30-х или в начале 20-х годов VI века до н.э.

— Значит, все то время, а это почти двести лет, за Гибралтаром господствовал Тартесс? — спросил Сергей.

— Да, именно он, а Карфаген лишь подбирался к его границам. Много сил отнимала борьба с греками и самими финикийскими колониями, которые, освободившись от зависимости финикийских городов-государств, метрополии, не хотели подпадать под влияние Карфагена. Но когда сопротивление и Тартесса, и городов-колоний, и греков было сломлено, карфагеняне устремились в океан.

*А.Павленко и С.Михов. Самая высокая дюна в Европе. Окраина Аркашена*

— Я думаю, что именно это бурное время — VII-VI века до н. э. — было периодом, когда карфагеняне предпринимали исключительные по своим масштабам попытки проникнуть за Гибралтар — Столпы Мелькарта, как его называли, и в далекие страны на севере и на юге Атлантического океана. Но если восточные финикийцы, плывя вдоль берегов Африки, не общались с ее населением и, видимо, не очень к этому стремились, цели их западных собратьев были иными. Они колонизировали новые земли, стремясь расширить границы своей морской державы, вывести в новые земли лишнее население, тем самым снимая политическую напряженность в самом Карфагене.

Начиная с VIII века до н. э., средиземноморское побережье современных Туниса, Алжира и Марокко было усеяно многочисленными карфагенскими колониями. Наиболее крупная колонизационная экспедиция пунийцев связана с именем флотоводца Ганнона; археологические исследования на атлантическом берегу Марокко позволяют более или менее уверенно отнести этот поход к VII-VI векам до н. э.

Подробности этой экспедиции известны по "Периплу Ганнона", который сохранился до наших дней в изложении на греческом языке. Насколько достоверно этот текст воспроизводит содержание подлинного отчета Ганнона — неизвестно. Есть веские основания думать, что составитель этого произведения под влиянием поздней древнегреческой литературы расцветил сухой отчет карфагенского "адмирала". Ведь речь шла о малоизвестных далеких странах, куда плавали очень редко. Но не следует сомневаться, что в основе нашего документа лежит подлинный отчет карфагенского путешественника.

Ганнон предпринял свое плавание по постановлению карфагенского сената для того, чтобы основать, в действительности же, вероятно, лишь возобновить и пополнить новыми колонистами, города на западно-африканском побережье. Жителей этих городов называли ливифиникийцами, так как это было смешанное население, в которое входили их основатели — финикийцы, карфагеняне и местные жители.

Отчет о своем плавании, высеченный в виде надписи на каменной плите, Ганнон поставил в качестве посвящения божеству в храме Баала (на русском языке текст "Перипла Ганнона" был впервые напечатан в 1917 году. Для современников

*После отдыха в Аркашене «Мелькарт» продолжил плавание*

его перевели уже упоминавшийся мною Б. Тураев и И. Бороздин. — **Прим. авт.**).

— Зачитать вам текст полностью? — спросил я у друзей.

— Конечно, это интересно.

— Тогда слушайте. Вот текст, который я приведу без изменений, так как он, на мой взгляд, скорее не сухая лоция, рассказывающая о плавании, а литературный памятник: "Ганнона, царя карфагенян, описание обплыва ливийских земель, находящихся за пределами Геракловых Столпов, посвященное в храме Кроноса и гласящее так.

Карфагеняне решили, чтобы Ганнон отправился в плавание за Геракловы Столпы и основал города ливифиникийцев. И он отплыл, имея шестьдесят пятидесятивесельных кораблей, множество мужчин и женщин, числом до 30000, пропитание и прочее снаряжение. Отчалив и выплыв за Столпы, он плыл два дня и потом основал первый город, который назвали Тимиатериум (где-либо близ современной Мехдии. — **Прим. авт.**). При нем была большая равнина.

Затем, направившись к западу, мы прибыли к Солоэнту (отождествляется с мысом Кантен. — **Прим. авт.**), ливийскому мысу, покрытому густым лесом.

Здесь, основав святилище Посейдона, снова двинулись на восток на полдня пути, пока не пришли к озеру, расположенному недалеко от моря, заросшему многочисленным и густым тростником. Были тут и слоны, и многие другие пасущиеся животные. Мы поплыли вдоль озера на день пути и населили приморские города, именуемые Карикон Тейхос (буквально — крепость кариков. — **Прим. авт.**), Гитта, Акра, Мелитта и Арембис (все эти пункты располагались близ мыса Гир. — **Прим. авт.**). Отплыв оттуда, мы прибыли к большой реке Ликсу (отождествляется с рекой Уэд-Дра. — **Прим. авт.**), текущей из Ливии. Близ нее номады ликситы (т.е. жившие по реке Ликсу. — **Прим. авт.**) пасли стада; у них мы провели некоторое время, став их друзьями. Далее них жили негостеприимные эфиопы, населяющие землю, обильную зверями и перерезанную большими горами, из которых, как говорят, вытекает Ликс. У гор живут люди чудного вида — троглодиты; ликситы уверяют, что они бегают быстрее лошадей.

Взяв у ликситов проводников, мы поплыли вдоль пустыни на два дня к югу, а затем на один день к востоку. Там нашли мы в глубине залива небольшой остров пяти стадий в окружности; мы его заселили и назвали Керна. Мы заключили по

*И при плохой погоде улов бывает удачным* *А.Ерес и С.Карпович*

нашему плаванию, что он лежит соответственно Карфагену: путь от Карфагена до Столпов равняется пути от них до Керны. Оттуда, проплыв по большой реке, называемой Херет, мы прибыли в озеро. На этом озере было три острова, больших, чем Керна. Отплыв от них на один день пути, мы прибыли к концу озера, над которым возвышались громадные горы с множеством диких людей, одетых в звериные шкуры, которые, бросаясь камнями, препятствовали нашей высадке. Плывя оттуда, мы прибыли в другую реку, большую и широкую, с множеством крокодилов и гиппопотамов (отождествляется с рекой Сенегал. — **Прим. авт.**). Возвратившись оттуда, мы снова прибыли в Керну. Отсюда мы плыли к югу двенадцать дней вдоль земли, населенной эфиопами, убегавшими, не дожидаясь нашего приближения. Язык их был непонятен и для бывших с нами ликситов.

В последний из этих дней мы прибыли к большим лесистым горам. Стволы деревьев были разнообразны по окраске и душисты. Проплыв мимо них два дня, мы очутились в огромном морском заливе, на другой стороне которого была равнина. Там мы заметили ночью по всем направлениям огни, сверкавшие то ярче, то слабее.

Запасшись водой, мы плыли далее пять дней вдоль берега, пока не прибыли в большой залив, который, по словам переводчика, называется Западным Рогом (быть может, залив, образуемый устьем реки Гамбия. — **Прим. авт.**). В нем есть большой остров, а на острове — озеро с морской водой, на котором другой остров. Причаливши там днем, мы не видели ничего, кроме леса, ночью же — много пылающих огней; мы слышали звуки флейт, кимвалов и тимпанов и громкие крики. Тут нас охватил страх, и прорицатели велели покинуть остров.

Поспешно отплыв оттуда, мы прошли мимо знойной и полной благовоний страны, из которой в море изливались огненные потоки. Земля была недоступна вследствие жара. Охваченные страхом, мы быстро уплыли оттуда. Проплыв четыре дня, ночью мы увидали землю, охваченную пламенем. Посредине находился очень высокий и больший, чем остальные, огонь — казалось, что он касается звезд. Днем это оказалось высочайшей горой, называемой Теон Охема — "колесница богов" (отождествляется с горой Лома. — **Прим. авт.**). Через три дня, проплыв мимо огненных потоков, мы прибыли в залив, именуемый Нотукерас (отождествляется с заливом у острова Шербро. — **Прим. авт.**). В глубине его был остров,

***Погода ухудшается. С.Карпович, Б.Иващенко***

похожий на прежний, ибо на нем было озеро, на котором был другой остров с множеством диких людей. Более многочисленны были женщины; тела их были покрыты шерстью, и переводчики их называли гориллами. Мы преследовали мужчин, но не могли их поймать — они все убежали, ловко цепляясь за скалы и защищаясь камнями. Трех женщин мы захватили, но они, царапая и кусая тех, кто их тащил, не пожелали за ними следовать. Убив их, мы содрали с них шкуры и привезли в Карфаген. Дальше же мы не поплыли, так как у нас не хватило припасов".

— Удивительно, сколько событий. Интересно, на сколько они совпадают с действительностью? — спросил Игорь.

— Трудно сказать. Тысячи страниц были исписаны, чтобы объяснить удивительные события и явления природы, якобы наблюдавшиеся Ганноном: огненные потоки, пылающая земля, огнедышащие, достигающие неба, горы, необычные существа — не то обезьяны, не то люди. Есть вероятность, что все эти устрашающие зрелища соответствуют каким-то реальным явлениям: степным пожарам, извержениям вулканов, землетрясениям. Нельзя сбрасывать со счетов и то, что карфагеняне, так же, как и финикийцы, оберегали информацию об известных им маршрутах и странах. Так, предание гласит, что карфагенский сенат запретил заселение Блаженных — Канарских островов и даже истребил тех поселенцев, которые уже там обосновались. Можно много рассуждать о походе Ганнона, но следует сделать всего два замечания.

Первое — это была хорошо подготовленная экспедиция, достигшая горы Камерун в Гвинейском заливе и совсем немного не добравшаяся до экватора.

И второе — написанный довольно сухо и туманно, перипл Ганнона, сохранившийся до наших дней в более позднем пересказе, дает возможность довольно уверенно нанести четыре основных пункта по линии маршрута: реки Себу, Керна, Сенегал и вулкан Камерун. Следовательно, Ганнон вторично после восточных финикийцев обследовал около 6000 км африканского побережья.

— А существуют ли еще какие-либо свидетельства столь дальних походов карфагенян? Кто-то из древних авторов подтверждает плавание Ганнона? — вмешался в разговор Виктор.

— Прямых доказательств нет, но косвенные имеются.

В античной литературе встречаются не вызывающие сомнений рассказы об

*У северных берегов Испании*

островных землях, расположенных в Атлантическом океане. Они были открыты финикийцами и переоткрыты карфагенянами, а позднее к ним плавали моряки и других средиземноморских народов. Древнейшее дошедшее известие об острове, лежавшем в открытом океане к западу от Гибралтарского пролива, принадлежит анонимному автору, которого называют Псевдо-Аристотелем, так как его сочинение "О чудесных слухах" ранее приписывалось Аристотелю, жившему в IV веке до н. э.: "Говорят, будто по ту сторону Столпов Геракла карфагеняне обнаружили в океане необитаемый остров, богатый лесами и судоходными реками и изобилующий плодами. Он находился на расстоянии нескольких дней пути от материка". Другой древнегреческий историк, Диодор Сицилийский, живший гораздо позже Аристотеля, в I веке до н.э., приписывает открытие ранее неизвестной океанической земли финикийцам, совершившим плавание вдоль атлантического берега Северо-Западной Африки: "В середине океана, против Африки, лежит остров, выделяющийся своей величиной. Он находится от Африки лишь на расстоянии нескольких дней пути…".

Итак, Псевдо-Аристотель и Диодор Сицилийский точно указывают, что остров находится в нескольких днях пути от материка. У Диодора материк прямо назван — это Африка. У Псевдо-Аристотеля он безымянен, можно предполагать и Европу, но в обоих случаях не может быть и речи об открытии какого-либо американского острова. Все остальные правдоподобные известия позднейших античных авторов — в тех случаях, когда они говорят об атлантических островных землях с теплым или жарким климатом, — также относятся к островам, близким к Африке, в большинстве случаев, бесспорно, к Канарской группе, изредка, и притом спорно, — к Мадейре.

— Игорь, какие же цели преследовали карфагеняне столь далеко от самого Карфагена?

— Уверен, что главная цель — это вывод лишнего населения и, конечно же, торговля, хотя она была второстепенной. Сохранились очень интересные сведения Геродота, подтверждающие, что земли Западной Африки были не пустынными, но люди, жившие на этих землях, стояли на очень низкой ступени развития.

Я достал новые записи.

— Послушайте, что писал Геродот: "Карфагеняне рассказывают также, что

*Спасительный Льянес*

есть страна в Ливии и люди, живущие за Геракловыми Столпами. Прибывая к ним, они выгружают товары и кладут их в ряд вдоль берега, а затем, уходя на корабль, зажигают костер. Туземцы, увидев костер, приходят к морю, кладут против товаров золото и уходят далеко от них. Карфагеняне, сойдя на берег, все осматривают, и если им покажется, что количество золота соответствует товарам, то, погрузив его, они удаляются. Если же им покажется, что не соответствует, то они снова уходят на корабль и остаются; те же, вернувшись, кладут еще золото в том количестве, которое запрашивают. И они не обманывают друг друга. Ведь они не касаются золота прежде, чем, по их мнению, оно не уравняется по ценности с товарами, а другие не касаются товаров прежде, чем те не возьмут золота".

— Как ты думаешь, наверное, поэтому карфагенянам и было так легко основываться на новых землях?

— Безусловно! Им никто не препятствовал. А вот на западе Европы карфагенянам было с кем торговать, и не только таким молчаливым способом.

— Расскажи подробнее — это интересно.

— Перехватив инициативу у своих соплеменников-финикийцев, а затем и у тартессцев, они повели свои суда за оловом в Корнуолл и на перевалочные базы в Бретании, где также торговали оловом и другими металлами. О плаваниях на север сохранился еще один перипл, подобный "Периплу Ганнона", называемый "Периплом Гимилькона". Экспедиция Гимилькона проходила примерно в то же время, что и экспедиция Ганнона. О ней, к сожалению, мы знаем только из отрывочных сведений, сохранившихся в трудах натуралиста Плиния Старшего, жившего в I веке н. э., и поэта Руфия Феста Авиены, творившего в IV веке н.э.

Скудные подробности плавания могут быть почерпнуты из географической поэмы "Морские побережья", написанной последним. Авиена писал: "...широко раскинувшись, лежит земной круг, и вода омывает тот круг со всех сторон. Но там, где волны глубоких вод, изливаясь из океана, изгибаются заливом, чтобы затем раскинулась пучина нашего (Средиземного. — **Прим. авт.**) моря, тут начинается атлантическое побережье. Тут есть город Гадейр, он прежде назывался Тартессом, тут колонна Геркулеса, неутомимого в трудах, Абила (гористый мыс Мавритании, один из отрогов Малого Атласа. — **Прим. авт.**) с Кальпой (древнее название Гибралтарской скалы, вместе с мысом Абила на африканском берегу

***Экипаж в Льянесе. В центре сидят члены команды спасателей***

Гибралтарского пролива образовывавшей Геракловы столбы. — **Прим. авт.**), последняя на левой стороне, на той земле, о которой я веду рассказ, а по соседству с Ливией — Абила. Шумит вокруг них могучий северный ветер, они же стоят незыблемо.

Выдаваясь вперед, высокий горный кряж подымает здесь к небу свою главу. Эстримнидой (следует отождествлять с западной частью Пиренейского хребта у южной части Бискайского залива. — **Прим. авт.**) называлась она в более древние времена. Вздымаясь вверх, вся громада каменных вершин обращена преимущественно к югу, к дыханию теплого ветра Нота. Внизу же у этих гор, у самого их подножия, где выступает мыс, перед глазами жителей широко открывается Эстримнидский (Бискайский. — **Прим. авт.**) залив. В нем лежат те острова, которые называются Эстримнидами: широко раскинувшись, они богаты металлами — свинцом и оловом. Здесь живет много гордого духом народа, настойчивого и ловкого. Им всем присуща любовь к торговле. На шитых своих судах они далеко бороздят и бурное море, и океанские бездны, полные чудищ.

Не из соснового (дерева. — **Прим. авт.**) строят они корабли, не из клена и не из ели, как обычно, сгибают они кили своих челнов, но чудесным образом они делают корабли из сшитых шкур, и часто на таких судах из крепкой кожи переплывают они широкие моря. Оттуда до острова Священного (наименование Гиерна Священный, относилось в древности к Ирландии. — **Прим. авт.**) — такое название придумали ему древние — лежит двухдневный путь для кораблей.

Среди вод он поднимается широкой поверхностью, и на большом пространстве живет и трудится на нем племя гиернов. Поблизости от него лежит остров племени альбионов (Британия или Англия. — **Прим. авт.**). Было непривычно для жителей Тартесса вести торговлю в эстримнидских пределах. Но и поселенцы Карфагена, и народ, живший у Геркулесовых Столпов, не раз плавали по этим морям. Пуниец Гимилькон, сообщающий, что он сам испытал все это на деле, с трудом доплыв сюда, говорит, что проделать этот путь возможно лишь за четыре месяца.

Там нет движений ветра, чтобы подгонять корабль, ленивая поверхность тихих вод стоит неподвижно. К этому добавляется еще и то, что среди пучин там растет много водорослей, и не раз, точно лесные заросли, они препятствуют дви-

*Сотрудник спасательной службы Рамон со своим четвероногим другом и кинооператор В.Березовский*

жению судов. К тому же, по словам, и дно морское здесь не очень глубоко, и мелкая вода едва только прикрывает землю. Нередко встречаются там стаи морских зверей, и между медленно и с задержками движущихся кораблей ныряют морские чудовища... По старинному обычаю его называют Океаном, но иначе он называется Атлантическим морем. Его пучины ширятся на огромное пространство и далеко разливаются в беспредельном очертании берегов. По большей части вода его настолько мелка, что едва покрывает лежащие под ней пески. Над поверхностью воды поднимаются густые водоросли, и ил препятствует здесь течению. Огромное количество чудищ плавает в этом море, и от морских зверей великий страх объемлет соседние земли. В древности пуниец Гимилькон был отнесен далеко к западу и попал в так называемое Саргассово море, заполненное плавучими водорослями, встречи с которыми очень боялись плававшие уже в новое время через Атлантический океан мореплаватели".

— Смотри, Игорь, и этот перипл также наполнен разными страшилками и вымыслами. Тот же прием — напугать тех, кто осмелится плыть этим маршрутом.

— Ты прав, Анатолий, эти устрашающие препоны фигурируют во всех карфагенских сообщениях об экзотических плаваниях, отчасти романтики ради, а главным образом — для отпугивания возможных конкурентов.

В этом карфагеняне продолжили традицию финикийцев. Поэтому интересным является тот факт, что первый известный греческий путешественник Колей попал за Мелькартовы Столпы, в Гадесс, только в VП веке до н. э. — чуть ли не через полтысячи лет после его основания.

— Так ты думаешь, что рассказ Авиены может быть признан непреложным свидетельством морских связей карфагенян с берегами Северной Испании, Кельтики и Бретани, Британии и Ирландии?

— Да, я уверен, что и финикийцы, и карфагеняне туда плавали. Но это не главное. Главное вот что! Я хочу предложить вам испытать этот маршрут. Я хочу, чтобы мы совершили плавание по пути Гимилькона из холодной Бретани на юг, вокруг Пиренейского полуострова, в Кадис, древний Гадесс.

— Не слишком ли ты размечтался? На маленьком суденышке, без двигателя, через Бискайский залив? Да это же огромный риск, — в один голос запротестовали мои друзья.

***Спасибо рыбакам Льянеса. У кока всегда была работа. В закрытой бухте***

— Уверяю вас, если “Мелькарт” будет хорошо построен, риск будет не больше, чем во времена походов на “Ивлии”. А на ней часть Биская мы же прошли.

Разговоры, не раз переходившие в споры, продлились до глубокой ночи. Так и не придя к единому мнению, мы разошлись, но зерно интереса и любопытства к такому сложному проекту в души своих друзей я заронил.

...Зима пришла быстро. Я не терял времени и просчитывал конструкцию будущего корабля. Осадка, высота борта, водоизмещение... Нужно было учесть многое. Атлантика не простит ошибок.

В один из дней, сразу после новогодних праздников, ко мне из замерзшей Ивановки дозвонился Иван Александрович Иванов. Услышав его голос, я даже оторопел.

— Как ваши успехи, Игорь Кириллович?

— Спасибо, готовлю проект “Мелькарта”.

— Вот и хорошо. А у нас, знаете ли, новый арендатор появился. Хочет с вами поговорить.

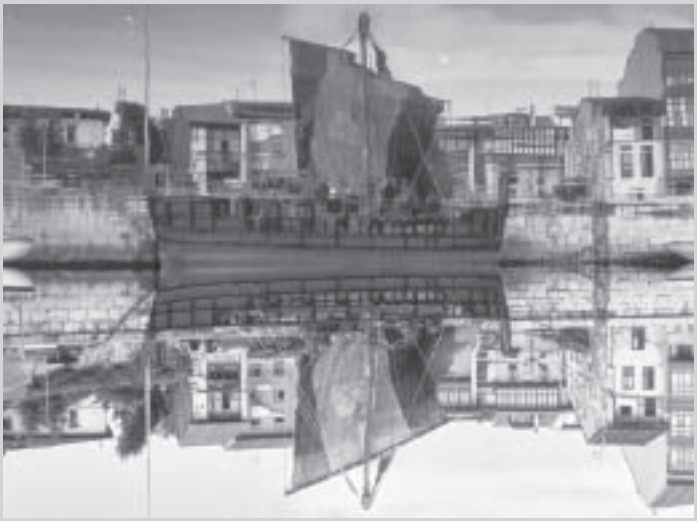
Он передал трубку, и в треске замерзшей связи я услышал уверенный голос:

— Меня зовут Николай Иванович. Буду оживлять судоплотницкий цех. Через пару недель завезу первый строевой лес для строительства баркасов. Строить еще у нас хотите?

— Хочу! — чуть ли не выкрикнул я.

— Тогда приезжайте. Познакомимся. Я сам люблю историю. Может, и договоримся.

В трубке раздались короткие гудки. Я еще долго сидел и не мог прийти в себя. Вновь провидение показало себя, теперь, после Змеиного и встречи с Рашидом, в лице из ниоткуда возникшего нового хозяина верфи.



*Корабль хорошо отдохнул в Льянесе*

# Глава 8.
# *Курс на Брест*

По прошествии двух недель я вместе с Сергеем вновь приехал в замерзшую Ивановку. На этот раз в окнах цеха горел свет, а во дворе высокой горой, чуть припорошенные снегом, лежали длинные и ровные, как стрелы, стволы елей. Николай Иванович сдержал слово. Лес был завезен, цех расконсервирован, в небольшой комнате, заменявшей офис, было изрядно натоплено.

— Рады, рады гостям! — радушно произнес Иван Александрович. — Вот познакомьтесь — наш новый арендатор.

Мы крепко пожали друг другу руки и, не теряя времени на долгие расшаркивания, перешли к делу. Я показал чертежи и рисунок будущего корабля, а Николай Иванович и его бухгалтер и сметчик Наталья Владимировна приступили к делу. Пока они делали приблизительный финансовый расчет, я с Сергеем отправился к берегу лимана. Верфь расположилась на выстоке, с которой прямо к воде спускалась уложенная бетонными плитами дорога. Вода лимана была подернута тонкой ледяной коркой. Мы укрылись в тени небольших сараев, в которых зимой рыбаки прятали свои баркасы и лодки. Сквозь нависшие над горизонтом снеговые тучи еле-еле пробивались солнечные лучи.

— Ты, Игорь, много рассказывал нам во время первой встречи о Карфагене, его мореходах. А что происходило в самой Финикии после того, как возвысился Карфаген?

— История Финикии полна трагических времен, Сергей. Время самостоятельности для городов-государств завершилось с выходом на политическую арену Ассирии. Грозный сосед быстро подчинил себе финикийские города, охваченные в то время междоусобными распрями.

Летопись донесла имя ассирийского царя Ашшурнасирпала II, правившего в 883- 859 гг. до н.э., который хвастался тем, что Тир, Сидон и Арвад приносили ему дань — золото, серебро, свинец, бронзу, ткани и чаши. “Я принял их дань, — говорится в наскальной надписи, — и они целовали мне ноги”. Победы над фини-

кийскими городами давались ассирийцам нелегко и требовали постоянного контроля над ними. Малейшая оплошность со стороны Ассирии вела к открытым выступлениям и борьбе против нее. Однако сопротивление вело за собой новые грабительские походы, не прекращавшиеся на протяжении всего VIII в. до н.э. Войны вели ассирийские цари Салманассар III, Саргон II, Синаххериб. Один из ассирийских царей — Ассархадон — сообщает, что с его правлением был разрушен Сидон, а затем по его повелению заново отстроен. В новый город вместо уведенных в плен финикийцев были переселены жители горных областей Ассирии.

— Так что же, Финикия перестала существовать?

— Нет. Не только Ассирия подрывала финикийскую экономику. Борющиеся за независимость города-государства сыграли не последнюю роль в сокрушении самой Ассирийской державы.

— Как я понимаю, Ассирия занимала большую территорию во времена своего расцвета.

— Да, ей принадлежала почти вся Малая Азия, Междуречье, часть Аравийского полуострова.

— Наверное, и кораблестроение было ей необходимо?

— Безусловно, но ассирийцы не были мореходами. Их моряками и корабелами были финикийцы.

— Следовательно, даже в эти смутные времена финикийская торговля не угасла? Корабли строились?

— Да, и не только торговые, но и военные. Финикийцы и в эти тяжелые времена остались законодателями морской моды. Правление царей Саргона II и Синаххериба оставило нам интереснейшую информацию о финикийском мореплавании и кораблестроении.

Я рассказывал, о судах-"коньках", тех самых, которые стали прототипом нашего "Мелькарта". Но были и другие — и торговые, и военные.

— Какие же? И кто их строил?

— Так, Синаххериб, ведущий непрекращающиеся войны с Египтом, Индией и Эламом, в одном из походов против последнего Элама изменил тактику. Вместо того чтобы проникнуть в Элам через проходы в Иранском нагорье, он пригласил финикийских корабелов и поручил им построить флот, способный перевезти

*Улочки Льянеса*

его армию. Корабли строились в дельте Тигра и Евфрата и оказали неоценимую помощь Синаххерибу в его военной кампании. Спустившись на юг вдоль восточного побережья Персидского залива, армия тирана вышла в тыл Эламского воинства и победила его. Корабли, принимавшие участие в этом беспримерном походе, были изображены на рельефах во дворце Синаххериба, построенном в новой столице Ассирийского государства — Ниневии. Корабли из дворца являют собой качественно новый тип судов финикийской постройки.

— Что же это означает? Суда стали больше и изменилась форма?

— Понимаешь, Сергей, прежде всего на рельефах, изображающих эти суда, можно обнаружить по крайней мере две палубы. Основным движителем 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, их весла движутся в широких продольных прорезях борта; гребцы верхнего ряда гребут традиционно — поверх борта, используя обычные крепления для весел. Такой корабль — ближайший прообраз греческой и римской диеры, то есть нашей "Ивлии".

Над верхним рядом гребцов устроена боевая палуба, обнесенная сплошным ограждением наподобие ящика с развешанными на нем плетенными щитами (в них застревали неприятельские стрелы. — **Прим. авт.**).

— Как же командовали этими судами?

— Командование 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. Так было сделано в более поздние времена на греческих триерах.

— Скажи, Игорь, а кроме усиления гребного аппарата и появления палубы, были еще какие-то новшества?

*Скалы Льянеса*

— Да, самым главным, революционным новшеством финикийских военных кораблей был мощный таран. Вместо привычного форштевня носовая часть оканчивалась сплошной вертикальной стенкой, проходящей от киля до верхего ограждения боевой палубы. Эта стенка для прочности была оббита толстым канатом. Киль же выходил за пределы стенки и был заострен. Можно предположить, что эта часть киля изготавливалась составной, ибо тараны часто ломались. Вероятно внутри таран заливали свинцом, а снаружи оббивали медью.

— Очень похоже на нашу "Ивлию", а если это так, то суда эти могли плавать далеко?

— Ты прав. Мощные военные и грузовые финикийские суда были способны к дальним плаваниям и перевозке большого количества грузов или людей.

Характерной особенностью финикийских кораблей того времени было отсутствие палубных надстроек. Все помещения для команды, пассажиров, а также кладовые для груза и снаряжения находились под палубой внутри корабля. Причин для этого могло быть несколько, но самой главной, пожалуй, была одна. Дополнительные надстройки придавали большую парусность судну, и ему тяжелее было бороться с боковыми и встречными ветрами.

— Этого в "Мелькарте" и я боюсь, — прервал мою речь Сергей. — Помнишь, что было с яхтой на лимане? А у нас такая легкость и огромная парусность. Ящик — и все тут, что бы ты мне ни говорил.

Снеговые тучи разразились белым зарядом, ветер закружил снежинки по льду. Мы стали подниматься к верфи. С продуваемого всеми ветрами плато нам махал Николай Иванович, приглашая в помещение. В комнате было тепло, на столе дымились кружки с чаем.

Была названа предварительная сумма, которая, как ни странно, не превышала те средства, которые я надеялся потратить на строительство. Выявились две проблемы. Первая заключалась в том, что исполнитель хотел половину суммы сразу в виде предоплаты, а вторая проблема была технической: "Мелькарт" нельзя было построить внутри цеха. Он был для него слишком большим. Поэтому начать работы было возможно не раньше мая, когда установится теплая погода, позволяющая строить на улице. Мы договорились встретиться в следующий раз через месяц-полтора, и если позволит погода, начать подготовку леса...

*Традиционные фестивали волынщиков в Астурии. г.Льянес*

Дорога назад показалась мне быстрой. Сергей спрашивал, я отвечал. Его интересовала история давно забытого народа и его отважных мореходов.

— Так что же стало после падения Ассирийского государства? Обрела ли Финикия самостоятельность?

— Как сказать, — ответил я ему. — Падение Ассирии в конце VI в. до н.э. освободило финикийцев от подчинения этому государству. Но наследство павшей империи сразу же стало предметом схватки новых соперников. Претензии на власть в Финикии и окружавших ее регионах выдвинули Египет и Вавилон. В условиях ожесточенной схватки этих держав местные царьки были слишком слабы, чтобы играть самостоятельную роль. Им надо было лишь поставить на ту или иную карту. Тир поставил на Египет, с которым его связывали торговые интересы и знакомая власть которого казалась более предпочтительной.

Но верх в этой борьбе взял Вавилон, и его царь Навуходоносор совершил ряд походов, приведших к подчинению всего этого региона, включая Финикию. Тир попытался сопротивляться. Осада его вавилонянами продолжалась тринадцать лет. Взять островной город вавилонский царь не смог, но в итоге Тир был вынужден все же признать его власть. В результате походов Навуходоносора часть финикийского населения вновь, как и во времена Ассирии, была переселена в Месопотамию.

После захвата Вавилона персами в 539 г. до н.э. финикийские города признали власть царя Кира. При нем Финикия платила персам сравнительно небольшую дань, гораздо меньшую, чем ранее ассирийцам и вавилонянам. Автономия финикийских городов была сохранена, ими продолжали править собственные цари, и во внутренние дела финикийцев персы не вмешивались.

— Это означает, что Финикия после долгого периода времени обрела самостоятельность?

— Да. Первый раз в ее истории сложилось некое подобие единой политической организации, охватывающей все финикийские города. Тир, Сидон и Арвад построили новый город Триполис — "город трех городов" — современный ливанский Триполи. Город состоял из трех обособленных поселений, где жили выходцы из упомянутых центров. В Триполе ежегодно проходили съезды делегатов от всей Финикии, решавшие главные экономические и политические вопросы.

***Балконы и канаты — гордость Льянеса***

— Следовательно, Финикия стала полностью самостоятельной?

— Нет, Сергей, это не совсем так. Отношения Финикии и Персии были сложными. Персидским царям было выгодно привлечь на свою сторону финикийцев, ибо их корабли составляли существенную часть персидского флота. Когда царь Камбиз после завоевания Египта решил покорить и Карфаген, он приказал финикийцам со своими кораблями участвовать в этой экспедиции. Финикийцы отказались, и Камбиз был вынужден оставить эту идею. С другой стороны, сравнительно мягкое персидское правление было выгодно и финикийцам, ибо мощь Персии помогла им в конкурентной борьбе, особенно с греками. Финикийцы приняли активное участие в греко-персидских войнах, и в несчастной битве при Саламине в 480 г. до н.э. особо выделялись сидонский царь Тетрамнест, тирский Маттен и арвадский Мербаал.

После этих войн, закончившихся поражением Персии, значение для нее финикийского и сирийского побережья увеличилось, ибо после вытеснения персов с западных берегов Малой Азии морские базы в Финикии и Сирии в значительной степени обеспечивали персам контроль над Восточным Средиземноморьем.

— Так города Финикии не пострадали после греко-персидских войн?

— Нет, хотя одни из них ослабли, а другие возвысились.

В персидскую эпоху на первое место среди городов Финикии выдвигается Сидон. Его корабли были лучшими в персидском флоте. Вообще, в этот период все корабли, пригодные к дальним походам, начинают называться "сидонскими".

— Известно, какими они были? — спросил Сергей.

— Да. Историкам повезло. В национальном музее Бейрута хранится саркофаг, на стенке которого есть четкое барельефное изображение "сидонского" корабля. Перед нами большое грузовое судно, предназначенное для дальних плаваний. Широкий и высокий корпус судна оканчивается мощным форштевнем, который очень похож на поднятый из воды таран, одновременно выполняющий роль переходного мостика для ведения абордажного боя. Можно предположить, что такое грозное оружие послужило хорошим примером для пиратов. Ахтерштевень плавно закруглен и украшен завитком, представляющим лебединую шею.

О величине судна можно судить по длинному трапу, закрепленному на кор-

*г.Льянес*

ме. Высота борта такого корабля составляла 3,5 — 4 метра. Его корпус связан мощными продольными брусьями, проходящими от носа в корму поверх обшивки. Предположительно, такие же мощные продольные связи проходили и внутри корабля, связывая в единое целое шпангоуты. Судно имеет палубу, высокий фальшборт и надстройку в кормовой части. Большие изменения произошли в парусном вооружении. Мачт две. Одна прямая, вторая наклоненная в нос. Прямая мачта несет на рее большой четырехугольный парус. Материал паруса простеган кожаными ремнями для большей прочности. Носовая мачта несет меньший парус, также четырехугольной формы. Он необходим такому большому кораблю для оказания помощи в маневрировании при боковых ветрах. Длина таких судов достигла 30 метров, ширина — 7-8 метров, грузоподъемность — 200-300 тонн.

— Как же управляли такими гигантами?

— Управление, как и раньше, осуществлялось двумя рулевыми веслами, расположенными на корме. Есть предположение, что для их поворота применялась система блоков, облегчавшая задачу, так как рулевое весло этих судов могло весить более тонны.

Будучи построенным из прекрасного леса, каким являлся ливанский кедр, суда эти могли служить 40-50 лет, совершая ежегодные плавания за оловом в Испанию или к югу Аравийского полуострова за благовониями, пряностями, золотом и экзотическими животными. Скорость движения подобных судов при попутных ветрах могла достигать 6-7 узлов.

— Скажи, их, как и раньше, украшали?

— Да. Финикийские суда на протяжении всего I тысячелетия до н.э. оставались, как и их предшественники, произведениями искусства, принося их владельцам огромные прибыли. Знаешь, Сергей, какое удивительное описание "сидонских" кораблей сохранила для нас Библия?

— Нет. Расскажи, это очень интересно.

Я порылся в своем портфеле, в котором куда бы я ни ехал, возил с собой несколько папок с материалами об истории Финикии. Найдя нужные страницы, я прочитал Сергею выдержку из Библии: "Из кипарисов сенирских делали тебе доски; кедры Ливана брали, чтобы сделать мачту над тобою. Из дубов башанских делали твои весла; сиденья для твоих гребцов делали из слоновой кости и бука,

*Памятник матери рыбака*

*Форт в Льянесе*

что с острова Кипра. Узорчатое полотно из Египта было парусом твоим, чтобы быть для тебя знаменем; яхонтовым и пурпурным цветом с острова Элиша покрыта была твоя палуба".

— Вот это да! Это уже не корабль, а дворец.

— Да, это так. Мне даже кажется, что пророк Иезекиил, кому принадлежат эти слова, завидовал финикийцам.

... Мы вернулись домой, и дни полетели так же быстро, как и тучи над городом. Мокрая снежная зима передала свои права столь же промозглой весне. Наконец-то в начале апреля стало суше, и я снова отправился на верфь. Моим попутчиком на этот раз стал Александр Ерес, редко принимавший участие в теоретических беседах, но абсолютно незаменимый помощник в то время, когда начиналось настоящее дело.

Еще в марте я завез на верфь четырнадцать трехметровых стволов акации небольшого диаметра, которые хотел использовать для изготовления фор- и ахтерштевней, а также части носовых шпангоутов.

Лес этот достался благодаря случаю, а скорее, благодаря настойчивости моего давнего друга Геннадия Кимаковского. Геннадий, к сожалению, никогда не принимал участие в наших экспедициях, но на стадии подготовки неоднократно выручал меня. Так произошло и на этот раз. Узнав, что в большом пансионате на берегу моря будет производиться расчистка территории и пойдет под пилу часть старых деревьев, он уговорил директора отдать их нам для будущего судна. Акация была такой крепкой, что пилы приходилось затачивать после каждого распила.

Намаявшись, мы все же погрузили крепчайшую древесину в грузовик, который присел под ее тяжестью. В транспортировке мне помогли мой добрый друг, участник экспедиции на "Ивлии" и "Одессе" — Олег Кравцов и еще один мой друг — Сергей Сергеев, с которым я неоднократно бывал на острове Змеиный.

— Ребята! Посмотрите, какая красивая древесина.

— Точно. Акация — благодатный материал. Я думаю, что во многих отношениях для судостроения она превосходит дуб, — сказал с восхищением Геннадий.

— Согласен с тобой, но ее минус — это размеры. Практически никогда древесина акации не бывает достаточно длинной для изготовления больших деталей.

— Когда мы отъезжали с Александром из Одессы, я уже знал, что акацию

***Прилив***

обработали и, если повезет, то к нашему приезду на верфь будет доставлена и двенадцатиметровая балка для киля.

— Так что, Игорь, сегодня может состояться и закладка? — спросил Александр.

— Не знаю, возможно. Если балку привезли, то ее необходимо оструга́ть, тогда и уложить на ровную, как стол, поверхность.

Разговор наш перешел от практического строительства к истории. Александр много читал, интересовался временем Александра Македонского, чье имя было дано ему родителями.

— Ты много рассказываешь о Финикии, а что происходило там, когда Александр Великий двинулся покорять Азию?

— После битвы при Иссе, где греки разгромили персидские войска Дария, Александр вторгся в Финикию. Он хотел мщения, так как финикийские цари поддерживали персов, выставив на стороне Дария огромные флоты, доставившие грекам много проблем на море. Финикийские города в этих условиях предпочли покориться новому завоевателю. Пострадал только Тир.

— Помню, помню, ты рассказывал, что Александр сделал этот островной город полуостровным, соединив его с материком дамбой.

— Да, Тиру не помогло ни его островное положение, ни помощь Карфагена. Хотя он упорно оборонялся семь месяцев.

Македонское завоевание открыло в Финикии, как и в других странах Ближнего Востока, новую эпоху — эллинистическую. С этого момента финикийская цивилизация постепенно теряет свои оригинальные черты, растворяясь в эллинистической. Финикийские божества начинают отождествлять с греческими, а позднее и с римскими. Финикийское искусство и ремесло принимают общеэллинистические и общеримские формы, финикийский язык уступает позиции греческому. Финикийские города теряют свой политический и социальный строй, исчезает местная монархия, города превращаются в обычные провинциальные города эллинистических государств, а затем Римской империи.

— То есть, ты хочешь сказать, что с приходом Александра Финикия перестает существовать. Но ведь ей удавалось сохранить свою культуру и традиции и под властью Египта, а затем Вавилона, Ассирии, Персии.

*Отлив*

— Это так, но вспомни, сколько раз угоняли население Финикии в Междуречье и Египет, заселяя на ее территорию другие племена. Сколько войн, разрушений! Сколько раз города эти возникали из пепла, как птица феникс! Добавь к этому постоянный отток населения в колонии. И самое главное, что вокруг Финикии выросли другие могущественные морские державы: Карфаген, Греция, а затем и Рим. Теперь уже города восточного побережья не играли такую активную роль в торговле, как раньше.

После смерти Александра Финикия стала "яблоком раздора" в борьбе его преемников. Сначала ею завладели Птолемеи, центром владений которых был Египет, а затем она перешла под власть другой эллинистической династии — Селевкидов. Вместе с остатками этой державы Финикия в 64 г. до н.э. была присоединена к Риму. С I века н.э. начало распространяться христианство, которое полностью покончило с финикийской религией и мифологией. После распада Римской империи на Западную и Восточную Финикия, естественно, стала частью последней. В VII в. н.э. ее завоевали арабы, которые ассимилировали остатки финикийцев и распространили здесь ислам. И сами названия "Финикия" и "финикийцы" полностью вышли из употребления, возродившись только в работах исследователей XIX столетия.

— Печальная судьба. Почти забытый мир, — задумчиво произнес Александр.

Машина медленно затормозила во дворе верфи. На улице было тепло. Из-под рубанков и пил рабочих летела стружка, наполняя все вокруг чуть кисловатым запахом свежей древесины. Николая Ивановича на верфи не было, но Иванов был на месте и с гордостью показал на длинный ствол-красавец, который уже был частично обработан.

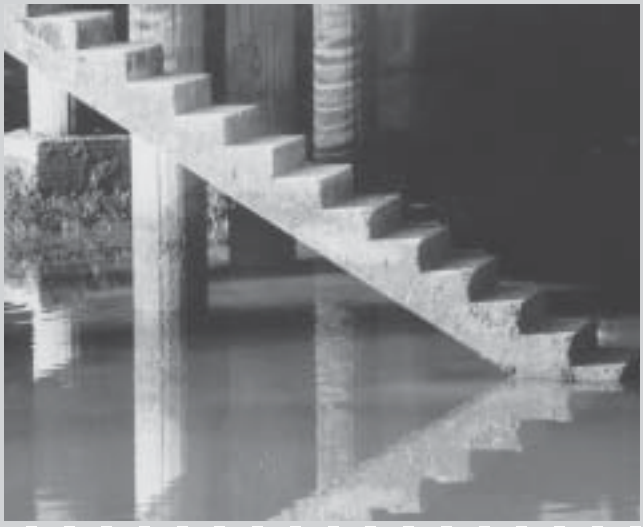
— Вот ваш киль, ребята! А вот и мастер, который будет для вас строить.

— Стафикопуло Валерий Леонтьевич, — представился тот.

Я пожал ему руку. Сухощавый и быстрый, Валерий Леонтьевич мне сразу понравился. Он даже чем-то напоминал Шхалахова Дамира Салиховича — творца, создавшего "Ивлию".

— Ну что, ребята, идите отдохните, а мы поработаем. Даст Бог, к вечеру балку обработаем, тогда и заложим.

*Незнакомка*



*Лестница в никуда*

— Вы что, Леонтьевич, мы не за этим приехали. Давайте и нам работу. Мы всегда с рабочими свои лодки строим.

— Так вы же ничего не умеете, ребята. Здесь и подрубить, и подстрогать надо.

— Умеем, умеем. Хотим работать, — в один голос затараторили мы с Сашей.

Часа через три я уже не чувствовал рук, ломило спину, гудели ноги, но работа спорилась. К пяти часам вечера балка была подготовлена, она представляла собой ровный брус 100 х 120 миллиметров, длиной двенадцать метров. Прямо во дворе на землю были уложены четыре широкие доски, которые выровняли клиньями по ватерпасу. На них мы и перенесли киль будущего корабля. Балка легла ровно, как линейка. Еще раз все перемерив, Леонтьевич вбил по центру киля и под него тонкий брусок. На глазах балка прогнулась.

— Что вы делаете, мастер? У нас что, будет горбатый пароход? — пошутил Саша.

— Эх, ребятки. То, что я делаю, — это опыт тысячелетий.

— Ну недаром, Леонтьевич, вы грек, — перебил его Александр.

— Вы хотите, чтобы ваш будущий "Мелькарт" хорошо ходил? Чтобы легко поднимался на волнах, легко с них сходил? Как говорили старые мастера-судоплотники, чтобы ловил волну?

— Конечно, хотим!

— Тогда все днище в центре должно быть подтянуто, как живот спортсмена, внутрь. Тогда и будет ваш "Мелькарт" не зарываться в волны, а переваливать через них легко и плавно.

Рабочие перенесли из цеха заготовки фор- и ахтерштевня. Это были балки трехметровой длины тех же размеров, что и киль. Их приставили к нему.

— Ну, Игорь, устанавливай угол, будем крепить, — зычно произнес мастер.

Я выставил угол наклона — 15° — в нос и корму, и рабочие зафиксировали штевни. День клонился к закату. Подсохшая древесина хорошо впитывала в себя масло. Как и в древности, я решил ее напитывать жиром для того, чтобы предохранить при высыхании от растрескивания. Леонтьевич похвалил.

***Чайки и барельефы хранят рыбацкую историю Льянеса***

— Это вы, ребята, молодцы, но пропитывать лес надо постоянно.

— Это и будем делать. Мы привезли пятьдесят литров масла.

Ну вот и все на сегодня. Из цеха мы вынесли стол и поставили рядом с килем и штевнями. На нем расположилась нехитрая снедь и водка. Я поднял стакан и вылил на киль. За мной последовали и остальные. После этого налили еще раз и теперь уже выпили сами.

— Вот и обряд родился, — сказал Леонтьевич. — Мы за пятьдесят лет существования цеха такого не видывали. Чтобы ваш "Мелькарт" пьяницей не стал, а то в море рыскать будет, на курсе держаться не захочет, — пошутил он.

— Не бойтесь, Леонтьевич, это старый обряд. В следующий свой приезд я вам расскажу о суевериях побольше. Сегодня уже времени нет.

Саша поторапливал, над Ивановкой сгущались сумерки…

С этого момента я зачастил на судоверфь, с радостью отмечая про себя, как день за днем растет наш "Мелькарт". К концу лета были установлены все шпангоуты, всего сорок штук. Как я и хотел, в носовой части мы использовали акацию, далее к корме — дуб. Шпангоуты внизу были связаны между собой поперечными балками, сегодня носящими название флор. Сами флоры крепились к килю. Вверху на уровне палубы прошел еще один ряд поперечных брусьев, придавших всей конструкции хорошую устойчивость. Приезжая раз за разом на верфь с будущими членами экипажа, мы до боли в кистях промазывали все появляющиеся новые детали жиром и маслом. Для лучшего впитывания эти смеси разогревали до кипения. Подобная обработка под палящим южным солнцем защищала древесину от быстрой потери влаги, резкого усыхания, а в связи с этим коробления и растрескивания.

В один из наших приездов, а были на верфи со мной Игорь, Анатолий, Виктор и Александр, мы принялись колдовать над опорой под мачту, которую называют степсам, и большим деревянным подшипником, который должен был расположиться в корпусе судна и сквозь который должно было пройти рулевое весло. Степс был сбит из четырех дубовых досок толщиной пятьдесят миллиметров. Такой же прочный материал пошел на подшипник — деревянный ящик высотой более метра, торцы которого были закрыты дубовыми заглушками, выдолбленные сердцевины которых представляли собой круги диаметром 150 миллиметров.

***Попутный ветер. Пора собираться в плавание***

Будущее рулевое весло, пройдя в эти отверстия, крепилось в верхней части специальным штифтом, который не давал ему провалиться в воду.

Там, где рулевое выходило из корпуса судна, была предусмотрена специальная кожаная набивка, смазанная жиром, которая не должна была пропустить воду внутрь подшипника. Простая и надежная конструкция. Дерево, кожа и жир — все материалы, доступные древним. Я считал, что вообще возможно сделать такой подшипник из цельного деревянного чурбана. В обрезке полена можно было без особого труда выжечь сердцевину, получив примерно то же самое, что и из досок. Друзья отговорили меня выжигать сердцевину, приведя довод, которым я пользовался часто сам.

К началу I тысячелетия до н.э. финикийцам были хорошо известны и металлический инструмент, и техника изготовления досок и брусьев. Единственное, чем они отличались от нас, так это производительностью. Наблюдая за нами, Леонтьевич произнес:

— Что за ящики вы строите, ребята? Четверть куба шикарного дуба перевели.

— Это степс для мачты и подшипник для рулевого, — ответил я.

— Мудрено сильно. Можно проще. Вот у казаков рулевым было обычное весло, только пошире, чем остальные.

— Нам это не подойдет. Днепр не Бискай. Там от надежной работы рулевого весла будет зависеть жизнь "Мелькарта" и наша.

— Ну давайте-давайте, мастерите.

И хотя своим трудом мы давно доказали, что работать можем и умеем, старый мастер был недоверчив.

После работы мы засели за стол. Хозяева организовали для нас чудеснейшую уху на петухе. Так они звали рыбное блюдо, бульоном которому служил петушиный навар. Затем в нем варилось три вида рыбы: вначале совсем мелкая, которую потом отдавали собакам и котам, затем покрупнее, следовавшая туда же, а уже потом благородный судак. Вкус этого произведения кулинарного искусства еще долгое время я чувствовал на языке.

Под самый конец приготовления Николай Иванович спросил нас, городских:

— А знаете, ребята, чем уха отличается от рыбного супа?

Мы промолчали. Он откупорил бутылку водки и вылил в кипящее варево. У

*До свидания, рыбаки, и спасибо за заботу о нашем «Мелькарте»*

меня глаза полезли на лоб. Многое видывал, но чтобы водку в уху… А вкус оказался просто божественный. Застолье было веселым.

Пришла теплая ночь, и звезды рассыпались по небосводу, поблескивая, как королевские брильянты.

— Ты посмотри, какие крупные, в городе таких не увидишь.

Невдалеке слышался тихий прибой лимана, все располагало к задушевной беседе.

— Помнишь, Игорь, ты обещал нам рассказать об интересных обрядах, соблюдавшихся моряками. А то рассказываешь только о Финикии. Мы на верфи скоро все финикийцами станем.

— Что вы, Леонтьевич, вам финикийцем не стать, вы грек. А нам? Кто знает? Вот поплаваем, как они, тогда увидим. А об обрядах расскажу. Они такие же древние, как мир.

Вообще морские суеверия, а с ними и обряды, родились в глубочайшей древности и живут уже не одно тысячелетие. Однозначно это связано с нашим страхом перед грозной силой стихии. И тогда, и сейчас. Кто был связан с морем, тот знает, что и сегодня родственники и друзья моряков не чокаются, поднимая бокалы за своих близких, находящихся в море, и не зажигают лишний раз свечи, считая, что с каждой зажженной свечой в море одной живой душой становится меньше.

— Но это же просто глупые суеверия, — сказал Виктор.

— Возможно, а возможно, и нет.

— Ты что веришь в эти сказки, Игорь?

— Я верю в то, что люди подвержены суевериям не случайно, а моряки и подавно, ведь они чаще сталкиваются с непредсказуемой стихией! Возникающие в море случайности и опасности фиксировались с глубокой почтительностью и, передаваясь из поколения в поколение, складывались в поверья. Для каждого из таких суеверий создавались охранные правила, которые должны были оградить моряков от беды во время плавания. К древнейшим из плохих знамений относится посещение кораблей ласточками. Античные прорицатели советовали кормчим прекратить плавание и вернуться, если на борт опустились эти невинные птицы.

— Вот это да, а у нас в Ивановке в прибрежных возвышенностях гнездится

*Экипаж отправляется на Родину*

огромное количество этих птиц. Они часто сопровождают наши рыбацкие лодки и баркасы, и никто их не боится.

— А в древности их боялись. Существует предание о том, что перед столкновением флотов Антония и Октавиана при Акциуме царица Египта Клеопатра видела ласточек, опустившихся на палубу ее судна. Как известно, флот под началом Антония, мужа Клеопатры, был побежден…

Кто-то из сидевших за столом чихнул. Все засмеялись, а я только подзадорил своих друзей:

— А вот чихнуть не там и не в то время было тоже плохим предзнаменованием.

— Не может быть?!

— Может, об этом сообщают древние авторы. Чихнуть на правой стороне древнего корабля было хорошим предзнаменованием, а вот на левой — плохим. Греческий флотоводец Фемистокл был уверен в победе над флотом персидского царя Ксеркса, потому что слышал, как кто-то несколько раз чихнул на правом борту его триеры. Плутарх писал, что другой наварх, Тимофей, в момент подъема якоря услышал, как кто-то чихнул на левом борту. Он немедля приказал перерубить якорные канаты.

— А правда, что и свист был в древности предвестником беды? — спросил Леонтьевич.

— Конечно, разве сегодня не существует поверие, что в доме нельзя свистеть — денег не будет. А в античные времена считалось необходимым насвистывать во время штиля, обращаясь в ту сторону, откуда ждали ветра. А вот просто свистеть на борту — примета плохая; свистуна за это могли наказать плетьми.

Позднее, не взирая на становление христианства, языческие верования не только не были искоренены, но еще более развились. Происходило это прежде всего из-за того, что на военных и торговых судах в экипажи стали набирать людей разных национальностей, различных степеней культурного развития. В раннем средневековье и во времена крестовых походов на одном корабле можно было встретить европейца-католика, негра-язычника и араба-мусульманина. Все они приносили на флот верования своих стран, в том числе привычки "общения" с морскими божествами. Впрочем, доверяли и иноверцам: в критических ситуациях

*И вновь отлив*

арабы на своих галерах, где гребли рабы-христиане, заставляли гребцов молиться Христу во имя спасения корабля; так же поступали и на христианских судах с мусульманами…

Из поколения в поколение учились моряки общаться с неведомой силой. Ими были придуманы разные заклинания, которые произносили над хлебом, солью, вином. Затем еду или напитки отдавали морю, дабы задобрить его хозяев…

Еще в XVII столетии греческие мореходы возили с собой специально испеченные хлебцы, которые во время непогоды посвящали Николаю Чудотворцу, прося у него защиты и спасения.

— Так что же получается — моряки самые суеверные из всех живущих на земле?

— Не совсем, есть еще летчики. У тех тоже сохраняется со времен полетов на воздушных шарах множество суеверий. Но я о них мало знаю. Да и в небе не так много неведомого. Воздушный океан чист, только тучи да редкие птицы волнуют его безбрежность. А вот морской полон тайн, и не только он, но и новые, ранее не виданные земли.

Моряки боялись всего неведомого, зачастую неузнаваемо преображая увиденное. Однажды на побережье Африки португальцы впервые столкнулись с огромными обезьянами, орангутангами, жирафами, носорогами. А люди, населявшие эти земли, были причудливо украшены татуировками и краской… Не потому ли следующие португальские экспедиции в Африку стали получать такие наставления: “Берегитесь тварей с человеческими головами и рыбьими хвостами, которые плавают в заливах, вооруженные луками и стрелами, и питаются человеческим мясом”… И хотя религия велела утром и вечером совершать всем экипажем молитвы, “изгоняя дьявольские козни”, моряки имели свои проверенные средства в борьбе с нечистью. Один из действенных способов отогнать ее — бросить пустые бутылки или яркие полосы материи в воду. Чтобы умилостивить море, если судну пришлось выйти в понедельник, пятницу или тринадцатого числа, считали необходимым пожертвовать некоторую сумму монет.

Смерча можно было избежать, вонзив в мачту нож с черной рукоятью, а при его появлении — ударяя клинками холодного оружия друг о друга. Португальские мореходы из поколения в поколение верили во всемогущую силу святого Ан-

***По возвращении экспедиции в Льянес на следующий год мы застали наш парус в плачевном состоянии. За работой Н.Бадюк, А.Павленко, Б.Иващенко и В.Зяблов. Ужас в глазах В.Котова***

тония, способного ниспослать попутный ветер. В дальние странствия они брали статую святого с собой и молились ей. Но если святой оказывался глухим к их мольбам, ему начинали угрожать, могли привязать к мачте и даже искупать в морской воде. Особенно суеверны были пираты, флибустьеры и каперы. Находясь почти постоянно за гранью закона, эти люди доверяли больше потусторонней силе, чем Господу Богу. Их колдовские обряды отличались изощренностью и жестокостью. Были здесь и жертвоприношения животных, по чьим костям или по числу перьев, если в жертву приносилась птица, определяли, удачен ли будет поход; случались, как это ни прискорбно, и жертвоприношения людей.

— А в наше время моряки также суеверны, как и прежде? — спросил Леонтьевич.

— Моряки сегодняшние с виду менее суеверны: больше не привязывают к мачте святого Антония, не режут петухов, овец и коров. Но вот монету в киль обязательно на счастье закладывают и непременно празднуют день Нептуна при переходе экватора. Кстати, празднику этому скоро будет полтысячелетия. Выдуман он был все теми же португальскими мореходами, пытавшимися скрасить долгое однообразное плавание в экваториальных широтах, где суда часто сковывал штиль.

— Вот почему ты колдовал возле киля, когда была закладка?

— Да, я заложил между килем и форштевнем монету на счастье, просто не хотел говорить вам, чтобы на верфи меня не посчитали суеверным.

— А какие поверья были у финикийцев, ты знаешь?

— Нет, история до нас этого не донесла. Известно лишь, что на всех судах устанавливались фигурки демонов или бесов, покровительствовавших тому или иному судну. Они были неказисты, но, видимо, очень почитались.

— И на "Мелькарте" будет такая фигурка?

— Да, и ее уже лепят художники отец и сын Борис и Никита Румянцевы. Как будет готова, мы отольем ее и установим на планшире. Только это будет не бес какой-то, а благородный Мелькарт, покровитель финикийского мореплавания и колонизации.

Наша беседа продолжилась до самого утра, благо следующий день был выходным... На верфи началась обшивка корпуса еловыми досками. Я не торопил

***Ремонт продолжается, также как в Льянесе продолжаются традиционные фестивали волынщиков***

рабочих и Николая Ивановича, понимая, что спуск корабля на воду состоится только будущим летом. Самым важным сейчас было качество работы, а не скорость ее выполнения.

Была и еще одна причина. Как ни хороши были теоретические подсчеты, практика показала, что строительство "Мелькарта" обойдется гораздо дороже, чем предполагалось. К концу лета средства, которыми я располагал, подошли к концу. Я обзвонил всех своих друзей и потенциальных спонсоров, но откликнулся на мой призыв о помощи только один человек, мой старый друг Валерий Устянский.

Как и в годы создания "Ивлии" и "Одессы", он оказал мне помощь не только дельным советом, но и реальным делом.

Валера сумел договориться с управлением пляжного хозяйства города об изготовлении топчанов для пляжей и загрузил заказом цех в Ивановке. Сотни топчанов были изготовлены в цеху и доставлены в Одессу. Благодарный Николай Иванович снизил цену на строительство "Мелькарта".

Так что наш кораблик должен быть признательным Валере, а сами участники экспедиции часто шутили, что "Мелькарт" родился благодаря пляжным топчанам, а отдыхать на его борту не хуже, чем на жарком солнечном пляже.

В сентябре на мой стол легло письмо из Франции. Оргкомитет морского фестиваля, проводимого городами Брест и Дуарнене, приглашал строящийся "Мелькарт" и его экипаж принять участие в празднованиях летом следующего года. И так заранее выбранный мною маршрут по пути Гимилькона из Бретани на юг, в Кадис, начинал обрастать реальными событиями. Французы в своем письме вспоминали триумфальное участие "Ивлии" в фестивале в далеком 1992 году и обещали помочь нам с транспортировкой нового корабля в Брест. "Оттуда мы и начнем нашу экспедицию", — торжественно заявил я друзьям на очередной встрече.

Итак, курс на Брест был взят.

*У берегов Испании*

# Глава 9.
# *Дорога к Кантабрийскому морю*

Осенью я получил интересное письмо от Рашида. Он также закончил стажировку в Германии и вернулся в Дамаск, где начал работать в офисе своего отца. Но, как он сам признался, я заразил его финикийской историей, и совсем недавно ему попалась информация о том, что недалеко от Средиземноморского побережья Турции на довольно большой глубине найдены хорошо сохранившиеся останки финикийского судна. Поисковую экспедицию осуществили американские ученые. По их мнению, судно можно поднять на поверхность, но эта работа потребует больших затрат. Подробностей было немного. Вообще, археологические данные о кораблестроении в столь далекие времена очень скудны. Если новая находка будет относиться ко второму тысячелетию до н.э., то она станет всего лишь второй археологической находкой древнего судна, сделанной современными учеными. Первая была осуществлена в 1960 году.

Тогда музей Пенсильванского университета и Институт археологии Лондонского университета снарядили совместную экспедицию к мысу Гелидония на юго-западном берегу Турции, чтобы обследовать останки затонувшего судна, обнаруженные местными ловцами губок за два года до этого. Здесь не нашли ни золота, ни драгоценных произведений искусства. Медные и оловянные слитки и металлолом, предназначенный для переплавки, был поднят с морского дна. Исключительную ценность представлял не сам груз, а корабельные обломки: как выяснилось, этот десятиметровый парусник покинул свой последний порт примерно в 1200-1100 гг. до н. э.

По грузу можно судить, что он шел из Гибралтара в Восточное Средиземноморье с целью доставить тартесское олово и медь в Финикию. Предположительно, застигнутый штормом на пути к Кипру, корабль был отнесен к мысу Гелидония, где и потерпел крушение, наскочив на скалы.

Существует и другое мнение, по которому столь маленький парусник совершал каботажное плавание. Исследователи не верят в то, что такие малые суда могли ходить через все Средиземноморье.

Я же этому верю и постараюсь доказать, что "малыши" могли плавать не только в спокойном Средиземноморье, но и в Атлантике. Интересным было то, что новая находка была такой же небольшой, как и корабль, найденный у мыса Гелидония. Рашид писал, что этот парусник имел в длину всего двенадцать метров, а корабль с побережья Кипра, относящийся к более позднему времени и реконструированный под именем "Кирения", также невелик — четырнадцать метров. Но вернусь к финикийскому паруснику, найденному в 1958 году. Его груз весом в одну тонну состоял из медных инструментов и слитков. Всего было найдено 40 медных и бронзовых брусков, 27 из которых содержали клейма мастерских, где они были отлиты, и большое количество оружия и топоров, широких секир, мотыг, кирок, лопат, молотков, резцов, ножей, наконечников для копий и стрел, бронзовых зеркал и шильев.

Была выдвинута теория о том, что на борту корабля находился медных дел мастер, что подтверждалось множеством кузнечного инструмента: бронзовым пуансоном, парой каменных молотков, имеющих отверстия, плоским камнем, служившим, видимо, наковальней. Были также обнаружены шлифовальные камни. Корабль, без сомнения, принадлежал купцу, так как на его борту было найдено 48 гирь, составивших три полных комплекта: два из них составляли круглые гири с плоскими днищами, так, что они были устойчивыми; гири третьего комплекта были похожи на шарики, сплющенные с одной стороны.

Молотки, шлифовальные камни и гири были найдены в той части корабля, которую ныряльщики назвали "капитанской каютой". Здесь были также обнаружены четыре скарабея и тонко выгравированная печатка из камня для оттисков на глиняных табличках. На печатке были изображены три фигуры, в центре — богиня, на голове которой надета высокая корона. Эта вещь была выполнена в Северной Сирии и на 500 лет старше погибшего корабля. В "каюте" были также найдены единственная на борту лампа и игральные кости. Здесь же находилось большое количество различных керамических сосудов, изготовленных в конце XIII в. до н. э.

Корабль, относящийся ко времени легендарного Одиссея, имевший первоначальную длину около 10м и ширину 2,5м, был построен по принципу, который использовался в средневековье при строительстве каравелл — от киля к обшивке. Некоторые части корабельных досок соединены так, что шипы верхних точно вхо-

*С.Завальнюк*

*Океан встречает «Мелькарт» неприветливо*

дили в отверстия досок, расположенных ниже. В трюме, под грузом, для сохранения товара сухим находилось несколько вязанок хвороста. Эта находка имеет большое значение, так как Гомер в "Одиссее" упоминает о таком хворосте, а переводчики и интерпретаторы всегда сталкивались с трудностями при толковании этого места, так как никто не мог себе представить, для чего при строительстве корабля требовался хворост. Я предполагаю, что хворост был необходим не только для этой цели, но и для того, чтобы изготовлять шпатлевку. Мелкорубленый хворост с камедью или вываренным маслом был хорошим шпатлевочным материалом не только в глубокой древности, но и в совсем недавние времена.

Подъем и консервация "Кирении" является до сих пор вершиной всех подводных исследований на объектах доклассического периода. По найденным обломкам была сделана приблизительная реконструкция судна — "Киринея-2", которая помогла мне при проектировании "Мелькарта".

Спасибо другу Рашиду, не забыл обо мне и проекте. Не забыли меня и друзья в Германии. Всем им я выслал фотографии строящегося судна.

На верфи закончили работы по обшивке корпуса. Рабочие приступили к укладке палубы и конопатке швов. Каболку, а так называется пеньковый распушенный канат, мы вываривали в растительном масле. Обработанная таким способом, пенька должна была долго сохраняться в агрессивной морской среде. Пока наш "Мелькарт" выглядел неказисто: потеки масла, коричневатый оттенок досок от впитавшегося в них грунта, заусеницы. Изнутри корпус выглядел, как решето. Щели между досками достигали пяти миллиметров. Хотя основные работы по корпусу к ноябрю месяцу были завершены, конопатить судно продолжали до начала морозов. В начале декабря я приехал в Ивановку в последний раз, произведя расчет и подписав акты о проделанных работах. То, что верфь должна была выполнить, она выполнила. Оставалось здесь изготовить весла и мачту, а вот все доделочные работы мы уже будем выполнять в Одессе, где благодаря помощи Союза художников Украины нам было предоставлено помещение для окончания работ. Это был большой и просторный ангар в цеху декоративно-прикладного искусства. Председатель одноименной секции Союза Вадим Рудой оказал проекту неоценимую помощь и дельным советом, и инструментом, разрешив пользоваться станками, находившимися в цеху.

***В такую погоду лучше быть в спасательных жилетах***

В Ивановке мы в последний раз, переминаясь от холода, стояли возле “Мелькарта”, разлив по стаканчикам водку. Было холодно и немножко грустно. Всего восемь месяцев, а как они сблизили меня и моих друзей с верфью и прекрасными людьми, в холод и зной построившими небольшой, но такой мощный с виду парусник.

— Эх, Леонтьевич, жалко расставаться! Сходили бы с нами в экспедицию. На “Ивлии” с нами плавали многие ребята с судоверфи в Лазаревском.

— Рад бы, Игорь, но хозяйство не пустит. Мы, жители деревни, привязаны к своему дому. Тут день пропустишь, и зимой голодно будет. Зарплаты-то на верфи небольшие.

— Жаль! А за “Мелькарт” спасибо. Крепким вышел. Надеюсь, в море не подведет.

— Не волнуйся, я в свое детище верю, и все ребята на судоверфи тоже.

Расставание было грустным. Быстро стемнело. Задул холодный зимний ветер, я забрался к Саше в машину и посмотрел на стоящий во дворе “Мелькарт”. Судно было освещено прожектором. Ветер покачивал склонившуюся над ним вишню, так что ветки отбрасывали по корпусу бегущие тени. Казалось, что лодка сейчас покачнется и поплывет. Но это было не так, впереди нас ждала кропотливая и тяжелая работа по доводке корпуса, изготовлению украшений, установке такелажа. Но первым делом нужно было осуществить перевозку судна в Одессу.

Незаметно приблизился Новый год с его праздничными хлопотами. Все замело, дороги стали непроходимыми. Вывезти “Мелькарт” из Ивановки в январе не удалось. Наступил февраль — и кратковременная оттепель. Мы собрались в цеху, чтобы подготовить место для судна. Расчистив площадку, все поскорее перебрались в хорошо натопленное помещение, где расположился Вадим, присматривающий за цехом и летом, когда здесь велись активные работы, и зимой, во время вынужденных из-за морозов простоев. Разговор шел о “Мелькарте”, походах финикийских и карфагенских мореходов, оказавших огромное влияние на весь известный тогда мир. Вадим показывал различные стеклянные массы и глазури. Его коньком были лаки для покрытия гончарных изделий, которые он изучал много лет.

— Знаете, а ведь секреты греческих лаков до сих пор неизвестны. Я вот

***Выдержит ли наш многострадальный парус?*** ***И.Зяблов и Г.Казак***

экспериментирую уже много лет и, как мне кажется, приближаюсь к решению задачи.

— Неужели составы такие сложные? — спросил его кинооператор Виктор.

— А как же ты узнаешь состав, если при температуре, когда глина обжигается, сгорает все?

— Я уверен, что основа всех этих лаков — стекло, но вот пропорции и добавки красителей... Сегодня всего этого добиваются химией, а вот в древности как это делали, остается пока неизвестным.

— Но стекло же, точнее его изготовление, было хорошо известно именно финикийцам еще задолго до греков, не правда ли, Игорь? — спросил Виктор.

— Да, конечно, один из промыслов, приносивших им хорошую прибыль, был именно стекольный. Финикийцы изготовляли большое количество предметов из стекла: сосуды для благовоний, ароматических масел, дорогих вин.

— Возможно, именно они научили этому промыслу греков, а греки стекольное производство развили в производство лаков и глазурей для глины, — вдумчиво произнес Вадим.

— По крайней мере, два эти народа постоянно соприкасались, и то, что ты говоришь, вполне реально.

Вадим продемонстрировал присутствовавшим глиняные черепки с нанесенными на них глазурями, которые были изготовлены им самим. Они были очень похожими на керамику, покрытую черной или красной росписью, которой так много находят в местах греческих поселений по берегам всего Черного моря, не говоря уже о Средиземке.

— Знаете, что говорили о финикийцах их соседи? — поддержал я Вадима.

— "Они сосут богатства морей и из песка добывают сокровища", имеется в виду песок, из которого плавили стекло.

— Стекло во все времена было дорогим и очень ходовым товаром, но производство стекла, керамики, и металлов невозможно без хороших печей. Я считаю, что вообще цивилизация начинается только после того, как человек создает хорошие огненные печи не для обогрева, а для производства.

— Ты прав, Вадим, и здесь первыми преуспели шумерийцы и египтяне, а вслед за ними и финикийцы.

***Капитан нервничает, а вот у В.Котова олимпийское спокойствие***

Именно достижение высоких температур позволило финикийским мастерам достигать высокой художественной ценности произведений искусства. Средневековый немецкий металлург Агрикола, оглядываясь на великое прошлое восточных культур, писал: “С устранением металла из обихода людей была бы уничтожена всякая возможность ведения цивилизованного образа жизни. Ибо, если бы не было металлов, люди влачили бы самую омерзительную и жалкую жизнь среди зверей. Человек становится человеком, когда он приручает огонь, создавая печи, в которых обжигается глина, плавится стекло и металлы”.

— Знаете, о чем я сейчас подумал? Мы готовим экспедицию по пути Гимилькона. А почему бы нам не изготовить небольшие сувениры из стекла и глины, такие, какими торговали финикийцы? И сделать их здесь, в цеху.

— А обжечь в настоящей финикийской двухкамерной печи, такой, какие были раскопаны в Библе и Тире, — предложил Вадим.

Все собравшиеся поддержали идею, так как она очень гармонично сочеталась с готовящимся проектом.

— Тогда и бронзового Мелькарта — покровителя корабля — нужно отлить тоже здесь, — вступил в разговор художник Игорь Зяблов.

Тема искусства сменилась темой дальних походов. Вопросы, которые раньше задавались Вадиму, сменились вопросами, обращенными ко мне. Всех интересовало, существуют ли какие-либо доказательства дальних походов в океане финикийцев и карфагенян, кроме периплов Ганнона и Гимилькона.

— Скажи, Игорь, есть ли какие-либо материальные свидетельства плаваний в открытом океане?

— На счастье, есть. Главным из них является свидетельство о пребывании карфагенян на Азорских островах. Там в XVIII веке был найден клад карфагенских монет. Исследователи пришли к выводу, что не позже конца IV — начала III вв. до н.э. карфагеняне посещали Азорский архипелаг.

Носимый мною портфель всегда хранил множество документов об истории Финикии и Карфагена. Я достал несколько страниц ксерокопий интересных документов.

— Хочу зачитать вам то, что писал шведский историк и нумизмат XVIII столетия Иоганн Подолин о найденной коллекции: “В ноябре месяце 1749 г., после

***Парус начинает трещать по швам. В.Белоус***

нескольких дней шторма, морем была размыта часть фундамента одного разрушенного каменного строения, стоящего на берегу острова Корву. При этом был обнаружен глиняный сосуд, в котором оказалось множество монет. Вместе с сосудом они были принесены в монастырь, где монеты были розданы собравшимся любопытным жителям острова. Часть этих монет была послана в Лиссабон, а оттуда позднее патеру Флоресу в Мадрид. Каково общее количество монет, обнаруженных в сосуде, а также сколько из них было послано в Лиссабон неизвестно. В Мадрид попало 9 штук, а именно: 2 карфагенские золотые монеты, 5 карфагенских медных монет, 2 киренские монеты из того же металла. Патер Флорес подарил мне эти монеты во время моего посещения Мадрида в 1761 году".

— Как интересно, а это не мистификация, как думаешь, Игорь?

— Уверен, что нет, к тому же у Подолина есть еще одно интересное доказательство посещения Азорских островов карфагенянами. Он упоминает португальского ученого Мануэля Фарла де Соузу, который еще в 1628 году в книге "История Португалии" писал, что португальцы, которые первыми прибыли на эту землю, нашли на горе конную статую, указывающую правой рукой на запад. Вот что пишет Подолин: "Статуя стояла на пьедестале, который весь был испещрен неизвестными буквами. Этот памятник был разрушен, что представляется большой потерей. Причиной разрушения была слепая ярость, ибо предполагали, что то была статуя языческого идола. Статуя подтверждает мое мнение, что острова посещались карфагенянами и финикиянами не только случайно или в результате того, что буря относила туда корабли; видимо, они там прочно обосновались. Нельзя ведь предположить, что корабль, посланный с разведывательными целями, имел на своем борту упомянутый памятник. Следует скорее заключить, что финикияне отправились туда на одном или на нескольких кораблях, совершили одно или несколько путешествий, что им понравилась эта земля и они поселились там, основав колонию. Последняя сохраняла тесную связь с родиной и достигла такого благосостояния, что могла воздвигнуть упомянутый памятник. Возможно также, что карфагеняне, известные своей предприимчивостью в торговле и мореплавании, с этого острова организовали экспедицию на запад, и что статуя, указывающая на запад, связана с такой экспедицией. Возможно, что бури, землетрясения и извержения вулканов вызвали большие разрушения на этом острове и явились причи-

*Скоро мы потеряем разорванный ветром парус*

ной того, что жители покинули его и при этом воздвигли памятник с указанием на запад, как на то направление, в котором они отбыли. Может быть, они знали о какой-либо стране на западе. Множество догадок и мнений может быть высказано как за, так и против этого предположения, но достаточно достоверным представляется, что острова посещались древними. Преднамеренны или случайны были эти посещения — не является существенным".

После зачитанной мною цитаты повисло молчание, которое прервал Сергей.

— Мне кажется, — сказал он, — что если монеты и могут быть свидетелями дальних походов карфагенян, то твой рассказ о статуе — это чистой воды вымысел.

— Это не мой рассказ, а Подолина, который, впрочем, и сам, как и большинство ученых, считал существование статуи мифом. Но клад из монет разного периода истории Карфагена подтверждает реальность открытия Азорских островов.

Время от времени в печати появляются сведения о находках в Южной Америке финикийских надписей и других предметов пунической культуры. Однако при ближайшем рассмотрении эти сенсационные открытия являются плохо сфабрикованными фальшивками. Теоретическая возможность плавания из Европы в Америку на прекрасных финикийских и карфагенских судах существовала и никогда не отвергалась, но, как вы понимаете, только реальная находка предметов культуры и быта сможет стать тому подтверждением.

— "Мелькарт" смог бы дойти до Америки?

— Сегодня я, Виктор, на этот вопрос ответить не смогу. И завтра тоже. Походим в Атлантике, а там видно будет. Но цель такую ставить перед собой можно. Правда, доказать, что сами финикийцы или карфагеняне ходили туда плаванием, мы не сможем...

На улице вновь заснежило. Неужели перевозка "Мелькарта" снова отложится? Я раз за разом названивал в Ивановку и наконец-то 24 февраля узнал, что дорогу очистили и к верфи можно подъехать длинномером.

Перевозка была назначена на 26 февраля. В 5 утра мы выехали из Одессы в кабине старенького КамАЗа, который не спеша прибыл в Ивановку к 9 утра. Верфь встретила нас промозглым дождем со снегом. Рабочие суетились возле

*У берегов Галисии*

крана, пеленая “Мелькарт” матерчатыми стропами, которые мы привезли из города. Корабль легко оторвался от снега, машина, немного побуксовав, подъехала под него, и крановщик нежно уложил кораблик на платформу, заваленную резиновыми покрышками. Времени на разговоры у нас не было. Я обнял Леонтьевича, пожал руки всем рабочим и быстро прыгнул в кабину. Назад мы ехали еще медленнее и возле цеха оказались только к 15 часам. Здесь-то и начались проблемы. “Мелькарт” не хотел входить в двери ангара, заваливаясь то на правый, то на левый бок. Терлась и задиралась древесина, натужно скрипела лебедка крана, который приподнимал корабль, чтобы облегчить нашу работу. Мы промучились более двух часов, прежде чем на подложенных трубах и брусках “Мелькарт” проскользнул в узкие ворота. В полной темноте мы закрыли их, не ощущая ни стылых рук, ни перенапряженных спин и ног. Наконец-то наше детище прибыло домой. Впереди было три месяца доводок, шпатлевания, изготовления рулевого весла, топа мачты и много-много другого.

Вадим разогрел чай; гудел камин, отогревая окоченевших, но счастливых мелькартовцев.

— Ну, ребятки, вы ненормальные, — произнес наш хозяин. — Неужели на таком маленьком кораблике в океан пойдете?

— Пойдем, Вадик, обязательно пойдем.

Он покачал головой и разлил пахнущую мятой заварку. День был настолько для меня насыщенный, что я не заметил, как задремал. Не мешали мне ни голоса друзей, ни ветер, завывающий за окном. Во сне мне снилось судно, которое не входило в двери ангара. Ребята разбудили меня поздно ночью, и мы отправились по домам. На душе было легко и весело. Теперь каждые субботу и воскресенье мы будем собираться возле судна и работать не покладая рук, чтобы вначале июня спустить нашего “морского конька” на воду…

Быстро пролетели пасмурные март и апрель. В цеху работать было очень холодно, и поэтому всегда за обедом мы распивали водку, чтобы согреться. Первый стаканчик, как всегда, выливался на борт корабля.

— За “Мелькарт”! За поход! — провозглашали мы тост.

Корабль оживал прямо на глазах. Куда девались все шероховатости и заусеницы?! После многих часов труда борта и днище стали гладкими, как яичная скор-

***На входе в бухту Сидейра***

лупа. Шпатлевка из мелких опилок, замешанная на олифе, которую мы сами варили из хорошего льняного масла, заполнила все швы, уплотнив каболку. Шпатлевали мы швы как снаружи, так и изнутри. Шпатлевание корпусов судов было известно с глубочайшей древности, когда для этой цели пользовались смолой, битумом, камедью — смолой, выделяемой живой древесиной, мхом и даже глиной. Были известны рецепты, когда для приготовления замазок использовались шерсть и животный жир, а уж совсем диковинными были шпатлевки из плодов хлебного дерева и муки с добавлением клеев из вываренных костей животных и птиц. До чего уж предприимчив был человек в достижении поставленной перед собой цели.

К маю были изготовлены трапы, ведущие внутрь судна, крепкие люки, закрывающие два входа внутрь корабля, рулевое весло, сиденья для гребцов. Был сшит парус, на котором Игорь Зяблов нарисовал изображение Мелькарта. Он же колдовал над фигурой морского конька и его хвостом. Работа спорилась. Часто, оставив свои дела, мы шли к верстаку, за которым работал Игорь, и смотрели, как он режет носовую фигуру.

— Гордый конек, скажи, Игорь!

— Он и должен быть гордым, как и сам корабль. Сами же знаете, как корабль назовешь, так он и поплывет, а я к этому добавлю: как его украсят, такой и характер у него будет.

Игорь прав, недавно я читал, что многим проектировщикам современных кораблей так надоело их однообразие, что было предложено вновь украшать их форштевни носовыми фигурами, а борта — узорами из литого металла в виде гирлянд. Для современной стоимости судов это копейки, а вот входит такой красавец в порт, и исчезает сразу уныние.

— Интересно, это не очередная морская байка?

— Думаю, что нет. Красота нужна во всем. Если бы не так, стали бы мы шлифовать наш кораблик? Плыть можно и на бревне.

Игорь приподнял фигуру морского конька и поставил вертикально. Широко раскрытые ноздри и большущие глаза приковывали внимание всех присутствующих. Казалось, что еще мгновение, и глаза сверкнут огнем, а из ноздрей пойдет пар, как у разгоряченного скакуна.

— Ну, Василич, это же просто чудо! Красота! Золотые у тебя руки. Теперь

***Экипаж в бухте Сидейра после спасения. Сидят слева Хуан и Педро***

уж точно наш кораблик оживет, — восторженно произнес Сергей.

— А древние и считали свои корабли живыми, недаром греки рисовали им глаза, — добавил Виктор.

— А наша "Ивлия" и была живая, она плакала, когда я уезжал из Дуарнене.

— Не ты один, Игорь, это видел. Наша галера была самым красивым судном. Она привлекала внимание своей грациозностью и спокойствием, — мечтательно произнес Анатолий.

— Ты прав, Толя, но "мальчика", которого мы строим, ждет не менее романтичная судьба. Ему уготована такая же, как и у "Ивлии", дальняя дорога...

В начале мая с судоверфи привезли весла и мачту. 8 мая мы вытолкнули "Мелькарт" из ангара на улицу, где его борта заиграли темно-красным, пурпурным цветом, а продольные связи, планширя, фор- и ахтерштевни — вороненым цветом стали. Беловатая древесина ясеня, из которого были сделаны весла, и акации, пошедшей на мачту, придали всему судну легкость и воздушность. А когда Игорь взобрался на нос и установил фигуру коня, все зааплодировали. "Мелькарт" сразу же приобрел устремленность. Скоро он закачается на волнах...

К общей радости погода в этом году выдалась сухой и теплой. Работы продолжались на улице. Самой главной из них было изготовление навершия мачты, от которого разойдутся канаты, растягивающие ее. Таких связей-вант всего будет семь, три пойдут в нос и четыре — в корму. Эта же конструкция должна была воспринять и подъемную силу двух канатов, при помощи которых будет подниматься рей с парусом. Подобными навершиями были снабжены все египетские и финикийские суда. Позднее знали их и корабли карфагенян. Чтобы топ выдержал прикладываемые к нему усилия, он должен быть выполнен из очень крепкой древесины, не усаживающейся и не растрескивающейся при высыхании. Подошла бы акация, но мы нигде не могли найти необходимый кусок древесины. То не хватало толщины, то дерево имело изъяны. Я уже совсем отчаялся, когда рядом с цехом, в каких-либо двухстах метрах, прямо на улице увидел чурбан длиною в метр большого диаметра. Откуда он здесь взялся, я даже представить себе не мог, потому что еще вчера его здесь, возле груды строительного мусора, не было. Срез древесины был розового цвета. Я чуть не запрыгал от удовольствия. Это же была глядичия, разновидность акации, редко встречающаяся таких больших размеров.

***Даже не верится, что в Сидейре бывает хорошая погода***

Мы с трудом перетащили тяжеленный чурбан в цех, где и был изготовлен крепчайший топ мачты...

Мелькарт, а с ним и удача улыбались нам...

Подошло время спуска корабля на воду. Предстояло отлить фигурку Мелькарта и обжечь глиняные медали, символизирующие нашу экспедицию. Как и обещал Вадим, он на площадке перед строительством соорудил добротную двухкамерную печь по образцу древних. На обжиг и освящение "Мелькарта" собралась добрая сотня людей: журналистов, друзей проекта и просто зевак. "Мелькарт" сиял в солнечных лучах, дымилась печь, невдалеке от нее варилась уха. Праздник удался на славу. Удались и медали, запечатлевшие корабль-"конек", и уха, предложенная гостям. "Мелькарт" пострадал. От такого количества ног, побывавших на его палубе, краска была безвозвратно стерта. Поздним вечером, когда все разъехались, довольные члены экипажа собрались возле корабля.

— Праздник — на славу, что скажете, друзья?

— Да, жаль только краску, придется все перекрашивать.

— Не беда, зато проект вышел из тени. В ближайшее время о нем узнают по всей стране, все национальные телеканалы присутствовали.

— И даже "Евроньюс", — с гордостью отметил Виктор.

Ну что ж, лиха беда начало. Через неделю — на воду, вот там все уже станет ясно. Я еще раз осмотрел экипаж. Здесь сегодня нас было четырнадцать человек: Анатолий Павленко — капитан, Игорь Зяблов — рулевой, Иван Иванов и Сергей Карпович — штурмана, Александр Ерес — боцман, Борис Иващенко — повар, Геннадий Козак, Владимир Ермаков, Сергей Замбриборщ, Руслан Михайлевский, Владимир Котов — матросы, Виктор Березовский — кинооператор, Сергей Михов — юнга. На спуск лодки из Москвы приехал Вячеслав Зяблов, и, оторвавшись от дел в офисе, пришел Виталий Оплачко, оказавший экспедиции помощь в приобретении аварийно-спасательного оборудования, так необходимого в опасном плавании в водах Атлантики. Славик, как опытный яхтсмен, должен был стать вторым рулевым, а Виталий — старшим помощником Анатолия, чему способствовал его огромный опыт старого морского волка.

... Заскрипела лебедка, кран легко, как пушинку, приподнял "Мелькарт" и перенес его с кузова машины на воду. В какой-то момент крановщик задержал

*Испанские друзья (справа дон Пако)*

*Семья Зумалакараги*

кораблик над водой и затем мягко опустил его. Корабль закачался, раздалось общее "Ура!". Борис первым прыгнул на борт и поспешил в трюм.

— Вода! Вода идет отовсюду.

Мы все забрались на борт и стали смотреть в люки. Вода била фонтанчиками в сотне мест и прибывала быстро и неотвратимо. Всего за пару часов она поднялась более чем на полметра, это означало, что сейчас внутри корпуса "Мелькарта" около 12 тонн воды. Корабль осел и время от времени под действием воды заваливался то на левый, то на правый борт. Когда это происходило, вода с шумом перекатывалась внутри корабля. Несмотря на это, Игорь установил украшения, было смонтировано рулевое весло, я же с бутылкой шампанского забрался на нос и, воскликнув: "Нарекаю тебя "Мелькартом"!", разнес бутылку в мелкие кусочки. Шампанское заструилось по борту, на берегу все начали поздравлять друг друга. Хотя настроение и портила вода внутри корпуса, было понятно, что время — лучший лекарь, и дня через четыре мы выкачаем воду, тогда и станет ясно, есть ли течи в корпусе, или доски, забухнув, закроют все щели, сдавив конопатку и шпатлевку.

Анатолий, обняв меня, вдумчиво произнес:

— Не волнуйся, все "устаканится". Да, именно устаканится — любимое выражение яхтсменов.

Май был очень жаркий, древесина пересохла.

— Все будет в порядке, когда доски набухнут, — продолжил он.

Четыре дня прошло в тревожном ожидании. "Мелькарт" методично переваливался с борта на борт, вода перекатывалась с шумом. На пятый день мы откачали воду. Корабль всплыл и закачался на легкой волне. Вода перестала прибывать и только в корме, между несколькими днищевыми досками, у самого киля, она понемногу сочилась.

— Ну вот, Игорь, и все. Успокоился? — спросил меня Анатолий. — Я же говорил, забухнет и не будет даже влаги. Просто ты позабыл, как брала воду "Ивлия" после спуска.

— Нет, Толя, я помню, но там была двойная обшивка и ее набухание было процессом длительным.

— Не вижу большой разницы, главное, чтобы доски хорошо впитывали воду

*На яхте дона Хуана. Автор и В.Белоус на переходе из Сидейры в Ла-Корунью*

и им ничего не мешало. Ты же сам ратовал строить “Мелькарт” из сырой, невысушенной древесины, тогда она легко воспринимает и увлажнение, и высыхание.

Я и вправду успокоился. Вскоре такелажная команда под руководством Сергея Карповича установила и растянула мачту, подняла рей с принайтованным парусом. Все было готово к пробному, даже скорее учебному походу…

Неуверенно, не в такт, ударяя друг о дружку весла, мы вышли из гавани. Со времен “Ивлии” прошло восемь лет, многие из нас совсем разучились грести, да и новые весла “Мелькарта” были тяжеловатыми. Им, сделанным из цельных стволов древесины, нужно было еще сохнуть и сохнуть. Весла тяжело проворачивались в уключинах, сбивая ритм. Легкий ветерок подхватил кораблик после выхода за высокий бетонный пирс. Его скорость только за счет парусности корпуса стремительно выросла. Пройдя под веслами полмили, мы развернулись, и тут началось самое интересное. Десять гребцов не могли перегрести ветер. Мы упорно боролись в течение часа, но вынуждены были зайти не в порт, а в рядом находящуюся гавань судоремонтного завода.

— Вот и первый опыт. Под ветер “Мелькарт” будет летать, как птица, а вот для борьбы со встречными ветрами он слишком легкий, но посмотрим, как пойдут дела под парусом, — вдумчиво сказал Анатолий.

Я был полностью с ним согласен, но все равно волнение засело где-то очень глубоко в подсознании. Развеять его могли только тренировки, которые проходили чуть ли не ежедневно.

Вскоре гребцы перестали сбиваться с ритма, корабль как будто начал приобретать важность. Неоднократно ставился и парус, но очень ненадолго, потому что даже легкий ветерок разгонял “Мелькарт” до четырех узлов, а уходить далеко от Одессы в наши планы не входило.

Близился день отправки судна во Францию.

Транспортировка была организована Виталием Оплачко. До Бреста от Одессы было почти четыре тысячи километров, но расстояние стало не основной проблемой. Кораблик выходил за дозволенные габариты, и мы ожидали разрешения от автоинспекций четырех стран — Украины, Польши, Германии, Франции — больше месяца. Но наконец-то оно было получено…

Кран, машина — и хорошо закрепленный кораблик медленно поплыл по

***Виды Ла-Коруньи***

автострадам Европы. За ним собрался и экипаж. Мы автобусом выехали из Одессы на четыре дня позже самого "Мелькарта". Сборы были хаотичными. Часть вещей удалось погрузить внутрь корабля, часть мы везли с собой, плотно загрузив все багажные отделения. В основном это были продукты питания, рассчитанные на два месяца, и аварийно-спасательное оборудование. Заказанный нами автобус, кроме пятнадцати членов экипажа (Иван Иванов ехал сопровождающим на "Мелькарте"), вез еще большую группу людей в Германию. Пассажиры были из разных городов, и когда я уже в пути узнал, что мы будем проезжать через Мюнстер, то несказанно этому обрадовался. С территории Германии я дозвонился своим друзьям, и за время короткой остановки Лена, Игорь и дети попали в мои объятья. Со времени нашего расставания прошло почти два года. Дети подросли и были мне рады.

— Ну что, упрямец, добился своего! Не верю даже, что ты смог.

— Эх, Игорек, видел бы ты сам кораблик. Гордый красавец! Фотографии этого не передадут. Поехали с нами в Брест.

— Легко тебе, а работать кто будет и за сорванцами присматривать? Лена с ними не справляется, они, знаешь, какие разумные стали…

Наша встреча пролетела быстро, как во сне. Водитель автобуса просигналил.

— Спасибо вам, ребята, за все. Не было бы вашего гостеприимства и вашей помощи, не было бы и этого проекта. До свидания.

— Мы будем держать за вас пальцы.

— Эх, и вы стали суеверными?

—А как же с тобой этому не научишься?..

Европа вновь полетела за окнами автобуса. Над Францией разразились дожди. Километр за километром мы приближались к цели нашего пути. Огорчало лишь то, что от Ивана не было никаких сведений. Где "Мелькарт", мы не знали. Связь, к сожалению, не работала, как оказалось позже, украинский оператор мобильной связи не включил нас в европейскую сеть.

Одиссея "Мелькарта" была непростой. Машина с лодкой почти два дня простояла на немецкой границе. Немцев не устраивал габарит корабля. Они считали, что документы оформлены неверно и требовали указать точную дату вывоза лодки из шенгенской зоны.

Сошлись на залоге почти в шестьсот долларов, которые были внесены в таможенное управление. Как перенервничал Иван, можно было только себе представить. Но это были только цветочки, ягодки оказались на французской границе, где разрешение на проезд негабаритного груза оказалось вообще недействительным. Оказывается, нужно было еще пять дней ждать подтверждения на территории самой Франции. И тогда Иван пошел на рискованный шаг. Он повел машину без разрешения и, будучи дважды остановленным на территории Франции, убедил полицейских, что морской фестиваль "Брест" не обойдется без такого экспоната, как "Мелькарт". Французы любят море, понимают они и проблемы других людей. Полицейские шли на уступки, и вот, когда до Бреста оставалось всего 100 километров, мы нагнали наш кораблик и обнаружили его, скромно стоящим на паркинге. Первое, что я увидел, это деловито вышагивающего Ивана с чашкой кофе и водителя, внимательно осматривающего крепления, осуществлявшие страховку "Мелькарта". Когда мы повыскакивали из автобуса и бросились к ним, они были так ошеломлены, что сразу и сказать ничего не могли.

Объятия, смех, все гладят бока запыленного "Мелькарта". Он доехал! Мы почти у цели. По автостраде один за другим двигаются большие грузовики, тянущие тележки с кораблями и лодками из десятка европейских стран. Веселыми сигналами водители приветствуют друг друга. Четыре года тысячи фанатов морской традиции и истории ждали этой встречи…

Я стою на башне Брестского форта. Где-то внизу в бухте среди тысяч лодок, катеров, яхт и парусников должен показаться наш "Мелькарт". Моросит холодный бретонский дождик. Я не был в Бресте восемь лет, со времен нашей "Ивлии", а кажется, что это было только вчера. Рядом со мной Владимир Котов. В Бресте мы уже три дня. Кораблик полностью оснащен, и в настоящий момент из яхт-клуба на окраине Бреста Анатолий переводит его на место праздничной стоянки в глубине военно-морского порта. Праздник официально открывается завтра, но уже сегодня тысячи парусов застилают горизонт, расцвечивая хмурое небо.

— Согласитесь, Викторович, — обращаюсь я к Котову, — если человек хочет побольше узнать о море и людях, покоряющих его просторы, ему совершенно необязательно совершать путешествие в экзотические Перу и Полинезию, недоступные по политическим мотивам Ирак или далекий Тайвань.

***Н.Бадюк на вершине финикийского мола. Вид мола с возвышенности***

— Да, более 2,5 тысячи парусных судов со всех континентов собираются здесь, в Бресте. Таким обилием судов может похвастаться только праздник в Амстердаме.

— Смотрите, парусная армада с трудом разместилась под стенами Брестского форта.

— А людей сколько! Организаторы пишут, что Брест и Дуарнене посетит 2 миллиона человек.

Ветер донес шум многоголосой толпы, роящейся возле причалов. Невообразимое смешение языков, национальностей, одежд на непродолжительное время заставило крупнейшую военно-морскую базу Франции превратиться из бдительно несущего охрану галльского петуха в мирного голубя. Боевые корабли выведены на рейд, плотно закрыты входы в склады и мастерские, расположенные внутри скал. Брест сдан на милость победителей, на лицах которых счастье и радость общения. Бонжур! Привет! Гуттен таг! Мы здесь, мы благодарны французам, дающим возможность раз в четыре года встретиться любителям морской традиции. Не важно, на чем ты сюда пришел: на самом большом в мире паруснике "Седов" или на маленьком индейском каноэ. Здесь все равны и для каждого найдется место.

— Викторович, я счастлив, что я здесь. Мир паруса — мир любви к морской стихии, где всегда живет романтика, где мечты воплощаются в реальность.

— Ты прав, Игорь, наверное, поэтому каждый год в мире становится все больше парусных судов, как традиционных яхт, так и реконструкций кораблей седой старины.

— Посмотрите, вот почему такое оживление. Большой парусник стреляет из орудий.

Это морскому сообществу представлялся Петровский фрегат "Штандарт", реконструкция которого была завершена в 2000 году. Величественный новодел входит в Брестский порт. За ним заходят белокрылые парусники — украинский "Херсонес" и норвежский "Statskaad Lehmkuhl". Вижу, как из-за портовых зданий и кранов наперерез великанам скользят реконструкции — китайская джонка, йоменское доу, скандинавский драккар.

— Посмотри, Игорь, посмотри, вон там, почти сливаясь с водой, летят та-

*Пляж Фруэсейра*

*Улочка Рибодео*

кие популярные в Бретони лодки, построенные из толстой кожи.

Напрягаю зрение, но вместо кельтских лодок замечаю покачивающийся на волнах "Мелькарт". Он отливает пурпуром, устремляясь к входу в бухту.

— Викторович, смотрите, вон "Мелькарт", поспешим к месту стоянки!

Мы быстро спускаемся со стен форта и бежим к пирсу, чтобы успеть отшвартовать наш кораблик. Вслед за нами начинает собираться толпа. Гордый корабль привлекает внимание публики. Не успел "Мелькарт" отшвартоваться, как на борт лодки поднимаются посетители. Для нас праздник открыт. Его дни, а скорее часы, начинают отсчитывать новую историю мирового кораблестроения...

Многоголосье праздника прерывает мерная дробь барабанов, отбивающих ритм. Полинезийские драконы соревнуются между собой, ускоряя и ускоряя свой ход. В узких и длинных лодках по двадцать гребцов. Взмах, еще взмах. Весла мелькают, как крылья птицы... В честь победителей взрывы петард и разноцветные конфетти, порхающие над бухтой. Все это происходит в каких-то ста метрах от борта нашего корабля.

Не успели зрители отсалютовать полинезийцам, как в бухту одновременно входят выплескивающий пламя драккар и громыхающая пороховыми зарядами казацкая чайка. Потомки викингов и казаков в нарядных разноцветных одеждах: мелькают на солнце мечи и сабли. Однако новые герои праздника не намерены воевать, и мнимый абордаж заканчивается залихватской песней на датском и украинском языках. Заунывно и протяжно заиграл оркестр волынок. Даже самые веселые гости, зачарованные силой и высотой льющегося звука, замирают в почтении. Один из древнейших музыкальных инструментов — волынка — готов заворожить силой и высотой своего голоса. Ну а уж когда появляются барабанщики и трубачи, то такой сводный оркестр собирает вокруг себя сотни зрителей. Оркестр на какой-то миг переносит нас во времена "круглого стола" короля Артура, в блистательный мир рыцарей и прекрасных дам. Все предвещает начало турнира, где победит храбрейший. На морском фестивале таким турниром становится соревнование по вязке узлов. Удивительно, но факт — виртуозы по сплетению из канатов различных узлов утверждают, что их существует более двух тысяч. От нас участвует Сергей Карпович, но среди сотни участников он, к сожалению, не первый. Большего успеха добиваются Игорь и Слава Зябловы, представившие

*Виды г.Сантьяго-де-Компостела. Собор святого Иакова*

на конкурс деревянную эмблему нашего корабля и проекта. Организаторы за год до праздника высылают всем участникам деревянную доску размерами 60 на 30 см из прекрасного бука. Участники могут изобразить на ней все, что касается их корабля. Можно не только рисовать, но и выжигать, вырезать, декорировать.

Я захожу в огромный павильон, где вывешены тысячи подобных досок. Глазами я ищу ту доску, которая была сделана Игорем восемь лет тому назад. Вот и она. У меня замирает сердце. Резьба изображает "Ивлию" с взмахнувшими, как крылья, веслами. Я долго стою перед эмблемой, и как в кино, перед моими глазами проходит столь далекая от сегодняшнего дня эпопея похода диеры вокруг Европы.

— Что замечтался? Идем скорее, — торопит меня Виктор, — там Игорю и Славику памятные грамоты за доски вручают.

— Знаешь, Витя, а ведь эта доска — это все, что осталось от "Ивлии".

— А еще Игорь, память миллионов людей по всему миру. А ее видели и любили миллионы…

Дни праздника пролетают молниеносно. Наш "Мелькарт" не обойден вниманием посетителей и прессы. Правда, очень часто финикийскую лодку путают со скандинавским драккаром, но в этом нет ничего удивительного, уж очень похожи носовые и кормовые украшения. Самым удивительным для нас, начинающих свое путешествие у берегов Бретони, становится известие о недавних находках керамики, которую идентифицируют как финикийскую. И сделано это не где-нибудь, а на побережье Ла-Манша. О том, что финикийцы доставляли олово из Англии и Бретони, известно давно, но что они не только торговали металлами, а и оставили керамику, подтверждающую эти плавания так далеко на севере, человечество узнало впервые.

17 июля. В этот день вся армада кораблей и лодок совершает 35-мильный переход из Бреста в Дуарнене. Нашему "Мелькарту", не имеющему двигателя, нужно выходить раньше всех, чтобы поспеть в Дуарнене к концу дня. К тому же мы сильно зависим от приливов и отливов, которые во времена пиков поднимают поверхность океана более чем на 6 метров. Отлив начинается в 6 часов утра, чуть позже стартуем и мы. Штурманом сегодня Евгений Поддубный, он из тех, кто ходил еще на "Ивлии", и вот уже восемь лет живет в Бресте. С нами и другие

*Ворота монастыря*

*Средневековая улица*

*Памятник паломнику*

“ивлевцы” — Олег Сидоренко, Юра Шойко, Сережа Гузанов, Саша Кирпичев, Всеволод Ермаков, живущие сегодня во Франции.

Судьба наших друзей тесно связана с этой страной. Новая родина приняла их, они работают, женились, воспитывают детей. Сегодня все они в составе экипажа, как в давние времена.

“Мелькарт” легко покачивается на волнах. Женя методично командует: “...и раз, и раз, и раз...”, нас обгоняют десятки лодок и яхт, многие подходят вплотную, чтобы сфотографировать. Постепенно мы входим в ритм, и пот струится по нашим спинам. Через несколько часов легкое волнение в глубоком Брестском заливе сменяется накатом океана. Наш кораблик, как и сотни других “малышей”, взбирается на длинные пологие волны, как на горки, и быстро скатывается с них. Мы выходим в Кантабрийское море, называемое сегодня Бискайским заливом.

Залив этот — одно из самых грозных мест во всем Атлантическом океане. Прекрасный солнечный день может смениться штормом, и всем участникам регаты нужно быть осторожными. Древние считали эти места гиблыми и относили их к краю земли, где находился вход в царство мертвых, но сегодня ничто не напоминает строк гомеровской “Одиссеи”: “Достигли мы вод седого Океана и пристали к берегу печальной страны киммерийцев, где никогда не светит людям Бог Гелиос. Вечно покрыта эта страна холодным туманом, вечно окутывает ее густой пеленой ночной сумрак”.

Ветерок начинает раздувать парус вовремя, гребцы подустали, а отставать нам совсем не хочется. Скорость быстро возрастает. Солнце светит ярко, и мы начинаем нагонять сотни и сотни больших и маленьких кораблей. Ну что ж, первыми нам в Дуарнене не прийти, но и последними мы тоже не будем. Обогнув мыс Камаре, мы входим в бухту, где расположился небольшой рыбацкий городок Дуарнене. На корабле тишина, всех приворожила красота происходящего. Впервые Кантабрийское море приняло “Мелькарт” на свои сильные плечи, и наш кораблик не испугался могучего дыхания Атлантики.

***И снова в океан***

# Глава 10.
# *Три попытки*

Четыре праздничных дня в Дуарнене пролетели молниеносно. Мы практически не участвовали в празднованиях, так как были заняты подготовкой “Мелькарта” к походу. К тому же на входе в порт-музей приключилась большая неприятность. В сутолоке десятков судов мы зацепились реем за стальной такелаж большой английской яхты. Наш рей изогнулся, как лук, раздался треск, за ним лопнул оттягивающий его фал. Опустив после швартовки рей на палубу, мы обнаружили несколько длинных и достаточно опасных трещин. Нужно было ставить бандаж. Я предложил веревочный на краске или смоле, когда тонкий прочный трос обвивает все израненное место виток за витком. Витки троса укладываются вплотную и пропитываются смолой, краской или клеем, создавая прочный корсет.

Кроме ремонта рея, были установлены навигационная система и спутниковая связь. С трудом на палубе нашел свое место спасательный плот. Без этих аварийно-спасательных средств в океан нас бы просто не выпустили. Последний вечер перед выходом мы провели в семье Саши Кирпичева. Вечер удался на славу, расслабив всех после жутко напряженных дней.

В небольшом дворике на открытом огне жарилась рыба. Возле нее колдовали жена Саши Беатрис и ее сестра. К середине вечера полилась песня, вначале французская, а затем и русская. В следующие несколько холодных и промозглых дней в океане все мы будем вспоминать эту теплую, душевную встречу.

— Ну что, Игорь, не страшно в океан? — спросил Саша. — Помнишь, как “Ивлию” качало, на ногах не удержаться.

— Знаешь, у меня есть какая-то уверенность в нашем кораблике. Сам видишь, он легкий, как поплавок. Верю, что не подведет.

— Мы все, кто остается, будем за вас волноваться. Как удастся, дайте о себе знать.

— Обязательно, мы все считаем, что вы, ребята, идете с нами, вы ведь душа “Ивлии”, вы те, кто вел ее до конца.

Я увидел, как Александр провел рукой по лицу, у меня самого слезы навернулись на глаза. Здесь, во Франции, это происходило не один раз. Впервые — когда Женя запел те самые песни, что пели мы много лет тому назад на "Ивлии", потом — когда Олег, работавший на консервном заводе, добился от директора разрешения и снабдил экспедицию великолепными рыбными консервами, которые так разнообразили наш рацион. Вот и сейчас у меня першило в горле. Будет это и завтра утром, в пять часов, во время отхода, когда на пирсе нас будет провожать Сережа Гузанов...

Все. Швартовый отдан. Медленно, покачиваясь, мы выходим из порта-музея и устремляемся в океан. Отлив будет длиться четыре часа, и за это время нам надо уйти подальше. Океан встречает "Мелькарт" серым свинцовым небом и полным штилем. Садимся на весла. Скорость небольшая, но надо уйти подальше от берега, чтобы поймать ветер. Анатолий и Виталий колдуют над курсом. Виталий хочет идти через Кантабрийское море напрямую. Я против этого. И конфликт разыгрывается еще в Дуарнене. Мои доводы остаются неуслышанными. Главный из них гласит: погода в Бискае, как куртизанка, она не держится долго, и ветер, изменив направление, не даст нам возможность долго удерживаться на курсе. Яхтсмены, привыкшие к мореходным яхтам, не принимают во внимание плоскодонность "Мелькарта". Мне не остается ничего другого, как подчиниться. Ночью легкий ветерок начинает подгонять корабль, уводя его вглубь Биская.

Утро выдается солнечным. Пока все идет, как запланировали капитан и штурман. Но я абсолютно уверен, что вскоре Кантабрийское море покажет свой нрав. Чтобы скрасить однообразное плавание, я завожу разговор о походах древних в водах Биская.

— Знаете, впервые достоверное плавание в этих водах после похода Гимилькона было зафиксировано в IV в. до н.э.

— И кто же его совершил? — спрашивает сидящий на руле Иван.

— Уроженец Массалии, современного Марселя — Пифей. Он плавал к берегам Северо-Западной Европы. При этом, несомненно, достиг Британии, следовательно, открыл ее, если раньше этого не сделали тартессцы, финикийцы или карфагенянин Гимилькон. Труд Пифея "Об океане" не сохранился; известны отрывки из него в книгах позднейших авторов, к сожалению, предубежденных про-

*На переходе из Сидейры в Кангас*

тив него. Беспочвенно критикуют Пифея Полибий и особенно Страбон. Цель экспедиции массалийца не выяснена. Вероятно, это было торговое предприятие для скупки олова, янтаря и ценной пушнины. По счастливой случайности возглавил его человек очень наблюдательный и образованный, знакомый с математикой, астрономией и географией.

— Каков же был его маршрут? — подключился к нашему разговору оставивший съемку Виктор.

— В настоящее время исследователи уже не сомневаются относительно пути Пифея. Он побывал у атлантического побережья Испании, где первым тщательно наблюдал непонятные явления прилива и отлива, а также подпора воды в устьях реки. Из этого следует, что весь путь от Массалии к Британии он проделал морем. Пифей вышел из Массалии в марте и, пройдя Гибралтар, плыл вдоль берегов Пиренейского полуострова и Галлии, дойдя до западного выступа Бретани. Иными словами, он проследил все побережье Кантабрийского моря. Затем Пифей пересек Галльский пролив — Ла-Манш — в самой его широкой части и достиг юго-западного выступа Великобритании. Пифей высадился на гористый полуостров Корнуолл.

— Это тот полуостров, откуда тартессцы вывозили олово?

— И не только они, возможно, и сами финикийцы, а затем и карфагеняне. К сожалению, неизвестно, загрузил ли свой корабль Пифей оловом.

— Почему ты так считаешь, Игорь?

— Потому что от Корнуолла он поплыл дальше, а груженный он бы этого делать не стал. Известно же, что финикийцы грузились оловом или медью так, что даже свои каменные якоря выбрасывали, а вместо них отливали металлические. Бывало, что даже из серебра.

— Куда же двинулся Пифей?

— От жителей Корнуолла он узнал, что далеко на западе есть еще один большой остров. Его название античные авторы передавали как “Иерна” или “Иберния”. Идя вдоль берега Британии, мореход пересек с юга на север Иернское — Ирландское море и вышел из него Северным проливом. На этом переходе он должен был видеть северо-восточный берег Ирландии. Он даже пытался нанести весь остров на карту, но дал ему неверные очертания и поместил к северу от

*Набережная Кангаса*

Британии. Эта ошибка и была одним из главных аргументов противников плавания массалийца. Далее он осмотрел несколько Гемодских и Гебудских островов — внешние и внутренние Гебриды, а у северо-восточного выступа Британии — несколько десятков Оркад — Оркнейских островов.

Двигаясь отсюда к северу, Пифей достиг какого-то острова, позднее вошедшего в литературу под латинским названием Ultima Thule — "Крайний Туле".

— Где же находилась эта "крайняя точка"? — вступил в разговор присоединившийся к нам Сергей.

— Долго никто не пытался собрать разрозненные сведения об этой земле. Впервые эту задачу решил канадский полярный исследователь и автор многочисленных книг о Севере Стефансон. По его мнению, Туле находится к северу или северо-западу от Шотландии, в 5 — 6 днях пути; большинство специалистов принимает протяженность дневного перехода в 100 миль, а следовательно, до Туле 860 — 1110 км, что примерно равно расстоянию до Исландии.

— Подожди, Игорь. Мы плывем уже более суток, а проплыли всего 60 миль. Нет ветра, погода спокойная.

— Ты прав, Сережа, все эти измерения умозрительны, поэтому мы и отправились в плавание. После похода мы и рассчитаем нашу среднюю скорость за один день.

Меня прервал зычный окрик Бориса:

— Обед! Обед!

Как по волшебству, на палубе появились два казана дымящейся пшеничной каши и жареная рыба. Рыба была поймана не нами, а досталась в подарок от друзей в Дуарнене. Но и мы не теряли надежду на улов. Весь подветренный борт "Мелькарта" был утыкан удочками. Обед прошел на славу. Порадовала молодежь: Сергей Михов, Руслан Михайлевский, Славик Зяблов и Иван Иванов. Вчетвером они съели столько же, сколько остальные двенадцать членов экипажа. Борис был счастлив. Ни казаны, ни посуду не надо было мыть, так их отполировал ложками экипаж. В шутку он пообещал выдавать молодежи кашу крупой.

— Что скажешь, капитан, пусть жуют? Помнишь, как на "Ивлии" в море кончился газ, так горох ведь невареным ели.

Анатолий промолчал, но все старые "ивлевцы" вспомнили дела давно ми-

*Кангас*

нувших дней. После обеда разговор вновь вернулся к плаванию Пифея. Уютно расположившись на корме и покуривая, мы обратили свои взоры в океан на север, где далеко-далече лежала Исландия.

— Скажи, Игорь, ну а что вообще доказывает факт достижения Пифеем Исландии?

— Наиболее важным фактором, убеждающим в том, что он достиг Исландии, служат указания о близости Туле к "замерзшему морю". Массалийцы добрались туда в середине лета, а первые плавающие в Восточно-Гренландском течении морские льды в это время года можно встретить примерно в 160 км севернее Исландии.

Описывая эти области, Пифей дал красочную и верную картину густого тумана, столь характерного для Северной Атлантики. Его цитирует Страбон: "... когда нет более земли, моря или воздуха, а вместо них смесь всего этого, похожая на морское легкое ... земля, море, вообще все висит в воздухе, и тогда невозможно ни ходить пешком, ни плыть на корабле...". Повернув на юг и выполнив двойное пересечение Северной Атлантики, Пифей прошел вдоль всего восточного берега Британии до Кантия — Кента — юго-восточного выступа Великобритании. Он правильно изобразил остров в виде треугольника и довольно верно вычислил соотношения между его сторонами, но почти вдвое преувеличил их длину. Пифей сообщил первые достаточные сведения о природе, сельском хозяйстве и быте жителей Британии.

От Кента Пифей снова пересек пролив в самой узкой части и двинулся на северо-восток, вдоль берега Европы. Об этом пути известно лишь, что он видел ряд безлюдных островов и дошел до места, где кончаются кельтские области и начинаются "земли скифов". Безлюдными островами исследователи считают группу Фризских островов.

— А что это за "земли скифов"? Ведь скифские племена проживали у нас в Северо-Западном Причерноморье. Описываемые земли — это север Европы. Откуда там скифы?

— Ты прав, Иван. Это распространенная ошибка античных авторов. Конечно, это были не скифы, а племена германцев. О чем свидетельствуют и названия этих племен. И хотя название одного племени искажено до неузнаваемости,

*В бухте Виго*

но другое — тевтоны — свидетельствует, что Пифей достиг берега Германии. Тевтоны собирали янтарь на острове Абал, в одном дне пути от берега. Из этого скудного материала историки часто делают правдоподобный вывод, что Пифей открыл Нидерланды и северо-западное побережье Германии с прилегающими островами, до Гельголанда и устья Эльбы включительно. А в XIX в. часть исследователей допускало, что Пифей обогнул полуостров Ютландию и проник в Балтийское море. В настоящее время это предположение отвергается.

— Вот это плавание. Как ты думаешь, его корабль тоже был таким маленьким, как "Мелькарт"?

— Нет, Виктор, его корабль был большим и очень крепким. Времена Пифея от нашего "Мелькарта" отделяют шесть-семь столетий. Корабли тех времен, так называемые тартесские суда или сидонские корабли, были мощными и большими, свыше 30 метров длиной. Как вы помните, уже финикийским судам за два столетия до Пифея удалось обогнуть Африку.

— Почему же тогда Пифею недоверяли, если вероятность плавания так высока?

— К сожалению, массалиец допустил огромное количество географических ошибок, которые были выявлены в I в. до н.э. Но вначале Пифею доверяли. Его сведения об атлантических берегах Западной Европы и островах в океане использовал древнегреческий географ, картограф и математик Эратосфен при составлении карты земли. На ней с большим искажением были показаны изгиб побережья, соответствующий Бискайскому заливу, и западный выступ — полуостров Бретань; севернее он поместил остров Британия и остров Иберию — Ирландию, а на крайнем севере — остров Туле. Кроме Эратосфена, Пифею доверяли и другие древние ученые, например, астроном Гиппарх, пока Британия не стала хорошо известна римлянам. Но после их походов на северо-запад Европы Пифея справедливо уличили в сильных преувеличениях и потому отвергли и то истинное, что он сообщал.

— И все же, Игорь, подводя итог, — плавал Пифей так далеко или собирал эту информацию, к примеру, в Бретони, откуда мы плывем, или чуть дальше, на полуострове Корнуолл?

— Если быть откровенным, то я думаю, что доподлинно Пифей побывал в

*В бухте Виго. Окрестности Кангаса*

*Распятие*

Британии и узнал у местных жителей о наличии земель, севернее нее лежащих в нескольких днях пути. Может быть, он побывал в Ирландии, но как бы ни было, Пифей был первым полярным мореплавателем, описавшим Великобританию и Ирландию, а также какую-то землю, лежавшую либо к северу от них, либо к северо-востоку.

— Смотрите, колдунчик забеспокоился, — отвлек нас от темы Анатолий.

Все посмотрели на тоненькие ниточки, привязанные на высоте человеческого роста к вантам, оттягивающим мачту. Древнее средство моряков точно определять направление ветра. Вот уже тридцать пять часов мы медленно продвигаемся вглубь Биская по удивительно спокойному морю. Беспокойство колдунчика означает, что в Кантабрийском море начинает меняться погода. Что она нам принесет, пока неясно.

К шести часам вечера ветер набирает силу, разыгрывая крутобокую волну. Горизонт очищается, "Мелькарт" подпрыгивает на волнах и быстро набирает скорость. Ветер, до того слабо дувший с севера, заходит на северо-западный. Мы и так не удерживались на курсе, проложенном в Дуарнене, а сейчас разыгравшиеся волны и повеселевший ветерок неумолимо подталкивают "Мелькарт" к берегу.

К десяти часам вечера начинает смеркаться, вместе с быстро приближающейся ночью неустойчивый ветер вновь меняет свое направление. Теперь он дует точно с запада, из глубины Атлантики, а это означает, что даже вдоль берега наше продвижение невозможно.

С приходом ночи ощущается и усиление ветра. Начинает стонать мачта, покачиваясь в своем ложе, становится понятным, что семи оттяжек, удерживающих ее, явно недостаточно. Короткое совещание в два часа ночи, и хотя Виталий против, Анатолий и я решаем изменить курс. Складывающееся положение не в нашу пользу. Борьба с разыгравшейся непогодой замедляет продвижение судна, оно с трудом повинуется рулю, мачта угрожающе раскачивается. Наши разговоры перекрывает хлопанье парусины, которая, как мы ни пытались, на старом курсе не может поймать ветер. За сорок пять часов нами пройдено 160 миль. В три часа ночи "Мелькарт", совершив разворот, ложится под ветер, начиная быстро приближаться к острову Бель-Иль. Вышедшая из-за туч луна серебрит волну, и по пене, движущейся от носа в корму, я определяю, что мы идем со скоростью, зна-

*Церковь XVI столетия*

*Римский маяк. III век*

чительно большей, чем ранее. На вахту заступает Игорь. До рассвета еще несколько часов, а ночной горизонт уже хорошо освещает два проблесковых маяка острова. Как и я, не спит Анатолий. Он, закутавшись и нахохлившись, как воробей, застыл на носу возле фигуры конька и тоже всматривается в горизонт. Я пробираюсь к нему и привлекаю его внимание.

— Толя, остров близко, у нас очень высокая скорость. Надо ее погасить, или, не ровен час, окажемся на берегу.

— Согласен с тобой, но навигационная система показывает, что наша скорость всего четыре узла.

— Ерунда, посмотри за борт. Пена летит вдоль него гораздо быстрее. JPS может врать, я с этим уже сталкивался.

Анатолий внимательно следит за водой.

— Вроде бы ты прав. Давай аврал, соберем парус наполовину.

Вскоре парусная команда оказывается на палубе. Все сонные, но промозглый ветер с каплями влаги быстро прогоняет сон. "Мелькарт" кренится то вправо, то влево. Игорь на руле старается изо всех сил. Со скрипом вниз ползет мачта, угрожающе раскачиваясь в такт судну. Начинаем скручивать парус. Он намок и стал тяжел, материал плохо слушается закоченевших рук. Наконец-то подвязали. Луна за это время три раза перекочевала слева направо, это означало, что кораблик без скорости вообще не слушался руля.

— Вира! И раз, и раз, и раз.

Рея пошла вверх, остаток паруса быстро надулся, и сразу же "Мелькарт" выровнялся и набрал ход. Пена за бортом замедлила свой бег, мы начали медленно продвигаться к берегу.

Рассвет застал "Мелькарт" в каких-то четырех кабельтовых от скал. Брошенный якорь прочно увяз в грунте. Борис с рассветом организовал горячий чай. Все на глазах повеселели. Вскоре к борту подошел небольшой рыбацкий катер. Француз засмотрелся на диковинный корабль. Мы расспросили его о входе в порт. На что он ответил, что вход в него южнее, в миле от нашей стоянки, но если мы хотим, он доведет нас до входа в гавань. Расторопно приняв поданный Сергеем буксировочный канат, он потянул нас на вход в узкую бухту, и через десять минут мы отшвартовались в глубине небольшого городка Ле-Пале. Вход в него

*М.Лемос, автор и Н.Ново, хозяин парусника «Элье»*

закрывал мощный бастион, построенный здесь еще во времена Наполеона. Первая попытка пересечь Кантабрийское море напрямую окончилась неудачно. Но это обстоятельство ни в коей мере не огорчило членов экипажа. Мы пришли на сказочный остров Бель-Иль, чье название в переводе означает "прекрасный остров". Работал на нем в свое время Моне, великий художник импрессионизма. Предварительно мы планировали отстояться на острове Бель-Иль всего день-два, но погода вновь внесла свои коррективы. Юго-западные ветры заперли "Мелькарт" в бухте. Чтобы не тратить даром время, мы занялись дооборудованием парусного вооружения и дополнительным закреплением мачты. Для последней операции были изготовлены специальные крепежные места под навершием мачты. Славик несколько раз взбирался наверх, и вскоре мачту растянули два дополнительных крепких троса. После первого похода в неспокойном океане мачта, выструганная из цельного ствола акации, дала трещину. На нее также был наложен бандаж из тонкого каната, подобный тому, который ранее в Дуарнене был сделан во время ремонта рея. На острове мы познакомились с интересными людьми, в том числе с господином, работавшим атташе по культуре посольства Франции в Венгрии. Он великолепно владел русским языком и организовал у себя дома прием экипажу, во время которого разговоры шли о нашем плавании.

— Вы, господа смельчаки, молодцы. Я рад, что познакомился с вами. Финикийская история очень интересна, и хотя Финикия от нас за тысячи километров, точнее то, что от нее осталось, но история этой земли оказала огромное влияние на все человечество.

— Спасибо за теплые слова, — ответил я за всех.

— Говорю я это вам не только для того, чтобы выразить свое отношение, но и для того, чтобы предостеречь вас. Бискай — коварное место. Видите, как на Бель-Иле мало деревьев. А это все из-за того, что здесь круглый год сильные ветры. Деревцам, чтобы подняться и окрепнуть, люди на этой суровой земле помогают, защищая от ветров. В море дела обстоят не лучше, вы уже это почувствовали на себе. А ведь ветер на прошлой неделе был совсем несильный, так, 4-5 баллов. Ваша лодочка мала, и мне хочется посоветовать вам хорошо укрепить люки, через которые спускаетесь в трюм, мачту, хорошо проверить аварийную связь и подготовить все спасательные средства.

***Штурвал парусника и сам красавец «Элье»***

— Спасибо за советы. Кое-что мы уже сделали, остальное доделаем в ближайшие дни. Бискай и вправду не прощает ошибок, и сегодня здесь ежегодно тонут суда и прибрежного плавания, и большие пароходы.

— Я рад, что вы это знаете и серьезно относитесь к предприятию. Я поднимаю бокал за ваш успех и буду рад, если вы мне напишете по окончании похода.

Прекрасный вечер окончился на борту "Мелькарта". Огромные звезды заглядывали в окошка старинных домиков Ле-Пале. Время от времени небосвод прочерчивали огненные хвосты метеоритов. Все указывало на то, что погода меняется и наша недельная стоянка на острове подходит к концу.

На следующий день задул попутный нашему плаванию ветер. Сборы были быстро завершены, и в предрассветный час 5 августа "Мелькарт" выбрался из уютного порта на простор Атлантики. Как при выходе из Дуарнене, так и сейчас был разработан генеральный курс. Мы собирались осуществить пересечение Кантабрийского моря напрямую. Первый опыт, к сожалению, ничему всех не научил.

Ветерок к обеду раздул тяжелый парус "Мелькарта". Лодка начала ускоряться. Волнения почти не было, и я предложил Анатолию установить второй маленький парус, который мы поднимали впереди основного. Его полотнище треугольной формы имело всего 6 кв. м. За время испытаний корабля и первых походов мы его почти не использовали. Сейчас нижний свободный конец треугольника мы вынесли деревянным багром за борт "Мелькарта". Парусок быстро распрямился, оттянул штаг и вместе с большим парусом придал "Мелькарту" скорость пять узлов. Для нас это был рекорд. Ближе к вечеру прекрасный остров скрылся за горизонтом. За десять часов мы прошли около сорока миль. Океан дышал спокойствием, погода радовала тишиной, только разорванные облака высоко в небе говорили о том, что там, в недосягаемой высоте, ветер сильный и любое изменение его потоков может принести ухудшение погоды.

Закат медленно догорал, охватывая огнем широкую дорожку правее нашего курса. Днем удалось поймать десяток крупных ставрид и две скумбрии, которые Борис приготовил на ужин. Вкуснотища! Наконец-то мы начинаем жить настоящей морской жизнью. Ночью ветерок поубавился, но "Мелькарт", хоть и с меньшей скоростью, продолжал держаться на курсе.

Рассвет застал нас в семидесяти милях от ближайшего берега. Мы углуби-

***Приятно побывать на судне, которому более ста лет. И.Мельник,***

лись в Кантабрийское море и, пока погода позволяла, уходили все дальше и дальше. К обеду второго дня, после выхода из Ле-Пале, ветер усилился и вскоре принес с собой высокую волну, заигравшую на поверхности длинных пологих океанских волн. Скорость возросла, обрадовав Виталия и Сергея.

— Дня четыре такого ветра — и Бискай за нами, — восторженно воскликнул опытный моряк.

— Эх, не спешите, Виталий Александрович, дай Бог, чтобы к вечеру ветер не поменял направление.

— Ты всегда, Игорь,такой скептик? Мы вышли в океан и должны его победить.

— Не согласен с вами. Древние не побеждали океан, а переигрывали его. Штурмом здесь не победить. Мы не на огромном пароходе.

Виталий махнул в мою сторону рукой и сменил Геннадия на руле.

— Быстр ты, Виталик, — проворчал Дмитрич, самый старший из всех участников похода. Владимир и Виталий были почти ровесники, обоим за шестьдесят, поэтому и разговор между ними складывался всегда проще, чем с нами, молодыми, кто еще не перешел сорокалетний рубеж.

К ночи, как я и предполагал, ветер начал менять направление. От берега мы ушли почти на сто пятьдесят миль. Разгулявшиеся под действием ветра волны начали беспощадно бить "Мелькарт" в правый борт. Буквально на глазах их высота выросла, и проваливаясь между гребнями, мы видели пену у себя над головой. Раз за разом кораблик выныривал из пенных пропастей, и, казалось, что великан-волшебник играет нами в своих ладонях. Мачта заскрипела в степсе, но, надежно растянутая, уже не пыталась вырваться из его объятий. Корабль хорошо слушался руля, но все говорило о том, что нам придется к ночи вновь менять курс и идти к берегу.

— Больше тянуть нельзя, меняем курс или нас начнет захлестывать боковыми волнами, — прокричал сменивший Виталия на руле Игорь.

Сергей и Анатолий сосредоточились над картой и вскоре выдали Игорю новый ориентир — "Мелькарт" сразу же выровнялся и, если раньше он плясал и бился на волнах, то теперь стал грациозно переваливать через них. Подобрав парус и уменьшив скорость, мы пошли в сторону французских берегов, пытаясь,

*А.Ерес, Г.Казак.* *Экипаж в кают-компании парусника*

насколько это возможно, держаться вдали от них. Но погода была неумолима. Северо-западный ветер, как мы ни старались, прижимал нас к берегу. Ночь прошла спокойно, утром же оказалось, что мы стали ближе к земле на сорок миль, а наш маршрут, проложенный на карте, выглядел, как длинный крюк, у которого короткая сторона и была возвращением к берегам Франции.

— Все, это как минимум на три дня, — расстроившись, сказал капитан.

— А что делать, ветру не прикажешь, — подбодрил его Славик. — Счастье, что волнение поубавилось и можно ловить рыбу.

К обеду сквозь тучи пробилось солнышко. Все поснимали с себя куртки и свитера и расположились загорать. Над палубой полились морские байки, под которые я уснул. Вскоре меня разбудили возгласы товарищей. Спросонья я не сразу понял, что они увидели на воде, но, разобравшись, ахнул от восторга. Привлеченные тихо плывущим корабликом вплотную к его борту подошли и начали резвиться дельфины. Выпрыгивая из воды, они смеялись над нами, приглашая в свою стихию. Дельфины следовали за нами больше часа, а затем устремились в сторону большого сухогруза, шедшего к берегам Англии.

Ветер и волнения не позволяли сменить курс и, смирившись, члены экипажа любовались океаном. Тишину прервал Сергей Замбриборщ. Он обратился ко мне:

— Знаешь, Игорь, дома мы часто говорили о походах в океане, там это казалось так просто. Плыви — не хочу, а на самом деле погода чуть ли не каждый день вносит свои коррективы.

— Видимо, поэтому так долго и плавал Гимилькон к этим землям. Помнишь, я зачитывал сохранившиеся у Авиены отрывки о его плавании.

— Помню, но там вообще много неясного, речь даже идет о Саргассовом море, а оно на той стороне океана, тысячи миль отсюда. Могло ли его так далеко отнести?

— Я в это не верю, мне кажется, что вообще перипл Гимилькона — это хорошо сработанная компиляция разных источников. Что-то видел сам Гимилькон, а что-то добавлено из знаний других мореходов.

— Так что, возможно, чтобы кто-то достиг Саргассова моря?

— Сомневаюсь, хотя я и говорил ранее, что в VI в. до н.э. финикийцы обогнули Африку, а этот поход гораздо более дальний, чем к берегам Америки. Не-

***Как и везде в Испании, рыбаки угощали нас рыбой. В руках у кока Б.Иващенко небольшая акула***

которые историки в XIX веке, ссылаясь на античные источники, предполагали, что древние мореходы открыли Саргассово море — часть гигантской штилевой области в западной субтропической полосе Атлантического океана. Однако до нашего времени не удалось найти ни одного доказательства того, что древние средиземноморские мореходы бывали в этой части Атлантики, как, впрочем, нет никаких доказательств их путешествия и в Америку.

— Жаль, — задумчиво произнес Сергей. — Я так люблю книги Хейердала. Он пытался доказать возможность таких плаваний всю свою жизнь.

— Хейердал был великий мечтатель и, думаю, последний романтик нашего мира. Кто знает, возможно, когда-нибудь его теории будут подкреплены археологическими находками. Но даже если это не произойдет, все равно я преклоняюсь перед его целеустремленностью…

Описав дугу почти в двести двадцать миль, "Мелькарт" вновь подошел к берегам Франции южнее острова Иль-д Йе. Если бы мы плыли вдоль берега, то прошли бы всего около восьмидесяти миль, к тому же сэкономив как минимум два дня. У побережья ветер вновь поменялся, перейдя к более северному, что позволило не углубляться в океан, а идти вдоль берега.

— Есть ли тут хоть какая-то надежда оторваться от опостылевшего берега? — не раз задавался вопросом Виталий.

Ответом ему было монотонное поскрипывание мачты и колышущийся колдунчик, точно указывающий направление ветра. Желание Виталия и рулевых отклонить "Мелькарт" более чем на $30^0$ от этого направления приводило к сбою хода и захлопыванию полотнища парусины. Бискай брал свое. На счастье, хорошо ловилась рыба, развлекая экипаж и давая работу коку. Однажды Славику удалось поймать даже рыбу-иглу длиною около метра. Ее мясо было зеленоватого оттенка, и вначале все опасались, чтобы оно не было ядовитым. Но оба Сергея, в прошлом биологи, убедили остальных не бояться цвета. На вкус рыба-игла оказалась, хоть и жестковатой, но очень вкусной. Ночью пятого дня после отхода из берегов острова Бель-Иль "Мелькарт" прошел скрытый туманом порт Ла-Рошель. Я не спал, и мы тихо переговаривались с Анатолием.

— Знаешь, там слева Ла-Рошель, последнее пристанище нашей "Ивлии".

— Да, именно в этом порту закончилась ее великолепная эпопея. Жалко, но

***Экипаж на набережной Кангаса. Второй слева мэр города сеньор Виллар. Крайний справа сеньор Мартинес, друг и помощник нашего экипажа***

что мы могли сделать? Годы взяли свое. Сколько сотен миль она прошла, сколько штормов испытала! Корпус обветшал, а средств на ремонт ни у кого не было.

— И все-таки, как жаль, что ее больше нет. Она могла бы стать украшением любого музея.

— Знаешь, Толя, люди не всегда знают, что творят, так произошло и с "Ивлией". Я по-доброму завидую лодкам Тура Хейердала и Тима Северина. Их удалось музеефицировать, и помогло им государство. А у нас государству ничего не надо, по-моему, оно и не знает, что творит.

Наши грустные размышления прервал впередсмотрящий.

— Впереди по курсу судно.

Присмотревшись, мы с Анатолием увидели чуть покачивающийся большой траулер, слабо освещенный огнями. Где-то через час мы с ним разминулись, но с рассветом он догнал "Мелькарт" и стал описывать вокруг него немыслимые фигуры. Десяток членов экипажа снимали нас на фото и кинокамеры. После Бреста и Дуарнене мы вновь ощутили себя актерами на сцене, которая звалась Кантабрийским морем. Рыбаки дали нам погоду. Прогноз был неутешителен. Ветер в ближайшие дни вновь перейдет на северо-западный, а значит, прижмет нас еще сильнее к берегу.

Короткое совещание привело к единственно правильному решению: заходить в удобный близлежащий порт, а таковым мог стать хорошо укрытый в глубокой бухте Аркашен, и ждать попутного ветра. Я видел, как расстроился Виталий, но выхода не было. Попытка номер два пересечения Биская напрямую также не увенчалась успехом. Через неделю плавания, пройдя почти четыреста миль, мы вынуждены были признать свое поражение и согласиться с тем, что Кантабрийское море в лоб не возьмешь.

Сумрачное, холодное утро застало нас на входе в Аркашен. Мы впервые заходили в порт, лежащий так глубоко в узкой бухте, да еще и закрытой песчаными отмелями-барами, которые во время прилива вода прикрывает еле-еле. И, конечно же, промахнулись. Французы, видевшие, как "Мелькарт" перепрыгнул песчаную отмель, зажмурились. В этот момент я отчетливо услышал шум песка под днищем, а сидевший на руле Игорь позже утверждал, что рулевое проскребло по грунту. Прыжок наш длился всего две-три минуты, но страха мы натерпелись вдоволь.

*Капитан А.Павленко и президент парусной федерации Галисии сеньор Кьерога*

*На «Мелькарте» варят волшебный напиток гемада*

Если бы “Мелькарт” сел на песок, двухметровые волны опрокинули бы его, как игрушку. Нам просто повезло. Как рассказали нам позднее французы, только в этом году на барах погибло три яхты, так же, как и мы, неправильно выбравшие точку входа в бухту. Надо отдать должное портовикам Аркашена, фарватер хорошо размечен, и допущенную ошибку стоило занести только на наш счет. В глубине бухты дул встречный ветер, мы опустили рей с парусом и собрались стать на якорь, но, узнав, что мы не имеем двигателя, французы на небольшом катере завели нас в яхт-клуб.

Яхт-клуб Аркашена — один из самых больших, которые я когда-либо видел. Зимой он вмещает более двух тысяч яхт и катеров, а летом вся бухта — парусная Мекка. Помывшись и приведя себя в порядок, после недельных скитаний и переживаний последних часов мы собрались на праздничный ужин.

— Предлагаю праздничный тост, — предложил капитан. — За наш “Мелькарт”! Он нас выручил и исправил ошибку, допущенную нами.

— Да уж, точно, — поддержали его остальные. — Мы перелетели через бары, как на крыльях.

Все чокнулись стаканчиками и, как заведено было еще при строительстве, вылили немного вина в степс. В душе я поздравил и самого себя. Создавая копию древнего корабля, я сделал его легким, это и спасло нас от неминуемой неприятности. Накатывающая на бары волна подняла нас и перебросила через песок. Сиди мы глубже хотя бы на полметра в воде, и беды было бы не миновать.

Ночь разбросала мириады звезд по небу; вино и сытный ужин всех расслабили; на рядом стоящих яхтах заиграла легкая музыка. Во второй раз нам не удалось пересечь Бискай, но волею случая мы попали в удивительно красивый французский город Аркашен — курорт и яхтенный порт на Атлантическом побережье Франции…

Взятый утром в капитании яхт-клуба прогноз погоды не предвещал ничего хорошего. Ветры в ближайшие дни были постоянные, средней силы, только против нашего курса. Подобная погода обещала продлиться три-четыре дня. Нам оставалось только ждать. Дни в Аркашене потекли однообразно.

Вне дома мы были уже больше месяца. Отпуска многих из участников подошли к концу. Покинул экипаж Дмитрич, за ним уехал Иван, вслед за которым мы

***г.Байона. На рейде — реконструкция каравеллы Пинсона «Пинта»***

простились и с нашим капитаном Анатолием Павленко. Толя передал свои обязанности Сергею Карповичу, и на борту нас осталась чертова дюжина — число не очень-то хорошее, в особенности не почитаемое моряками. Но тринадцать нас оставалось недолго. Гуляя по городу и фотографируя достопримечательности, Виктор набрел на небольшой бар, в котором хозяйничала не кто-нибудь, а самая настоящая одесситка — Надежда, вот уже несколько лет живущая в Аркашене после замужества. Ее муж — житель Аркашена и был хозяином бара. Узнав, что мы расквартировались в яхт-клубе, Надежда рассказала, что в соседнем городке живет щирый украинец Мыкола Хавар из Львова. Он был участником походов на казацкой чайке, с которой мы встречались на празднике в Бресте. К вечеру на велосипеде подкатил к борту "Мелькарта" и сам Мыкола, с которым, как оказалось, мы знакомы.

— Прывит, хлопци!

— Привет Николай, или как тебя, Мыкола. Ты что, с "чайки" списался?

— Пока да, — перешел гость на русский. — А вы что, в море готовитесь?

— Готовимся.

— А меня возьмете?

Я недолго думал. Лишние руки не помешают.

— Возьмем, а воды не боишься?

Мыкола засмеялся.

— Ну и ладушки, четырнадцатым будешь.

Стоянка в Аркашене продлилась почти неделю. Но даже такому упорному ветру поднадоело одно направление, и после суточного затишья он задул в сторону Испании. Время на размышления не было. Ранним утром, пройдя по фарватеру бары в окружении десятка маленьких яхт и катера спасательной службы Аркашена, "Мелькарт" в третий раз начал штурм Биская. Как я и предполагал, Виталий и Сергей вновь проложили наполеоновский курс прямо к берегам Галисии. Спорить с ними было бесполезно. Мои доводы, заключавшиеся в том, что короткими перебежками мы бы уже давно достигли цели, вновь прозвучали впустую. Стоянки на острове Бель-Иль и в Аркашене и так отняли у нас две недели.

Парусники не хотели меня слушать.

— Надо наверстать упущенное, — в один голос заявили Виталий и Сергей.

***Маршрут плавания Колумба и Пинсона (мозаика)***

Ну что ж, попытка номер три началась. “Мелькарт” легко скользил вдоль берега, а точнее высокой песчаной дюны. Как гласила лоция, самой высокой, более 200 метров, во всей Европе. По беловатой поверхности песчаной горы катились темные горошины.

— Смотри, Игорь, — обратился ко мне Славик, побывавший на дюне за время стоянки в Аркашене, — это люди катятся по песку вниз.

— Ты тоже катился?

— А как же! Так здорово, как будто с ледяной горки едешь, только медленнее.

За бортом “Мелькарта” вновь показались дельфины. Их привлек звук аккордеона, меха которого растянул наш новый член экипажа Мыкола. Как будто заслышав игру, стал раздувать парус легкий ветер. Виталий и Сергей повеселели. Погода наконец-то была на их стороне, ветер дул точно в корму “Мелькарта”, который двигался в точности с проложенным курсом. По правде сказать, я тоже обрадовался. Минул уже почти месяц, как мы болтались в Кантабрийском море, а конца и краю этому не было видно. Завтрак, обед, ужин… Приемы пищи чередовались с ловлей рыбы и игрой на аккордеоне. Вахта сменяла вахту, океан был величественен и спокоен. Скорость “Мелькарта” то падала до 2,5 узла, то вырастала до четырех. Где-то слева по курсу, в глубине Биская, остался департамент Гасконь и одноименный с ним коварный залив Гасконь, опасное место для мореплавания даже в хорошую погоду. Он мелководен и по своему коварству напоминает наше Азовское море. Даже слабые ветры вздымают здесь невысокие, но очень крутые волны, которые зовутся стоячими. Они опасны и для небольших судов, и для океанских лайнеров.

— И все же гиблые здесь места, — оторвавшись от фотосъемки, произнес Виктор. — Холодное море, жестокое.

— Бискай, Витя, во все времена был опасен. Походили мы по нему. А по правде говоря, с трудом верится, что древние так запросто здесь плавали. Каждая волна несет опасность, а входы в бухты — то скалы, то бары, то вытекающие реки, с течением которых не справиться. Много вопросов, ох как много.

— Это уж точно, что вопросов много, — вступил в разговор сидевший на руле Саша Ерес. — Вот, к примеру, нам пока пересечь Бискай напрямую не уда-

***Виды г.Байоны***

лось, а как же это делали те, кто вез олово из Корнуолла?

— Возможно, они перевозили его небольшими партиями вдоль берега, зная удобные бухты. К примеру, десяток небольших лодок по тонне-полторы. Пять-семь человек экипажа, легкий парус. Выходили в апреле или мае. К летним штормам доходили до берегов Галисии. Там ждали осени и возвращались домой. В Галисии олово перекупали тартессцы и этапировали его дальше в устья крупных рек — Тежу, где теперь Лиссабон, или Гвадалквивира, недалеко от Гадеса. Там его уже забирали финикийцы, а за ними и карфагеняне. К олову из Корнуолла добавлялись серебро и свинец, добытые в рудниках Пиренеев.

— Тогда скажи, Игорь, откуда появилось в Бретони керамика, отождествляемая с финикийской?

— Думаю, что в этом нет большой загадки. Финикийцы шли к берегам Пиренеев не с пустыми руками. Они везли вина, масла, бальзамы, возможно, и высококачественную пшеницу. А тарой для этих грузов служили амфоры и другие глиняные сосуды. Хорошо инкрустированные чаши, кубки, посуда сами были хорошим товаром. Вот и отправлялась эта керамика назад поэтапно — до берегов Галисии, затем в Бретонь, а уже оттуда на берега Туманного Альбиона. Вероятно, торговали и оружием.

— Следовательно, торг шел не напрямую, а через посредников? — спросил Александр.

— Наш поход все больше заставляет меня об этом думать. Очевидно, поэтому и не сохранилось никаких периплов со времен Финикии о походах на север, а карфагенская лоция Гимилькона туманна и очень путана.

— Кроме того правдоподобного описания шитых из шкур судов, — задумчиво произнес Сергей.

Он менял Сашу на руле и уже долго прислушивался к нашему разговору.

— Знаете, что я вам хочу сказать, я был просто озадачен, увидев, с какой ловкостью управляют ирландцы и бретонцы этими шитыми лодками на празднике. И не только в бухте, а и посреди океана. А эта девушка-ирландка, которой я помогал разгружать ее круглую кару! Лодка из бычьей кожи, а ведь не пропускала ни капли воды.

— Чему же ты удивляешься? Тим Северин на кожаном “Брендане” достиг

*Кельтское поселение скрыто туманом*

берегов Америки. Кожаные лодки очень крепкие, они выдерживают испытание даже льдом. Вспомни в перипле Гимилькона есть слова: "... на шитых своих судах они далеко бороздят и бурное море, и океанские бездны, полные чудовищ..." и еще: "... на таких судах из крепкой кожи переплывают они широкие моря". Помните в Бресте группу энтузиастов, возрождающих морские традиции кельтов во главе с Тристаном Кламорганом? Они уже построили семь больших кожаных лодок. Так вот, Тристан говорил, что каждая из них, помимо экипажа, снаряжения и продовольствия, может перевозить три-четыре тонны груза, и скорость у этих лодок под парусом 3-4 узла.

— И к тому же, Игорь, у них нет нашей огромной парусности, — добавил Сергей.

Наш разговор о поэтапной доставке металлов из Англии к Гибралтару поддержала погода, в третий раз показав свой неустойчивый характер. Вечером третьего дня, когда, казалось, нам удастся достичь берегов Галисии, ветер сник. В этот момент "Мелькарт" находился на траверзе порта Хихон, а за бортом после выхода из Аркашена осталось чуть более двухсот миль.

Наступила очередная депрессия, грозящая перейти или в шторм, или к изменению направления движения ветра. На наше "счастье", произошло и то и другое. В два часа ночи ветер сорвался со страшной силой и к трем часам разогнал крутую и высокую волну. Мы подготовились заранее, собрав парус. Все понимали, что противиться идущему в лоб шторму бесполезно и нужно попытаться зайти в порт Хихон. Но погода воспрепятствовала этому маневру. С рассветом стало понятно, что в Хихон нам не зайти, мешает этому направление волн, с силой подбрасывающих "Мелькарт". Возможность укрыться была в соседнем с Хихоном маленьком туристическом городке — Льянес. Если нам не удастся и этот маневр, то непогода, а она разыгралась не на шутку, за сутки загонит нас в залив Гасконь, который мы так старались миновать.

К девяти часам утра открылся покрытый свинцовыми тучами гористый берег Пиренеев. Скалы, рокот волн, холодный мелкий дождь. Вот вам и Бискай — все в одном лице: и улыбка, и гримаса. Вот и маяк показался. Он расположен высоко на скале, а узкая горловина входа в бухту прямо под ним. Ширина входа каких-то пятьдесят метров. Если промахнемся, беды не миновать. К тому же ве-

*Кельтская дорога*

*И вновь туман*

тер дует с запада вдоль берега, он будет нас сносить на скалы. При таких волнах весла не поставишь. Войдем или нет? В тот момент, когда я уже хотел дать Сергею команду изменить курс и уходить от берега, из входа в бухту вылетела красная моторная лодка с белым крестом на борту. В считанные минуты она подлетела к борту "Мелькарта". Если наш кораблик метался на волнах, как мячик, то эта небольшая резиновая лодка то взлетала до уровня нашей мачты, то оказывалась где-то в глубине бушующих волн. Но... столь сильный мотор, ведомый опытной рукой, делал это суденышко как непотопляемым, так и очень мореходным. Долго не раздумывая, Геннадий, находившийся на носу "Мелькарта", бросил испанцам буксировочный конец, а мы все навалились на рею, опуская парус, чтобы погасить скорость.

На счастье, все было сделано вовремя. Моторка взревела и, развернув нос "Мелькарта", направила его в створ бухты. Через считанные минуты мы оказались на спокойной воде узкой бухты, закрытой со всех сторон высоким скалистым берегом. В каких-то ста метрах от нас шел шторм, здесь же было тихо и уютно. Осматриваясь вокруг, я понял, что сами в бухту мы бы не вошли, и мое желание вести "Мелькарт" дальше было единственно верным. На борт ловко взобрался молодой испанец. Подавая всем по очереди руку, он представлялся:

— Рамон, — и поднимал большой палец вверх.

Отшвартовавшись, мы также стали пожимать друг другу руки. Бискай был милостив, и хотя мы и в третий раз не преодолели его напрямую, но остались живы, а шторм, как потом рассказали нам в гидрометеорологическом центре Льянеса, был обозначен как пятибалльный, с высотой волн 2,8 — 3,0 метра. Порывы ветра достигали 15 м/сек.

Вначале не верилось, что "Мелькарт" выдержал это испытание и так легко противостоял высоченным волнам. Но факт остался фактом, и, как оказалось, это был всего лишь предвестник тех штормов, которые выпали на его долю в будущем.

*Реконструкции кельтских лодок*

*Ирландская кара*

# Глава 11.
# *За оловом в Тартесс*

Шторм как внезапно родился на просторах Биская, так же внезапно и замер, только ветер не поменял свое направление. С упрямством, достойным лучшего применения, он гнал воды Атлантики к берегам Франции, не давая нам никаких шансов на выход в море. Прошла неделя. Испанцы привыкли к тому, что в маленьком Богом забытом Льянесе стоит маленький кораблик. Рыбаки подкармливали нас рыбой, иногда горожане приносили нам вино и сигары. С каждым уходящим днем шансы на выход в море становились все более призрачными.

Ветер не менял своего направления, и по долговременному прогнозу изменений не следовало ждать как в ближайшее время, так и в отдаленной перспективе. Разобидевшись на погоду и меня, не желавшего в четвертый раз рисковать, улетел домой Виталий. Вслед за ним стали собираться и остальные члены экипажа.

Я не видел никакой беды в том, что мы не преодолели Бискай за один сезон и не пошли дальше, возможно даже через океан. Маленькое суденышко показало себя выше всяких похвал, борясь со штормом, пройдя сотни миль в океане. Мы сами допустили несколько просчетов. Уверен, что если бы изначально мы не нацеливались на штурм Биская, а шли бы вдоль берега, то давно бы обогнули северо-западный угол Испании. Но и то, что было сделано, следовало признать огромным успехом.

Кораблик размером всего двенадцать метров совершил плавание там, где и сегодня с опаской ходят большие суда. К 1 сентября была сделана консервация, и хорошо накрытый тентом "Мелькарт" остался зимовать в узкой бухте Льянеса. В Испании присматривать за ним будут Сергей Карпович, Сергей Михов и Виктор Березовский. Все остальные, хоть и разными дорогами, но к середине сентября добрались домой.

Осень, а за ней зима, не принесли никаких неожиданностей. Как я и предполагал еще во время экспедиции, частично поменялся экипаж. Кроме "зимовщиков", команду покинули Виталий Оплачко, Иван Иванов, Владимир Ермаков,

присоединились двое новичков из Кривого Рога, фотографы Слава Белоус и Сергей Завальнюк.

Добираться к "Мелькарту" в новом сезоне было решено двумя машинами и небольшим микроавтобусом, который мы арендовали в Черновцах. В одной из машин, ведомой Сергеем Замбриборщем, поедут Наташа — его жена, капитан Анатолий и боцман Саша. В другой, которую поведет Сергей Рябоконь, наш старый "ивлевец" — его жена Вероника, я и рулевой Игорь Зяблов. Мы с Игорем едем через Францию, такие родные и любимые Брест и Дуарнене, где наши "французы" заготовили для экспедиции продукты. Вновь постарался Олег Сидоренко.

Через Париж пройдет микроавтобус с остальными членами экипажа. Там их ждет еще один "француз" Юра Шойко и тоже продукты, которые для нас приготовила христианская миссия во главе с ее настоятелем Пэром Артуром, помогавшим нашим экспедициям еще во времена "Ивлии".

В заботах и хлопотах получения виз пролетела весна. Лето выдалось жарким. И вот 12 июля почти в одно время все мы выезжаем из пыльной Одессы.

Мелькают за окнами границы: Венгрия, Австрия, Германия, а вот и Франция — страна, с которой у меня и моих друзей связано много и хорошего, и трагичного. Цель нашей поездки — Брест, но первоначально Сергей хочет заехать к своим французским друзьям, живущим и работающим, можно сказать, на краю света, в небольшом городке Плюмер Буду, где расположился крупнейший в Европе метеоцентр.

Дорога извивается между невысокими холмами, покрытыми красивым хвойным лесом. Даже запах выхлопных газов не может перебить ни на что не похожий запах океана. Не сосчитать оттенков, которые в него входят. Они несравнимы ни с чем. Из машины океан не виден, но он присутствует везде, особенно в цвете неба. Как это происходит, нельзя сказать точно. Физик сказал бы, что здесь действуют законы дифракции и интерференции. Мы не физики, и чувствуем грандиозную мощь океана, очевидно, шестым чувством. На площади небольшого бретонского городка нас встречает Гаэль Кедрон. Бертран — в вычислительном центре и придет домой только к 8 часам вечера. Проехав вслед за Гаэль несколько километров, мы видим невероятную картину. Притормаживаем. В небольшой,

*Окрестности Кангаса*

*Рыбак за починкой сетей*

окруженной холмами долине расположился самый современный в Европе метеоцентр. Спутниковые антенны, устремленные в небо, больше напоминают кадры из фантастических фильмов, чем реальную картину. Как известно, Бискайский залив — это кузница всей европейской погоды, а этот невероятных размеров метеорологический центр не что иное, как кузница информации о европейской погоде. Отсюда данные о циклонах и антициклонах поступают в Париж, где обрабатываются и передаются далее по всему миру. На центр работают десятки спутников, педантично высматривающих и подмечающих все изъяны в атмосфере. У Бертрана и Гаэль гостят друзья, Марко и Хюгет, бретонцы, работающие сейчас на юге. Так что мы не первые гости. В доме царит хаос от количества приезжих, но хозяйка радушна и приветлива. Вечером с приходом Бертрана мы все собираемся за столом. Бертран достает небольшую гармонику, очень похожую на гармони из российской глубинки, и начинает петь. Поет он на бретонском языке, абсолютно непонятном не только нам. Мало кто из французов знает бретонский.

Бретонцы — народность во Франции, потомки кельтов, переселившихся из Британии в V — VI вв. вследствие вторжения англов и саксов. Бретонцы и поныне бережно сохраняют древний язык, принадлежащий к группе кельтских языков. Наши новые друзья-бретонцы любят свой суровый край, прошлое своего народа. Еще до прихода сюда бритов земли эти были заселены кельтами. Римляне, захватившие полуостров в середине I века до н.э., называли провинцию "Арморика".

Приостановив исполнение, Бертран и Марко произносят: "Я-а-а-х-м-а-д". По-бретонски так звучит тост "на здоровье". По нашей традиции мы сталкиваем в едином салюте бокалы. Потомки кельтов угощают нас древнейшим напитком — кальвой — самогоном, выработанным из яблок. Виноград в этих местах не растет, зато небольших зеленоватых яблок, пригодных для изготовления сидра, яблочного вина и кальвадоса, вдоволь. Вдоволь и ароматных трав, на которых настаиваются напитки. Каждый бретонский дом хранит только одному ему известные рецепты приготовления спиртных напитков. И, как утверждают бретонцы, их готовили еще их пращуры — кельты. Дома бретонцев хранят не только рецепты старинных блюд и напитков. Это еще и легенды, сказки, баллады. В душах и

***Острова Хио***

умах бретонцев причудливо переплелись христианские религиозные верования и древние кельтские культы. Бретонцы любят своих фантастических героев, верят в домовых и духов, празднуют языческие праздники. И, на мой взгляд, это здорово. Во всех этих проявлениях живет душа народа, не искорененная ни французским духом, ни католической церковью.

Климат Бретони достаточно суров и выражается он в очень сильных ветрах, дующих с просторов Атлантики с октября по май месяц. До последнего времени Бретонь была провинцией, основу жизнедеятельности которой составляли рыболовство и сельское хозяйство. В последнее время развитие получила промышленность.

Прекрасный вечер подходит к концу. Последний бокал и последний вопрос к Бертрану:

— Бертран, почему в прошлом году, когда "Мелькарт" шел через Бискай, все прогнозы погоды, которые мы запрашивали во Франции, а затем в Испании, оказались несостоятельными?

Ответ Бертрана обескураживающе прост.

— Мы не прогнозируем погоду в Бискае более чем на 12 часов, остальное — перспективные предположения, которые делаются в Париже и во всех остальных метеоцентрах.

— Вот это да! И это при всех современных достижениях науки и техники!

— Я думаю, что кельты, а затем и средневековые бретонцы, лучше в этом разбирались, — смеясь, добавил хозяин дома. — Они были ближе к природе.

На следующий день мы с Игорем отправляемся сперва в Брест, а затем и в Дуарнене, где встречаемся со старыми друзьями. Расспросам нет конца.

— Как шли в прошлом году?

— Как ведет себя "Мелькарт" на волне?

— Какая скорость?

Три дня пролетели совершенно незаметно, нам пора собираться в дорогу. К сожалению, не радуют новости с самого "Мелькарта". Анатолий дозвонился до Франции, и наше застолье было прервано экстренным сообщением. Экипаж добрался до корабля без происшествий. Сам "Мелькарт" в очень хорошем состоя-

*Кельтские петроглифы*

*Острова Хио, закрывающие вход*

нии, но вот парусина, наш движитель и спаситель, в ужасном состоянии. Часть материала заплесневела, а есть места, которые подгнили.

— Что будете делать? — спрашивают в один голос наши "французы" Женя, Сергей и Олег.

— Вопрос, конечно, интересный. Что делать? Срочно отправляться в Испанию, искать ткань и если уж не перешивать весь парус, то латать его. Без паруса мы в океан не пойдем. Опыт прошлого года показал — на веслах там делать нечего.

Наши друзья о чем-то совещаются вполголоса, вскоре вынося вердикт:

— Знаете, мужики, мы тут решили, что поможем вам деньгами, чтобы отремонтировать парусину, а продукты уже упакованы.

Еще раз спасибо директору французского консервного завода Petit Navire и, конечно же, Олежке Сидоренко, вот уже в который раз снабжавшему экспедицию драгоценными консервами.

Близится к концу наше скоротечное пребывание в Дуарнене. Здесь мы расстаемся не только с нашими "французами", но и с верными спутниками Сережей и Вероникой Рябоконь. Их путешествие продолжается, но Дуарнене — это крайняя западная точка, куда они забрались в этом году. Нам же с Игорем предстоит еще проехать более 1000 километров на юго-запад, до встречи с "Мелькартом" .

Запакованы продукты, и Олег отвозит нас на поезд, следующий до границы с Испанией. Там нам предстоит пересесть на автобус. Груз не из легких. Мы везем 50 кг чистейшего консервированного тунцового мяса, способного заменить обычное мясо в любом из приготовляемых на судне блюд. До отправления поезда две минуты... Прощаемся. Вдруг над перроном повисает объявление. Олег замирает и говорит:

— Ребята, по мегафону только что объявили: "Галерники, выйдите на перрон, вас ищет Саша".

Мы поворачиваемся лицом к вокзалу. Навстречу бегут Саша Кирпичев, с которым мы так и не виделись, его жена и дети. Комок подкатывается к горлу. Мы даже ничего не успеваем сказать друг другу. Поезд трогается. Я и Игорь находимся в полном оцепенении. Только сейчас я обнаруживаю в руках домашней

*в бухту Виго* *Н.Бадюк*

выпечки кекс и бутылку бордо. У Игоря в руках конверт с деньгами на ремонт паруса. Черт побери, а мы ведь побывали в своей молодости. Зажмуриваю глаза. Это моя своеобразная машина времени. В воображении возникает июль 1992 года; Дуарнене; прощание с "Ивлией"...

Поезд мерно постукивает железом, и уже утром мы оказываемся в пограничном городе Ирун. Здесь предстоит пересадка на автобус. Наш багаж несколько смутил водителя, а может быть, и насторожил. Земля Пай-Баско, что означает в переводе Нижняя Баскония, — самая неспокойная часть Испании.

Яростно защищая свободу в Чечне и Югославии, Европейский Союз и НАТО помалкивают о том, что происходит в благополучной Испании. А имя происходящему — необъявленная партизанская война. Убийства, взрывы, поджоги. Анонимные угрозы. Весь спектр необъявленной войны. Столица земли басков — Бильбао, крупный промышленный центр, откуда и исходит угроза целостности Испании.

Баски, древний и свободолюбивый народ, сохраняли свою самостоятельность в период арабского завоевания Испании в VIII – XIII веках. Пользовалась Баскония автономией и привилегиями и при объединении с Кастилией в XIV – XIX веках. Во время гражданской войны 1936 – 1939 годов большинство баскского населения сражалось на стороне республиканцев, за что при режиме Франко земля басков подвергалась законодательному прессингу, вплоть до запрещения литературных изданий и газет на баскском языке.

После смерти Франко баски возобновили свою борьбу за автономию, привилегии и самостоятельность. Не добившись политического решения вопроса, подпольные террористические группировки начали необъявленную войну против Испании.

Автобус медленно спускается с почти отвесной скалы. Перед нами открылся вид на Бильбао. Город затянут смогом и дымом, клубящимся из труб огромных сталелитейных заводов. Узкой лентой через Бильбао вьется река Нервион, в которую с приливом устремляются крупнотоннажные суда. В городе почти нет растительности, и сейчас, в полдень, чувствуешь себя, как на раскаленной сковородке.

***Французские друзья экипажа «Мелькарт»: потомки кельтов Хьюгет и Марко (слева); Гаэль и Бертран (справа); в центре — И.Зяблов, Сергей и Вероника Рябоконь***

Благо, что остановка короткая, и вскоре, взобравшись на высокую гору, мы продолжаем свое путешествие.

Последующие три часа езды пролетают незаметно. Автобус притормаживает, и мы оказываемся в астурийском Льянесе — городе, приютившем "Мелькарт" на зимовку. Наконец-то весь экипаж в сборе. Нас ждут и приветствуют друзья, которые всю предыдущую неделю не покладая рук чистили, шпаклевали и красили корабль. "Мелькарт" выглядит просто блестяще. Однако не стоит преждевременно радоваться. Парусина, разложенная на причале, говорит сама за себя. Она вся в заплатах, а кое-где виднеются и незашитые дыры. "Зимовщики" не позаботились о сохранности парусов. Их сложили на мокрый пол в подвале, и вода сделала свое дело. Парусина заплесневела и прогнила. Благо, что наш капитан — человек решительный и смелый. Он не опустил руки, принял решение ремонтировать парусину еще до нашего приезда. Весь экипаж начал резать и кроить новые куски. Ежедневно на ремонте паруса работало семь человек. Времени на долгие застолья и встречи нет. Мы с Игорем сразу же приступаем к работе. Я берусь за кисти и краску, обновляя рулевое весло, а Игорь начинает подправлять изображение "Мелькарта" на парусе, которое выглядит с заплатами просто ужасающе. Только поздно ночью мы собираемся за одним столом.

— Ребята, что говорить, денег на новый парус у нас нет. Наши "французы" передали деньги на ремонт, но раз вы и без них справились, то израсходуем их на дополнительное питание.

— Да мы, Игорь, и не горюем, — отозвался Саша Ерес. — Только поспешить надо, а то на праздник не успеем.

Еще зимой, узнав о том, что "Мелькарт" зимует в Льянесе, экипаж был приглашен для участия в морском фестивале, который проводит парусная федерация Галисии. Основная цель праздника — популяризация парусного спорта. От Льянеса до города Рибадео, где стартует регата, 140 миль.

— Саша, я с тобой согласен, к тому же и погода наша. Ветры слабые, но дуют с востока, а то как бы Бискай вновь не показал свой нрав.

— Ты знаешь, наш друг — спасатель Рамон, говорит, что сейчас хорошее время для старта. Через неделю начнется прошлогодняя катавасия, — разливая

***На причалах Кангаса всегда чинят сети***

по стаканчикам хорошее испанское вино, вступает в разговор Анатолий.

В это время, поколдовав возле рулевого, Игорь и Славик закрепили литую фигурку Мелькарта, нашего покровителя. У нас уже был специальный обряд по вступлению божества на борт. Фигурка была облита спиртом и подожжена, затем залита ледяной водой. Как древнего финикийского основателя Тира Усоя, его не должны были взять ни вода, ни огонь.

— Ну вот и все на местах: и кораблик, и предводитель, и экипаж. Пора и в море, — провозглашая тост, поднимает стаканчик с вином Игорь.

— Это ты прав, а то когда вас не было, мы первые дни спали на пирсе, пока краска внутри корабля выветрилась, так вот я не раз слышал, как кто-то ходил по палубе. Мелькартик наш волновался, — задумчиво произнес Анатолий.

Прошло еще два дня, и наконец-то мы вышли из Льянеса с отливом в 15.00 28 июля. Ветер очень слабый, все время меняющий направление. Волна небольшая, но очень короткая, так что лодку подбрасывает, как мячик. Парусина хлопает, как крылья птицы. Хлопает, но держится. Пасмурно. Капитан и рулевые колдуют, выбирая оптимальное положение паруса. Хода почти нет. Год тому назад наш "Мелькарт", преследуемый штормом, вошел в бухту Льянеса. Сегодня, в холодную и пасмурную погоду, мы покидаем серые насупившиеся астурийские берега.

Час проходит за часом, близится вечер, который приносит с собой устойчивый ветер с берега. Уставшая парусина раздувается, "Мелькарт" набирает ход.

Вместе со скоростью ослабевает качка, порядком всех измотавшая. Скорость доходит до 4 узлов. Мы отвыкли от корабля, он — от нас. Наш покровитель Мелькарт стоит рядом с рулевым и пристально посматривает вокруг. В отливе свинцового неба он грозен, ему явно не по душе наши робкие действия. Ночь проходит без происшествий. Экипаж разбит на вахты по три человека, которые заступают на дежурства каждые три часа.

Основная нагрузка на рулевых. Их у нас трое — капитан Анатолий Павленко, отец и сын Игорь и Славик Зябловы. Я в море — обычный матрос, это принципиальная позиция, командовать мне слишком много приходится на берегу. Заступаю на вахту вместе с капитаном и новичком — фотохудожником из Криво-

*Традиционная рыбацкая лодка* *Бухта Виго*

го Рога Славиком Белоусом. Одна из наших вахт, так называемая "собачья", с 4 до 8 утра. Под утро зябко. Восходы здесь гораздо позже, чем у нас, так как время сдвинуто искусственно на два часа. Хотя сейчас и лето, но восход по часам в половине седьмого утра. Мимо горами проходят океанские грузовики. Я думаю, что с их мостика мы вообще не должны быть видны. Надо быть очень осторожными. Несколько раз ночью приходилось освещать парус, чтобы нас заметили и изменили курс. Утро такое же мрачное, как и весь предыдущий день. "Мелькарт" движется к намеченной цели. То ослабевая, то усиливаясь, ветер надувает парус. Наше удаление от берега около 20 миль. День проходит без происшествий, впрочем, как и следующая ночь. Под утро ветер совсем стихает. Это не предвещает ничего хорошего. Анатолий на руле окликает меня, занимающего позицию впередсмотрящего.

— Игорь, чувствуешь, водная пыль летит?

У меня и вправду все лицо, руки, одежда мокрые. Я думал, что это роса. На самом деле капитан считает, что это брызги.

— Толя, но посмотри, океан абсолютно спокоен.

— Здесь спокоен, но где-то совсем рядом идет шторм, — говорит Анатолий.

Опыта ему не занимать. Как по волшебству, начинает раздувать парус. Через какой-то час скорость "Мелькарта" достигает 6 узлов. Волна вздыбливает кораблик, и он начинает брыкаться, как норовистый конь. На руле Игорь Зяблов. Я связываюсь с регатой. В создавшихся условиях нам не рекомендуют заходить в Рибодео, к тому же в полдень регата оттуда выходит и пройдет 27 миль до следующего пункта назначения — порта Сидейра. Скорость растет. Если так пойдет и дальше, мы вскоре догоним регату. 7 узлов, 8 узлов, 8,5 узла... С такой скоростью "Мелькарт" еще не ходил.

Волны громоздятся и возвышаются над нами. Впереди открывается мыс Стака-де-Барес — это крайняя северная точка Испании. "Мелькарт" не плывет, он буквально летит. Под самым берегом видны несколько яхт. Связи с ними нет. Скорость 9,5 узла. Пока парусина держится, но кое-где швы начинают светиться. Шторм разыгрывается все сильнее. Заходить в Сидейру или идти со штормом

*«Мелькарт» на отдыхе*

дальше? Капитан принимает решение заходить. Я согласен с ним. Переводим парусину под левый галс. Жуткий порыв ветра. “Мелькарт” клонит. Он ложится на правый борт. Парус всего в нескольких сантиметрах от воды. По команде мы все переходим на левый борт, откренивая кораблик. Нашего живого веса не хватает. Рулевое весло, находящееся у нас по левому борту, выходит из воды, и мы “едем” на боку по волнам с креном более тридцати градусов. “Мелькарт” неуправляем. От переворота и гибели нас спасает только его легкость. Поплавок, он и есть поплавок.

Боком, как краб, движемся, переваливая одну волну за другой. Парусину со страшной силой бьет о мачту. Она трещит и начинает разрываться по швам. Минуты — как вечность. Что произойдет раньше? Парусину разорвет или она попадет в воду? Во втором случае мы неизбежно возьмем воду на борт и тогда беды не миновать. Сантиметр за сантиметром парус расползается по швам. Как умирающий зверь, он перестает биться в агонии. Скорость падает, но чтобы обрывки материи не угодили в воду, парус следует немедленно подобрать. Несмотря на сильный крен, к мачте подбирается Руслан Михайлевский и наваливается всей своей немалой массой на израненный парус. Рея идет вниз и бесформенная груда тряпок, бывшая когда-то гордым движителем, горой собирается на палубе.

“Мелькарт” выравнивается. Над палубой повисает гнетущая тишина. Подгоняемые сильными порывами ветра, мы неотвратимо движемся к берегу. В четырех милях юго-западнее входа в бухту Сидейра узкой полосой, ограниченной с двух сторон острыми скалами, вытянулся пляж — Фруэсейра. Туда мы и дрейфуем. Цель — стать на якорь, переждать бурю и затем на веслах выбираться в ближайший порт.

На борту никто не разговаривает. Да и о чем говорить? Мы все заглянули в глаза смерти. Что принесет отстой у берега?

До берега метров сто. “Мелькарт” взлетает, а затем резко падает вниз. Как это ни печально, но у берега волна еще выше, чем была в открытом океане. Якорь пока держит. Но ветер не ослабевает. День близится к вечеру. Надо принимать какое-либо решение. Долго не совещаясь, мы с капитаном и рулевым приходим к общему мнению: необходимо запросить помощь. Связываюсь по радио со спаса-

*Улов*

*Консервация судна в Кангасе на зимний период*

телями. И прошу помощь. Даю наши координаты, размерения судна и жду. Меня запрашивают о принадлежности судна, коммерческое оно или яхта? Отвечаю. Оператор сообщает, что работает на коммерческую организацию и услуги по спасению его фирмы платные.

— Есть ли у вас деньги на оплату спасательных работ?

— Нет, — отвечаю я.

— Тогда подождите, я свяжу вас с государственной службой спасения.

Через несколько минут на связь выходит другой оператор. Вновь сообщаем координаты. И ждем. Ожидание достаточно длительное. "Мелькарт" подбрасывает, как щепку. Вот-вот сдвинется якорь. Неожиданно обнаруживаем в провалах волн оранжевый катер. Он медленно, зигзаг за зигзагом приближается к нам. Связь устойчивая. Капитан спасателя сообщает, каким бортом будет подходить. Принята выброска, пошел буксировочный. Ребята изо всех сил тянут якорь. Вот он и на палубе. Кажется, все. Пошли. Смеркается. Волны кажутся еще выше. Вскарабкавшись на гребень, мы летим вниз. Удар. Корпус потрескивает. Взлет. Падение. Удар. Взлет. Падение. Удар. Выдержит ли корпус?..

Экипаж спасателя очень опытный. Увидев, в каком положении мы находимся, спасатель начинает выписывать зигзаги и движется, как змея. Тем самым мы начинаем преодолевать волны по касательной. Удары становятся слабее. Но продвижение в спасательную бухту замедляется. Четыре часа длится путь длиной в пять миль. Ветер приносит дождь, а затем и град. Никто из нас с такой погодой никогда не сталкивался. А ведь сегодня ночь с 31 июля на 1 августа. Самый разгар лета! Холодно. Все промокли до нитки, но никто не спускается вниз. Здесь только я и радиопередатчик, по которому время от времени мы ведем неторопливые беседы с капитаном спасателя.

От качки меня мутит. Капитанская "Мелькарта" совсем крохотная, и переносить качку внутри замкнутого пространства очень тяжело. Но уйти наверх я не могу. Спасатель вызывает постоянно. Вопросы и ответы просты и одинаковы.

— Как люди?

— Нормально.

— Травмы есть?

***Подготовка к новой экспедиции***

— Нет.
— Вода в корпус попадает?
— Нет.
— Держитесь. Скоро будем в бухте.
— О'К.

"Скоро" длится четыре часа, но вот, наконец, и бухта Сидейры. Вокруг темень. Позже мы узнали, что в городе ураган нарушил электрообеспечение, а мусорные "альтфатеры" летали не хуже чаек. Швартуемся. Опасность позади. Спасатель быстро уходит. В море терпят бедствие еще несколько судов. Как оказалось впоследствии, уже после нас спасатели завели в Сидейру четыре яхты.

Ветер в бухте нарастает с новой силой. Пробиваясь сквозь его порывы, к нам бегут испанцы. В руках у них виски и водка. Никто из нас не может даже говорить. Пришедшие — это члены экипажей яхт, которым повезло прийти в Сидейру до начала шторма. Теперь они отогревают, как могут, тех, кто штормовал.

Укрывшись под стеной мола, разливаем спиртное, деля намокший хлеб и нехитрые консервы. Алкоголь делает свое дело, отогревая не только тело, но и душу. Наш повар Борис мрачновато резюмирует:

— Ну что, мы теперь все побратимы, а второй день рождения у нас 31 июля?

Ответом ему служит молчание. Вновь и вновь наполняются стаканчики. Три часа ночи, пора спать...

Шум на пирсе разбудил меня. Проснувшийся раньше Сергей Замбриборщ достучался до моего сознания, сообщив, что меня ждет президент Галисийской регаты господин Кьерога. Господин Кьерога — подтянутый мужчина лет шестидесяти с явно чувствующейся военной выправкой. Ничего удивительного. В прошлом он капитан-инженер ВМС Испании. В настоящее время он не только президент парусной федерации Галисии, но и вице-президент Кельтского общества истории и традиции.

Господин Кьерога поздравляет нас с благополучным спасением: "Мы поможем вам с ремонтом парусов и организуем питание. Проблем со стоянкой в Сидейре не будет. Но вот одна проблема движется за вами из Астурии. По указа-

*Экипаж 2003 года готовит корабль к новому плаванию*

нию капитана порта Хихона "Мелькарт" арестован".

Я чуть не присел, потеряв дар речи. Вот уж и вправду "из огня да в полымя". Господин Кьерога объяснил следующее. Оказывается, наши друзья-"зимовщики" успели не только парусину сгноить, а еще и испортить отношения с властьпредержащим над всеми портами Астурии, капитаном порта Хихон господином Игнасио Фидалго. Сегодня невозможно восстановить, как происходил разговор между старшим "зимовщиком" Сергеем Карповичем и капитаном порта Хихон. Но, как следовало из бумаг, которые пришли в Сидейру от Фидалго, тот приказал предъявить ему "Мелькарт" после подготовки и только после этого выходить в море. Сергей как о сгнившей парусине, так и об этом разговоре ничего не сообщил. Мы ушли из Льянеса, никого не поставив в известность, что и послужило поводом для постановления об аресте.

Налицо все негативные стороны экспедиции. Парусина никуда не годится, арест будет снят только после внесения залога 550$, от страшных динамических нагрузок корпус корабля дал течь. Сказать, что настроение у всех очень подавленное, — это ничего не сказать. В 12.00 регата вышла из Сидейры. Мы же остались у причала. Единственной надеждой были слова господина Кьероги:

— Мы вам поможем.

Ветер немного ослаб, но дождь продолжал лить, как из ведра. Ситуация очень непростая. Регата ушла на Феррол, Кьерога уехал. Мы остались один на один с ворохом проблем.

На краю пирса остановился богатырского роста и телосложения мужчина.

— Кто-то говорит по-английски? — спросил он.

— Да, — ответил ему я.

— Меня зовут Хуан, там на лодке — мой племянник Педро. Мы тоже участники регаты. Наше положение вчера было не лучше, чем ваше. А вообще, спасатели завели в Сидейру двенадцать яхт. Одна была заполнена водой до половины. Мы сегодня тоже с регатой не вышли. Погода очень опасная. Господин Кьерога просит по возможности помочь вам, а завтра мы возьмем к себе на яхту двух человек и пойдем в Ла-Корунью.

На душе потеплело. Мы не одни. Подошел молодой человек, представив-

*... И вновь рыбаки подкармливают нас рыбой. Новые паруса «Мелькарта»*

шийся Педро. Через некоторое время на мобильный Хуана перезвонил Кьерога, сообщивший, что из Феррола к нам едет хозяин небольшой мастерской по пошиву парусов. Господин Карлос прибыл почти одновременно со звонком. Осмотрел разорванные паруса, покачал головой и сказал:

— Положение серьезное, но попытаемся вам помочь.

Мы погрузили паруса в машину. На прощанье он сказал, что ремонт может занять 2-3 дня. Будем ждать.

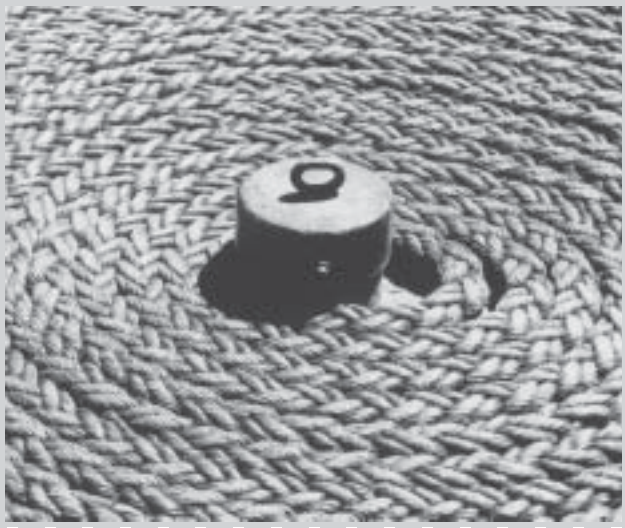
День и ночь прошли без происшествий. 2 августа регата перешла из Феррола в Ла-Корунью. Погода стала улучшаться. Дон Хуан и дон Педро стали готовиться к переходу на Ла-Корунью, пригласив меня и фотографа Славу Белоуса. На посещении Ла-Коруньи настаивал и господин Кьерога. Там экипажи судов принимал мэр, и президент федерации, будучи хорошим политиком, решил во что бы то ни стало представить членов экипажа "Мелькарта", возмутившего спокойствие регаты. Для небольшой яхты дона Хуана переход из Сидейры в Ла-Корунью должен был занять шесть часов.

Выходим из бухты. Дождь проливной, подгоняемые ветром, высокие волны раскачивают суденышко. Лавируя, дон Хуан ловит ветер. Скорость 4,5 — 5 узлов. Проходим мимо пляжа Фруэсейра. Воспоминание не из приятных. Ветер крепчает. Вместе с ним возрастает и наша скорость. Нужно бороться. Плавание на яхте ничем не напоминает плавание на плоских судах, таких как "Ивлия" и "Мелькарт". Как это ни странно, "Мелькарт" движется более плавно, и кажущаяся болтанка на нем не идет ни в какое сравнение с выматывающей качкой на яхте.

Дон Хуан протягивает мне метеосводку злополучного дня 31 июля. То, что я прочитал, заслуживало внимания. Скорость ветра 22-24 м/сек, высота волны 4,0 — 4,5 метра. Дождь. Град. Температура воздуха $8^0$ С, температура воды $14^0$ С. По нашему отсчету, мы побывали в семибальном шторме с порывами ветра, доходящими до шквала.

— Послушайте, дон Хуан, но у нас нет возможности получать сводку ежечасно. Зачем регата двигалась навстречу этому шторму? Вас что, не предупредили метеорологи?

*Улица, ведущая к набережной*



*Канаты*

— Предупредили, но слишком поздно, уже в море. Понимаешь, шторм родился не в Бискае, а в горах. Такое явление бывает очень редко и почти непредсказуемо. Поэтому он и был таким коротким — 8-9 часов. Это даже не шторм — это сорвавшаяся с гор лавина. Шквал. Взрыв, если хочешь.

Ну, Бискай! Вновь показал свой нрав. С содроганием я опять вспомнил пережитое.

Через три часа мы прошли вход в бухту Феррол, центральную военно-морскую базу Испании на Атлантическом побережье, а еще через три часа подошли к Ла-Корунье. Как и в день злополучного шторма, над городом светило яркое солнце и океан был спокоен. Здесь и тогда не было шторма. Не теряя времени, дон Хуан быстро отшвартовал лодку, и мы чуть ли не бегом отправились в мэрию.

Ла-Корунья — очень красивый город, небольшой (проживает 350 тыс. человек. — **Прим. авт.**), но обладающий всеми преимуществами миллионного гиганта. Это университет, международный аэропорт, крупный торговый порт, железнодорожный узел. При всей урбанизации город сохранил великолепную архитектуру, присутствует замечательная парковая зона. Здесь очень красивые набережные.

В зале заседаний мэрии участников регаты очень радушно принимает мэр города. Он отдельно останавливается на проблемах, возникших у нашего "Мелькарта", обещая поддержку и помощь. Выходя из мэрии, я поднял голову и посмотрел на герб. На гербе города был изображен атлет, попирающий ногой трехглавого великана. Великаном был никто иной, как Герион, а атлет — это всеми почитаемый Геракл. Но что эти легендарные личности делают на гербе современного города?

В соответствии с мифом, Герион пас на острове Эрифия священных коров. Животные понадобились царю Микен Эврисфею. За ними он отправил Геракла, который их добыл, убив Гериона. Легенда эта известна многим, но вот пастбища Гериона находились далеко на западе — на островах в океане. Причем же здесь Галисия и Ла-Корунья? Все очень просто. Мифология — не точная наука. Легенды разветвляются, как корни старого дуба. Одна из легенд гласит, будто бы остров Эрифия — вовсе не остров, а самая западная часть Европы.

*... и узлы*

*Добрые соседи. Такое увидишь только в Испании*

Ну что же, если это так, то лучшего места для Герионовых пастбищ, чем Галисия, не найти. А если вспомнить, что Геракл — это никто иной, как финикийский Мелькарт, то возможно, что покровитель Тира доходил до этих мест и совершил здесь какие-то подвиги. Греки же, восприняв часть финикийского мифотворчества, позднее приписали это своему любимому Гераклу.

Встреча в мэрии Ла-Коруньи, конечно же, не решила наших проблем, но очень обнадежила. На "Мелькарте" нас ждали два примечательных события, точнее две встречи.

Не покривлю душой — эти две встречи были предназначены самим Мелькартом. Первым, с кем нам суждено было познакомиться, был дон Пако — технический специалист местного горсовета. На удивление, он запросто заходил в кабинеты мэра и его заместителей, решал как бы невзначай простые для испанцев, но очень трудные для пришельцев вопросы. Это были в первую очередь продукты, выданные Красным Крестом. И хотя мы не особенно нуждались в продовольствии, пища наша была достаточно однообразна. Испанские сосиски, пироги и вино были как раз кстати. Помог дон Пако нам и бензином для автомобиля Сергея, так как капитану предстояла длинная поездка назад в Хихон.

По совету испанских друзей, мы надеялись смягчить сердце капитана порта Хихона, возложившего на "Мелькарт" штраф и арест. Гордый дон Фидалго остался непреклонен. Отнестись к нам по-человечески ему помешала обида на "зимовщиков", а, может быть, и простая неприязнь к инородцам.

Что бы не говорили украинские политики, а страну нашу в Европе не знают, непременно путают то с Россией, то с Польшей. Если доносятся до слуха простых европейцев вести об Украине, то их три: коррупция, братья Кличко и Шевченко. Обидно, но факт. Съездив в Хинон и ничего не добившись от господина Фидалго, наши друзья вернулись. И хотя парусина была уже починена, кораблик полностью готов к выходу, арест с нас будет снят только после внесения в министерство финансов Испании наложенного штрафа. Здесь не мог помочь даже наш добродетель дон Пако. И хотя экипаж собрал деньги на оплату штрафа (сумма эта по меркам бизнесменов смехотворная, но для людей путешествующих была достаточно солидной), решение вопроса оплаты было непростым. Дело в том, что отде-

***Прощай, гостеприимный и добрый Кангас***

ление министерства финансов было только в Ла-Корунье, и внести штраф мог только испанец. Никто из нас, членов экипажа, внести данную сумму в министерство финансов не мог.

Встреча с новым благодетелем была неожиданна. Волею судеб в Сидейре, городке очень маленьком, отдыхал с семьей господин Альфонсо Зумалакараги — менеджер и юрист всемирно известной транспортной компании "Маерск". Заглянув на борт "Мелькарта", дон Альфонсо узнал о нашей проблеме. Как он выразился, для испанцев это и вправду небольшая проблема, но вот для иностранцев добраться до министерства финансов, внести штраф — это дело сложное. Будучи тонко разбирающимся в морском праве юристом, дон Альфонсо сделал ряд звонков и как будто неразрешимая для нас, иностранцев, проблема нашла быстрое разрешение. Посетив еще раз Ла-Корунью — древний Бригантиум, основанный еще римлянами, мы внесли штраф, поклонились легендарным Гераклу и Гериону, прошлись по удивительно красивой набережной и вернулись в Сидейру. В капитании нам выдали судовые документы "Мелькарта" и разрешение на выход в море. Дон Альфонсо сумел расположить к нам очень многих людей, неоднократно повторяя, что нами сделана ошибка, а не преднамеренное действие, в соответствии с которым мы хотели оскорбить испанские законы и лично капитана порта Хихона. Сколько раз при этом мне и капитану пришлось заискивающе улыбаться, тысячи раз просить прощения, а в глубине души "незлым тихим словом" вспоминать "зимовщиков".

За время нашего вынужденного простоя в бухте Сидейра мне удалось побывать в удивительном месте, непосредственно связанным с древнейшей историей. Это насыпной мол для защиты бухты Стака-де-Баресс во время штормов. За его массивной кладкой укрывались небольшие суда торговцев и путешественников. Бывали ли здесь финикийцы? Об их присутствии на северном побережье Испании ученым известно немного. Несмотря на выдающуюся роль финикийцев в древней морской торговле, сами основатели азбуки оставили мало письменных известий.

При раскопках в европейских странах практически не найдено следов финикийской письменности, которая с полной достоверностью доказала бы следы их

***«Мелькарт» вновь в океане. Жаль, что нас преследует штиль***

пребывания. Античные авторы Гомер, Гесиод, Страбон отмечают преобладающую роль финикийцев в открытии берегов и островов Европы и побережья Северо-Западной Африки. Их поддерживают и многие современные ученые, считая плавания финикийцев из Средиземноморья к берегам Британии делом обыденным.

Сильные штормы, в которые попадал "Мелькарт" за время своих плаваний в Бискае, говорят об обратном. Плавания эти были предприятием опасным. Северо-западное побережье Испании гористо. Прибрежные воды изобилуют подводными скалами и мелями. Срывающиеся с гор огромной силы ветры не благоприятствуют каботажному плаванию, а пересечения Биская напрямую — дело также не из простых, о чем свидетельствовали три неудачные попытки, осуществленные нами на "Мелькарте" год тому назад.

Как я уже не раз писал — погода за время наших экспедиций никогда не отличалась постоянством. Так что мнение противников финикийской экспансии в Европу имеет под собой основание.

Исследователи, выступающие против торговой гегемонии финикийцев, утверждают, что те никогда не совершали плавания к Оловянным островам. Металлы они получали благодаря посредничеству государства Тартесс. Подтверждают это и археологические находки. А те фрагменты керамики, которые были обнаружены недавно на берегах Франции и в Ла-Манше, попали туда через третьи руки.

Эти предположения подтвердили события последних дней. Не будь спасателя, "Мелькарт" мог быть выброшен на берег. А ведь у финикийцев спасателей не было. Так что, вероятнее всего, финикийцев металлами снабжали тартессцы, а тех в свою очередь племена, жившие по берегам Северо-Западной Европы.

Древние рудники были известны в Галисии. Здесь же, очевидно, и была перевалочная база для английского олова. Я думаю, к такой стоянке можно отнести глубокую бухту мыса Стака-де-Баресс, в глубине которой расположился небольшой городок Рибадео, в который мы стремились к старту галисийской регаты. В те дни в Ребадео мы не попали, но как же, побывав в этом районе Галисии, не увидеть древний мол?

Машина, ведомая Сергеем Замбриборщем, петляет вдоль глубоко выдающегося в океан мыса Стака-де-Баресс. Несколько дней тому назад мы видели его

*Е.Настычук и С.Завальнюк*

*Впереди г.Порто*

оконечность, когда штормовали в океане. Сегодня погода на редкость приветливая. Океан спокоен, волны лениво плещутся внизу под нами.

Медленно мы спускаемся к оконечности мыса, где расположился рукотворный, пожалуй, один из старейших в мире, насыпной мол. Циклопическое сооружение — оно, как айсберг — треть на поверхности, две трети — под водой. Огромные камни окатаны за тысячелетия и напоминают ядра для огромной пушки. Длина мола порядка семидесяти метров. Идя по нему, даже не верится, что без кранов возможно было уложить эти камни один на другой. Но факт остается фактом, мол — рукотворный, и начали его строить в незапамятные времена. Кто авторы? Финикийцы, тартессцы или кельты? Безусловно, те, кому необходимо было укрываться во время шторма.

Сколько же сил необходимо было приложить древним людям, чтобы построить столь необходимое и столь же неказистое сооружение?

На краю мола две девочки с азартом ловят маленьких крабов. К нитке привязана согнутая проволочка, на которую девчушки одевают кусочки рыбы. Опуская наживку между огромных валунов, они терпеливо дожидаются, когда краб ухватит добычу. На какую-то секунду мне показалось, что в искусственной бухте закачался финикийский корабль, к которому матери девушек понесут лакомое кушанье из мяса крабов. А может быть, так и было, и на какое-то мгновение машина времени перенесла меня на три тысячи лет тому назад. Из оцепенения меня вывел Сергей.

— Так что, Игорь, кто построил мол? Неужели финикийцы?

— Знаешь, я почти уверен, что, хотя мол и носит название "финикийский", к самим хананеям он не имеет никакого отношения. Я думаю, что финикийцы так далеко не заплывали.

— И это после всего того, что произошло с нами?

— Для этого и создавалась экспедиция. Океан, ветры, течения — все подсказывает мне, что торг из рук в руки вели в первую очередь племена, жившие на берегах Биская. Финикийцы же забирали у них металлы южнее, где-то в районе реки Тежу, там, где сегодня разросся Лиссабон. А поход Гимилькона — это единичный случай.

*О.Зайцев и Р.Михайлевский*

— Что же это были за народы, которые поставляли финикийцам металлы?

— В первую очередь, это тартессцы, о которых мы часто вспоминаем во время наших походов. Но и они, я уверен, не ходили к берегам Оловянных островов. Вот здесь, у этого мола, они могли бывать, а дальше на восток по побережью они, на мой взгляд, не плавали.

— Так кто же поставлял металлы тартессцам? — спросила, внимательно прислушиваясь к нашему разговору, Наташа.

— Я думаю, что это были племена испанской Кельтики: галайки, кантабары, астуры, лузитане, а также кельтские племена, проживавшие на берегах западного побережья современной Франции, Англии и Ирландии.

— Эти племена были родственны?

— Да, и проживали они на огромных территориях Европы. На современной карте кельтские племена заняли бы территории Франции, Британских островов, Австрии, Швейцарии, значительную часть Испании, Италии, Германии, Польши, Чехословакии, Венгрии и Украины. Античные авторы выделяли кельтов первыми из общей массы варварских народов Европы — "гиперборейцев".

После вторжения кельтов в Македонию и Грецию в III в. до н.э. часть этих племен получили имя "галаты", а столкнувшиеся с ними римляне в войнах за владение Южной Францией стали называть их "галлы".

Занимая обширные европейские территории, кельты так никогда и не имели единого государственного образования. Главным признаком принадлежности к кельтской группе был язык, сохранившийся в той или иной мере до сегодняшних дней.

Кельтский язык сохранился в ирландском, мэнском, шотландском, уэльском и бретонском языках. До наших дней существуют некоторые традиции, объединяющие потомков далеких кельтов в материковой Европе и на Британских островах, такие, как спортивные игры и некоторые религиозные обряды.

— Когда же кельтские племена расселились по этим неприветливым берегам? — прервала мой рассказ Наташа.

— Кельты пришли на север Испании в конце II тысячелетия до н.э. и смешались с местными жителями.

*С улучшением погоды и настроение у экипажа прекрасное*

В начале I тысячелетия до н.э. они начали проникать и на север Франции. Придя в новые земли, кельты сохранили свои обычаи и культуру, несмотря на расширенный торг с Тартессом, а посредством него — с Финикией, а затем и с Карфагеном. Замкнутость и даже, можно сказать, нелюдимость помогла кельтам сохранить свои обычаи и культуру. Кельтские общины жили в небольших крепостях, окруженных двумя или тремя поясами укреплений с башнями и бастионами. Основой жизни кельтской общины было зерновое хозяйство и скотоводство. Но хранились и знания по металлургии, принесенные из Центральной Европы. Греки и римляне поражались прочности кельтских доспехов, остротою их мечей и копий. Кельты-воины стали желанными наемниками в римских легионах.

— Но это же происходило гораздо позже, — сказал Сергей.

— Конечно, с римлянами кельты столкнулись через несколько столетий и оказывали им упорное сопротивление, вот с Тартессом эти племена не воевали, предпочитая торговать. У испанских кельтов верховная власть принадлежала совету старейшин, в который входили как гражданские лица, так и жрецы-друиды. На время войн старейшины избирали вождя.

Большое количество племен и их обособленность нашли свое отражение и в религии. Только у испанских кельтов известны имена более 200 божеств, хотя их функции и характеры культа остаются малоизученными. В таком сонме богов и демонов могли разобраться только очень опытные священнослужители, коими и были друиды, предсказывавшие на основе гадания по полету птиц и внутренностям жертвенных животных.

— Что означает “друид”?

— “Друид” означает “мудрейший”, если верить Гаю Цезарю, победившему кельтов и основавшему провинцию Галлию Нарбонскую на территории Франции. Эти “мудрейшие” просвещали кельтское общество.

— Интересно, как ты думаешь, Игорь, где-то здесь сохранились кельтские поселения?

— Здесь — не знаю, а вот немного южнее есть, и не одно.

— Было бы интересно посмотреть.

— Согласен с тобой, только все будет зависеть от следующего перехода.

***Португальские традиционные лодки***

К вечеру мы вернулись на “Мелькарт” , и я созвонился с господином Кьерогой. Нам нужно было догонять регату, и ее президент считал, что нам необходимо идти в бухту Виго, где и будет завершаться двадцатидневный парусный марафон.

На счастье, все проблемы, выпавшие на долю экипажа и “Мелькарта” после шторма и ареста, были разрешены. Океан ждал нас.

Утро выдалось ясным. Из бухты Сидейра “Мелькарт” вывел небольшой катер. Я находился на его борту и мог со стороны наблюдать, как ведет себя наш замечательный кораблик. Погода ясная, но в океане “Мелькарт” подхватывают волны, подбрасывая его, как мячик. На долю секунды мне стало страшно. Но вскоре я понял, что если наше судно выдержало такой сильный шторм неделю тому назад, то уже сегодняшние волны для него не страшны, а страшно мне оттого, что я впервые вижу корабль со стороны в океане. С трудом удерживаясь на ногах, я снимаю выход на видеокамеру, а Сергей фотографирует.

Мои друзья совершенно спокойны, видимо, привыкли к тому, как ведет себя судно. Со стороны же зрелище не для слабонервных. Пересаживаемся, катер делает круг почета вокруг “Мелькарта” и направляется к входу в бухту. “Мелькарт” начинает быстро удаляться. По радио капитан сообщает мне, что скорость при зарифленном до половины парусе более 6 узлов. Вот это да!!! Ну и ветры же на пастбищах Гериона! Подходим к пирсу. Сегодня наш экипаж разделился. Обстоятельства заставляют срочно вернуться домой Владимира Котова и Руслана Михайлевского.

Спасибо им за совместную работу в экспедиции, но расставаться грустно. Котов, или проще Викторович — наш талисман, человек невероятной силы и такого же невероятно доброго характера. Вместе мы уже 12 лет, и одному Богу известно, сколько раз его вдумчивость и спокойствие охлаждали мою горячность, ну а сколько раз он выручал за эти годы друзей словом и делом — стало уже притчей во языцех. Спасибо и Руслану, проявившему отчаянную смелость во время шторма. Пока экипаж откренивал лодку, Руслан боролся с вырывающимся из рук парусом. Во многом благодаря его усилиям нам удалось присобрать разорванный парус и опустить рей.

На переход из Сидейры в Виго я не иду вместе с “Мелькартом”, а отправля-

***Панорама г.Порто***

юсь вперед на машине с Сергеем и Наташей. Это решение всего коллектива. Основано оно на опасности заходить в бухту Виго. Вход в нее с северо-запада закрывают острова Хио, и он загроможден десятками мидийных платформ. Попади, не дай Бог, "Мелькарт" в подобный шторм, как в Сидейре, можно запросто врезаться в одну из платформ. Господин Кьерога предложил мне приехать в Виго заранее, чтобы организовать связь с судном и его встречу.

Ну что же, решение коллектива — закон, и хочу я этого или нет, решение это в сложившейся ситуации самое верное. На борту "Мелькарта" семь человек. Связь мы поддерживаем посредством SMSсок. Это гораздо дешевле, чем звонок. Через два часа мы оставляем Викторовича и Руслана на автовокзале города Феррол и, не успев отъехать и нескольких кварталов, получаем первое сообщение: "Прошли 15 миль. Видимость хорошая. Волнение и ветер усиливаются".

Еще через три часа, приехав в Виго, в офисе парусной федерации получаем новое сообщение: "Прошли еще 20 миль. Штормит. Скорость иногда доходит до 7 узлов".

Ну и ну! Если так пойдет дальше, то к завтрашнему утру "Мелькарт" подойдет к бухте. Господина Кьероги в офисе нет. Связавшись с ним по телефону, мы рассказываем о движении судна. Он рекомендует нам ехать в небольшой городок Кангас, лежащий в бухте Виго, куда он приедет рано утром, чтобы оказать нам помощь в организации встречи судна.

Связь с "Мелькартом" к вечеру прервалась. Видимо, судно вышло из зоны досягаемости мобильной связи.

В 21.00 добираемся до Кангаса, небольшого рыбачьего и курортного городка. Утром мы должны встретиться с господином Кьерогой и директором яхт-клуба господином Карлосом Санроманом. Небо затянуло тучами. Ветер порывистый, северо-восточный. Как там дела у "Мелькарта"?

Связи все еще нет. Каждые полчаса мы пытаемся дозвониться на судно. Удается это только в начале третьего ночи. Разговор очень короткий. Полученные нами сведения неутешительные. В районе мыса Ториньена идет шторм. Маленький парус разорван. Под пайолами собралось много воды, которую даже сейчас, ночью, отчерпывают. Скорость семь узлов. По самым скромным подсчетам,

*Виновозы на набережной г.Порто*

*Мечты, мечты ...*

в 9 — 10 часов утра “Мелькарт” будет в бухте Виго. После услышанного спать не очень хочется. Если учесть, что берег вокруг мыса Ториньяна называют Коте де Морте — Берегом Смерти и на всем его побережье за всю его трехтысячелетнюю морскую историю нашли свою погибель тысячи кораблей, становится не по себе. Сергей видит, как я нервничаю.

— Теперь понимаешь, что с нами творилось, когда мы стояли на песке пляжа Фруесейра, а вас там колотило в сотне метров от берега?

— Представляю. Нужно мне было идти на “Мелькарте”.

— Погоду, Игорь, это бы не изменило. Дождемся утра...

Как и обещал господин Кьерога, встреча наша состоялась в 10 часов утра. От “Мелькарта” сведений мы больше не получали, но вот чудо — погода совершенно изменилась. Яркое солнце, ни дуновения ветра, покой и гладь океана. На душе становится спокойнее.

Мы знакомимся с Карлосом, Нене Ново, Мартой Лемос и Израелем Мартинесом. Это штаб, который организовал господин Кьерога. Нене — владелец старинного парусника “Элье”, а Израель — начальник спасательной службы Кангаса. Карлос обещает выйти из бухты навстречу “Мелькарту” на “Зодиаке” и завести его в яхт-клуб. Мы вместе с Нене и Мартой отправляемся на высокий мыс, с края которого океан просматривается на 10 — 15 миль. Когда мы увидим “Мелькарт”, то сообщим Карлосу, который пойдет ему навстречу.

Неожиданно заверещала мобилка. Бодрый голос Анатолия сообщил: “У нас все в порядке. Отштормовали. Ветер ослаб. Скорость 2 узла. Идем к бухте Виго. Встречайте через четыре часа”. Слава “Мелькарту”! Все окончилось благополучно.

Нене предлагает нам подняться на оконечность мыса, откуда океан просматривается на десятки миль.

— Погода хорошая, мы увидим “Мелькарт”. Поехали, — приглашает он нас.

Маленький Кангас остается за спиной. Дорога ведет круто в гору. Небольшая площадка. Останавливаемся.

— Дальше пешком, — сообщает Марта.

*В яхт-клубе г.Авейро*

Пешком по кельтской дороге, которая ведет на вершину мыса к маяку, который сложили римляне 19 веков тому назад. Наши новые друзья — простые жители Кангаса и одновременно его достопримечательность. Десять лет тому назад Нене приобрел небольшой парусник у норвежца, совершившего плавание вокруг Европы. Как говорит Нене, норвежец был отчаянный человек, так как "Элье", совершившая переход из Норвегии в Испанию, была в плачевном состоянии.

Сам хозяин заболел и без сожаления продал свой корабль Нене, который, чтобы приобрести его, продал свой родовой дом на берегу океана. Нужно знать испанцев, чтобы понять, что такое для этих гордых и свободолюбивых людей означает продажа родового гнезда. Нене и по сей день в Кангасе считают человеком не от мира сего. Став владельцем парусника, год за годом Нене и его друзья воссоздавали корабль в первоначальном виде, так, как он выглядел в момент своего крещения в 1897 году!!! Да, это один из старейших сохранившихся в мире парусников — ему 104 года. Корабль был построен в датском городе Факс как "грузовик" для перевозки угля. При постройке он получил имя "Слейпнар" в честь легендарной лошади скандинавского бога Одина.

За годы жизни парусник сменил десяток владельцев, но с точностью можно сказать, что наш новый знакомый Нене был самым добрым и преданным хозяином судна. По правде, труд Нене несопоставим ни с чем. И диву даешься, как этому благородному человеку и его подруге Марте удается сводить концы с концами. Сам Нене — профессиональный подводник, служивший и работавший много лет в испанских ВМС. Сейчас он — мастер на все руки, так как уход "Элье" требует постоянный. Судно построено из канадского дуба и ели. Толщина обшивочных досок 10 см. В пазы уложена конопатка. Иногда Нене приходится под водой конопатить открывшиеся щели, а иногда, как заправскому такелажнику, менять ванты и штаги.

Узнав, что у нас образовалась большая течь после шторма, Нене обещает помочь законопатить ее, не поднимая "Мелькарт" на берег. "Элье" — гордость и украшение Кангаса. Уже несколько лет, как на нее положил глаз морской музей города Виго, но пока Нене не сдается, хотя по его грустным глазам я понимаю, что его финансовые возможности не безграничны и дальнейшая судьба корабля

*Памятник мореплавателю д'Авейро*

*Набережная*

зависит от капиталовложений. Обо всем мы говорим у подножия Римского маяка, к которому, основательно запыхавшись, добрались по крутой, мощеной булыжником, древней дороге. Нене взобрался на крышу маяка. У него в руках бинокль. "Мелькарта" не видно. Ожидание томительно. Три, четыре, пять часов пополудни. Никого. И вдруг наблюдавшая за горизонтом Наташа сообщает:

— Игорь, смотри правее. Вон там, вдали, темное пятно под парусом.

Так и есть — это наш "Мелькарт". Как по команде, срабатывает связь и приходит сообщение: "Полный штиль. Гребем. Встречайте ближе к 21.00".

— Ну и погода! То шторм, то штиль, — жалуюсь я Нене.

— Ты прав, в этом году погода здесь, в Галисии, совсем взбунтовалась. Всю зиму шли дожди, а такого лета даже старики не помнят. Шторма, ветра ураганные, град.

— Вот и скажи, Нене, как "везет" нашему "Мелькарту". Благо, что везде мы сталкиваемся с прекрасными людьми. Спасибо им за помощь. Здесь, в Кангасе, познакомились с вами.

Не торопясь мы покидаем наблюдательный пост и отправляемся в Кангас. В Кангасе нас ждут не совсем приятные новости. Карлос сообщает, что позже 20.00 выход на "Зодиаках" в открытое море запрещен береговой охраной. Нужно просить выйти за "Мелькартом" кого-то из рыбаков. Самим заходить в бухту под веслами опасно: сложный фарватер, большое количество неосвещенных мидийных платформ...

Видимо, на моем лице отразился такой испуг и беспомощность, что Карлос похлопал меня по плечу и велел успокоиться. Испанские друзья оставили нас ненадолго и вскоре вернулись с новым знакомым.

— Знакомься, это еще один Карлос. Его отец рыбак и хозяин маленького траулера. Он разрешил взять суденышко и выйти навстречу твоему кораблику. Через 10 минут выходим. Поторапливайтесь.

Единственное, что я успеваю спросить, звучит примерно так:

— Карлос? Быстро смеркается, как мы найдем "Мелькарт"?

— Найдем, — улыбаясь, говорит Нене, — а рация на что? Они же в пределах 2 — 3 миль от нас.

*Традиционные португальские лодки в г.Авейро* *Мозаика*

Рыбак идет полным ходом, минуем створы бухты Виго. Совершенно стемнело. “Мелькарт” не отвечает на вызовы. Уходим все дальше и дальше в океан, и вдруг в отблесках лунной дорожки возникает видение. На огромной скорости мчится суперсовременный болид, за которым, нет, не плывет, а летит наш “Мелькарт”. Не только у меня дух перехватило. Меняем курс. Освещаем “сладкую парочку” прожектором, они замедляют ход, и только тут я понимаю, что наш “Мелькарт” конвоирует суперсовременный катер береговой охраны. Сближаемся. Палубный офицер кричит в мегафон:

— Черт бы всех побрал! Я опаздываю на ужин! Забирайте своих лентяев! В следующий раз всех посажу!

На “Мелькарте” кричат погранцу что-то вслед. Крик. Смех. Шутки. Взревели движки военного корабля, и он исчез. Мы берем “Мелькарт” на буксир. Оказалось, что, завидев “неопознанный объект”, пограничники подошли к “Мелькарту”. Ребята уже шесть часов гребли и порядком устали. До бухты было еще три мили, но течение и слабый встречный ветер сводили усилия гребцов к минимуму. Узнав, что “Мелькарт” — гость Галисийской регаты, они связались с господином Кьерогой и выполнили его просьбу ввести корабль в бухту и поставить в удобном месте на якорь до утра. Но выполнили они просьбу Кьероги весьма своеобразно. Наш капитан сообщил, что навигационная система показывала скорость буксировки 15 узлов.

— Представляешь, Игорь, — возбужденно говорил Анатолий. — Иногда казалось, что мы идем на подводных крыльях. Счастье, что не взлетели!

Глубокой ночью мы швартуемся у причала. Чего я никак не ожидал, так это того, что в яхт-клубе нас будет ждать толпа встречающих. Весть о том, что приходит диковинное судно, взбудоражило весь Кангас, и первые гости ступили на борт сразу же после швартовки. Сколько людей посетили “Мелькарт” в этом добром городе, сосчитать невозможно. Впереди экипаж и нас ждали удивительные встречи и интереснейшие знакомства, и первая произошла на следующую ночь. День же пробежал в заботах по осмотру повреждений “Мелькарта”.

Течь в корме не одна, а две, и в очень неудобных местах. Нужно кораблик поднимать, следующий шторм обшивка может не выдержать. За последний пере-

*Шхуна «Дон Сильвано»*

ход “Мелькарт” прошел 140 миль, а всего около 350, побывав в двух штормах. Это, конечно, меньше, чем в прошлом году, но все же Бискай покорен, хотя с каким трудом это нам далось, говорят уставшие и изможденные лица моих друзей. Идти дальше или в этом году завершить экспедицию? Право принимать решение предоставлено мне, но сегодня я его точно не приму. К вечеру на борту собираются наши новые друзья.

Огромная луна, как воздушный шар, висит над бухтой Виго. На палубе происходит удивительное представление, имя которому — гемада. Гемада — это обряд приготовления специального напитка, вазывающего огромный прилив сил, а в некоторых случаях позволяющий впадать в транс. В глиняной чаше горит самовыгнанная жидкость, сдобренная кореньями, кофе, сахаром и цедрой лимона. Над пламенем священнодействует Израэль Мартинес, в обычной жизни выполняющий роль начальника службы спасения Кангаса. Он шепчет про себя заклинания и поднимает глиняный ковш, по бокам которого струится огненная жидкость, вливаясь в чашу.

Над палубой висит тревожное молчание. В древности друиды-жрецы, возглавлявшие кельтские общины, во время таких мистерий впадали в транс, предсказывая будущее. Конечно, ингредиенты были несколько другими, но факт остается фактом — кельтская мифология одним из главных считала миф о приготовлении магического напитка, который удесятерял силы богов, победивших в битве демонов подземного царства.

В Галисии любят кельтские традиции и вообще дух бунтарства живет в этом народе, который даже язык имеет отличный от испанского. Это гальего — напоминающий португальский, а один из символов Галисии — брохула, или по-нашему — ведьма на метле, и это в фанатирующей на католицизме Испании. И коренятся эти традиции на верованиях кельтов, возглавляли которых “мудрейшие”. Израель рассказывает, что не только во времена Рима кельтов боялись, но и с приходом христианства священнослужители избегали открытого противоборства с друидами. Друиды хранили многовековые тайны, накопленные десятками кельтских племен, разбросанных по всей Европе. Глубина этих познаний недосягаема и сегодня кажется за гранью реального.

***В лиманах Авейро соль до наших дней добывают старинными методами, выпаривая ее на специальных чеках, отгораживаемых от океана дамбами***

***Улочка Авейро***

— А вот античные авторы, — говорит Мартинес, — считали, что перевоплощение жрецов-друидов в птиц и животных так же обыденно, как и то, что жрец-друид мог общаться с другим жрецом-друидом за тысячи километров.

Возможны ли такие феномены? Каждый из нас отвечает на этот вопрос самостоятельно, но то, что приготовление колдовского напитка скорее культовый обряд, а не простая мистерия, мне стало совершенно понятно в воцарившейся тишине и темноте.

На небосводе сгорели две звезды. Вместе с ними догорели последние язычки пламени на поверхности темной, как ночь, колдовской жидкости. Как мало мы знаем о прошлом древних народов, в особенности тогда, когда это касается обрядов и культов.

О друидах античность донесла до нас самые противоречивые сведения, из которых ясно одно: их боялись и при любой возможности пытались или подкупом привлечь на свою сторону, или уничтожить. В римские времена против друидов принимал энергичные меры император Клавдий, но устранить их влияние он не смог. Отчасти это было связано с тем, что в руках друидов сосредотачивался процесс обучения молодежи, а отчасти с тем, что друиды серьезно занимались колдовством.

На прощанье наши испанские друзья пообещали повезти нас в кельтское поселение в сорока километрах от Кангаса, находящееся на границе Галисии и Португалии. Повез нас туда господин Кьерога — президент кельтского общества Галисии. Его рассказ и увиденное нами было продолжением необычной колдовской ночи, когда варилась гемада. Но по дороге мы заехали в еще один удивительный уголок, расположившийся на южной окраине бухты Виго. Это туристический городок Байона. И не только туристический, но и исторический. Сюда, после того, как шторм разметал флотилию Колумба вернулся сподвижник генуэзца, командир “Пинты” испанец Пинсон.

Бухта очень красива. О ней еще много лет тому назад мне рассказывал мастер-моделист с которым я познакомился в немецком городе Франкфурте.

Над городом высится средневековый форт, а в самой бухте на вечной стоянке пришвартована копия корабля Пинсона — каравелла “Пинта”.

*Хозяева шхуны «Дон Сильвано» и наши добрые друзья, сохраняющие «Мелькарт» в зимний период, сеньоры Жоаким и Антонио*

*Океан ждет «Мелькарт»*

Высокий, холодный прибой омывает прибрежные камни. Над океаном висит дымка. Нет! Не южные это моря. Хоть и Испания, а север.

Вообще для многих народов, в том числе и для кельтов, северные моря были прибежищем злых духов, вредивших всему живому. На западе кельты помещали "землю жизни", в которой царили изобилие и молодость. Проникновение в иные миры осуществлялось путем "плаваний" как реальных, так и ирреальных.

Ирреальное "плавание" во времени и пространстве осуществляли жрецы-друиды. Так, в одном из обрядов погруженный в сон жрец должен был увидеть будущее военного вождя, а также предсказать развитие судеб своих соплеменников. Друиды проповедовали переселение душ, утверждая, что души и Вселенная неразрушимы. Прообраз ноосферы Вернадского предсказывал им путь поиска сознания и, возможно, пути телепатической связи между жрецами. Но это все догадки, а вот реальные плавания кельты осуществляли в холодных водах океана на легких своих судах. Они были прекрасными мореходами.

— Вот смотрю я, Игорь, на ваш "Мелькарт". Смелые вы люди, но мне кажется, что для этих широт ваш южный гордый кораблик скорее пришелец, чем постоянный житель, — произнес господин Кьерога.

— Почему? — спросил я.

— Я думаю, что здешнее море нельзя взять в лоб, поэтому такой гордец, как ваш "Мелькарт", чуть было не погиб. Здешнее море можно только перехитрить. А это умели только кельты на своих небольших шитых из кожи лодках. Они умели выждать погоду и вовремя укрыться от штормов.

— Не могу с вами не согласиться. "Мелькарту" пришлось за время походов в Бискае не сладко, но, думаю, что и кельтские лодки не выдержали бы таких штормов.

— А они их и не выдерживали, они их избегали.

С солнечного побережья наша машина стала взбираться в горы. Откуда ни возьмись, повис густой туман, окутавший все вокруг. Кельтское поселение открылось за очередным поворотом мутными громадами круглых зданий. Здания лепились одно к другому не в хаотичном беспорядке, а с точно выверенной симметрией, но не привычной нам, состоящей из параллельных и перпендикулярных

***Наш талисман — статуэтка бога Мелькарта хранится у друзей на шхуне «Дон Сильвано»***

линий, а из полуокружностей и кругов. Кельтская деревня больше напоминала несколько знаков интеграла, спускающихся с вершин вниз. На каждом из таких знаков в порядке располагались круглые дома, круглые дворы, круглые загоны для скота. Отсутствие прямых углов в сочетании с густым туманом творило в сознании хаос.

Да ведь у этих людей было совершенно другое мировоззрение! Они по-другому видели все вокруг себя, и совершенно не удивлюсь, если и космос был для них совсем иным, чем для нас. На одном из камней выбиты петроглифы. Рядом жертвенная площадка. Петроглифы также не имели ровных линий. Это были спирали, круги, дуги. В сгустившемся тумане слабо различимы силуэты туристов. Может быть, между ними сейчас стоит жрец-друид, размышляя о бесконечности и неразрывности Вселенной. Этого нам никогда не узнать, как и не узнать того, что передали друиды христианам-священнослужителям и какие знания древних народов хранит за семью печатями Ватикан.

— Вы знаете, господин Кьерога, я, кажется, понял скрытый смысл и этого поселения, и морских походов кельтов.

— И что же это?

— Избегать. Это значит составлять с природой единое целое и избегать конфликтов, подстраиваясь под неукротимую силу океана, ветров, течений. Вот почему они не приняли ни тартесского, ни финикийского, ни карфагенского влияния.

— Возможно, вы правы, вероятно, поэтому их традиции живы и до настоящего времени, пройдя горнило испытаний, выпавших кельтской традиции как со стороны Рима, так и со стороны более позднего христианства.

— Доподлинно известно только одно — наследие кельтской мифологии надолго пережило самих жрецов-друидов. Кельтскими в своей основе являются легенды о короле Артуре и "круглом столе", любви Тристана и Изольды, предания о священном Граале и "стране блаженных" — Аваллоне, поэте и рыцаре Персивале. Рассказы о благороднейшем чародее Мерлине, злом магистре Фриксе, мече Эксилибур и поныне составляют золотую кладовую мировых легенд и сказаний.

Мы возвращались из кельтского поселения в таком же молчании, как и после колдовской ночи на борту "Мелькарта". Стоит помолчать и призадуматься,

*... а сам корабль готовится к новым экспедициям*

как все-таки мало мы знаем о наших предках, их обычаях и традициях, знаниях, вроде бы никому сегодня не нужных, но без которых мы никогда не были бы теми, кем стали.

Вот уже два дня как мои друзья требуют принять решение, сделаем ли мы еще одну попытку выйти в океан в этом году или отправимся по пути в Тартесс в следующем. До сих пор решения я принять не мог. Состояние корабля говорит о том, что нужна консервация, подъем и ремонт, а вот желание достичь цели непременно в этом году преследует меня неотступно.

Вечером все уходят в гости, я один остаюсь на борту "Мелькарта". Пирс пустынен, город задремал после дневных забот, и тишина прерывается только плеском волн о борт корабля. Вдруг тишину нарушают шаги на палубе. От неожиданности я вздрагиваю и, быстро поднявшись, выглядываю в люк. Никого. Померещилось. Я начинаю вновь дремать. Но вот шаги повторяются. На палубе никого. Мелькарт волнуется. Мне становится не по себе. Это знак. В этом году опасностей и страхов достаточно. Экспедиция завершена. Так и не заснув, я дождался своих друзей, вернувшихся из гостей далеко за полночь. Решение, принятое мною, обрадовало всех. Нельзя испытывать судьбу бесконечно долго.

Утром мы, оставшиеся на лодке, опустили мачту, сняли носовое и кормовое украшения, упаковали снасти бегущего и стоячего такелажа. В 15.00 пришел длинномер, оснащенный грузовой 10-тонной стрелой. Мы быстро застропили "Мелькарт". Начался подъем. Корабль выскользнул из водяного плена, и только сейчас стало видно, как пострадал корпус. Во многих местах выбило шпатлевку, кое-где из швов вышла даже каболка. Крановщик легко опустил кораблик на платформу, и уже через двадцать минут мы были во дворе большого ангара, куда при помощи катков суденышко закатили, определив ему место на зимнюю стоянку. Отдыхай и набирайся сил, наш "Мелькарт", ты заслужил отдых, пройдя много миль в бушующем океане и доказав, что древним было под силу плавание как в Кантабрийском море, так и за оловом в Тартесс.

И хотя с уверенностью можно сказать, что постоянных плаваний в Бискае ни финикийцы, ни карфагеняне не осуществляли, их разовые смелые походы были не только возможны, но и вполне осуществимы.

# Эпилог
# *Плавания продолжаются*

В 2003 году была проведена третья по счету экспедиция на борту "Мелькарта". Ее сопровождали ужасающая жара и полный штиль у побережья Португалии. Вот уж где сбылись слова лоции Гимилькона: "В море там нет движений ветра, чтобы подгонять корабль, ленивая поверхность таких вод стоит неподвижно".

Бури, штормы и полное безветрие — все испытал наш гордый кораблик за время своих походов. Я не дождался его захода в дельту Гвадалквивира, называемого древними Бетисом. Штиль заставил "Мелькарт" остановиться севернее в большом солончаковом лимане, где лежит португальский город Авейро, называемый еще португальской Венецией за то обилие каналов и мостов, которые разделяют и соединяют его улицы и площади. Удалось ли за время наших странствий ответить на вопросы, которые я ставил перед началом проекта? Думаю, что на большинство из них ответы были получены.

Сегодня я уверен, что сами финикийцы далеко на север не плавали. Металлы доставлялись с берегов Британии племенами, жившими там, как сказано о них в перипле Гимилькона: "Здесь живет много гордого духом народа, настойчивого и ловкого". Этот гордый народ также не вел прямого торга с финикийцами. Я считаю, что свои товары они переправляли на северо-западное побережье Франции, оттуда другие, не менее "ловкие" племена везли их на север Испании и морем, и по побережью. На побережье Галисии вновь проходил обмен, где драгоценный груз забирали тартессцы — главные поставщики металлов для всего Средиземноморья. Финикийцы же торговали непосредственно только с ними.

Мало что изменилось после выхода на мировую арену Карфагена. Даже после того как пунтийцы захватили Кадис, а затем разрушили и сам Тартесс, далеко в Бискайский залив они не ходили, довольствуясь побережьем Галисии, где вели обмен с кельтскими племенами, расселившимися к тому времени по всему побережью Кантабрийского моря.

Лоция Гимилькона — это собирательный труд, в котором накопились разрозненные правдивые данные, легенды и мифы о загадочных Эстримнидах, богатых металлами. Поэтому она такая путаная и не идет ни в какое сравнение с достаточно объемным описанием плавания Ганнона.

Наш "Мелькарт" зарекомендовал себя выше всяких похвал. Легкое, манев-

ренное суденышко выдержало штормы и бури Атлантики. Что греха таить, мы ошибались чаще, чем “Мелькарт”, но наши ошибки, уверен, пойдут на пользу тем, кто в будущем захочет осуществлять подобные проекты.

Участие в двух больших морских праздниках в Бресте и Дуарнене и Галисийской регате дало возможность нам познакомиться с десятками любителей и исследователей морской истории и навигации. Вместе с ними будут готовиться новые походы “Мелькарта”, а, возможно, и новые проекты реконструкции судов давно минувших эпох. “Ивлия” и “Мелькарт” — это воплощение мечты многих людей, и я абсолютно уверен, что за ними последуют и другие реконструкции и экспедиции.

Отзывы о книгах “Путешествие в прошлое”: “Ивлия” и “Мелькарт”, предложения об организации новых проектов и участии в экспедициях вы можете присылать по адресу электронной почты: E — mail: i_ melnik61@ mail.ru, а о наших планах можно узнать на веб-сайте: www. nauticalpark.com.

# СОДЕРЖАНИЕ


Пролог. Остров Змеиный. Тринадцать лет спустя ..... 5
Глава 1. Кто такие финикийцы? ..... 17
Глава 2. На земле легендарного Ханаана ..... 29
Глава 3. Тир ..... 41
Глава 4. Санхунйатон, герои и божества Финикии ..... 51
Глава 5. Великая колонизация ..... 69
Глава 6. Как построить корабль? ..... 85
Глава 7. По пути Гимилькона ..... 109
Глава 8. Курс на Брест ..... 125
Глава 9. Дорога к Кантабрийскому морю ..... 143
Глава 10. Три попытки ..... 163
Глава 11. За оловом в Тартесс ..... 183
Эпилог ..... 215
Приложения ..... 217
Проект. Морской парк «Мелькарт» ..... 219

*Приложение 1.*

## Путешествие Гимилькона

*Приложение 2.*

## Путешествие Пифея

*Приложение 3.*

## Путешествие «Мелькарта» в 2000-2003 годах

# Проект
# *Морской парк «Мелькарт»*

Многолетняя работа в области исследования истории мореплавания и реконструкции судов прошлого привела меня к идее создания парка древних судов под открытым небом. Во многих странах мира до наших дней сохранились элементы древнего кораблестроения. Во Вьетнаме, Ираке, Эквадоре и ряде других стран строятся лодки и небольшие суда по тем же технологиям, что и тысячелетия тому назад. Такие суда всегда привлекают к себе внимание зрителей, о чем свидетельствуют крупнейшие морские фестивали в Бресте, Амстердаме, Бремерхафене. Не меньшей популярностью пользуются и новоделы-реконструкции кораблей прошлого: древнегреческие триеры, средневековые каравеллы и галеры, ганзейские когги, поморские ладьи и кочи.

Многие реконструкции хранятся в музеях по всему миру и ежегодно привлекают к себе миллионы посетителей. Так, например, судоверфь, воссоздавшую голландский парусник XVI столетия «Батавия», только в 1997-1998 гг. посетило более двух миллионов человек. Не меньшей популярностью пользуются музей "Кон-Тики" в Осло, хранящий бальсовый плот, на котором отважные путешественники во главе с Туром Хейердалом пересекли Тихий океан; музей навигации Средиземноморья в Барселоне, экспонирующий галеру "Ля Реаль"; музей в Дании, сохраняющий дракары викингов и многие другие.

Однако, все эти музеи содержат свои экспозиции в закрытых помещениях, что снижает эффект от увиденного.

Идея морского исторического парка состоит в том, чтобы объединить музейное экспонирование с пешеходным маршрутом, дав зрителю возможность, гуляя по территории парка, самостоятельно переходить из одного исторического и географического периода в другой. Реконструкции судов будут органично дополнены экспонатами, рассказывающими о быте того или иного народа, его прошлом и настоящем.

Экспонаты парка будут составлять два раздела.

а) Традиционные плавсредства, частично сохранившиеся в том или ином виде у разных народов до нашего времени:

— боливийское тростниковое судно;

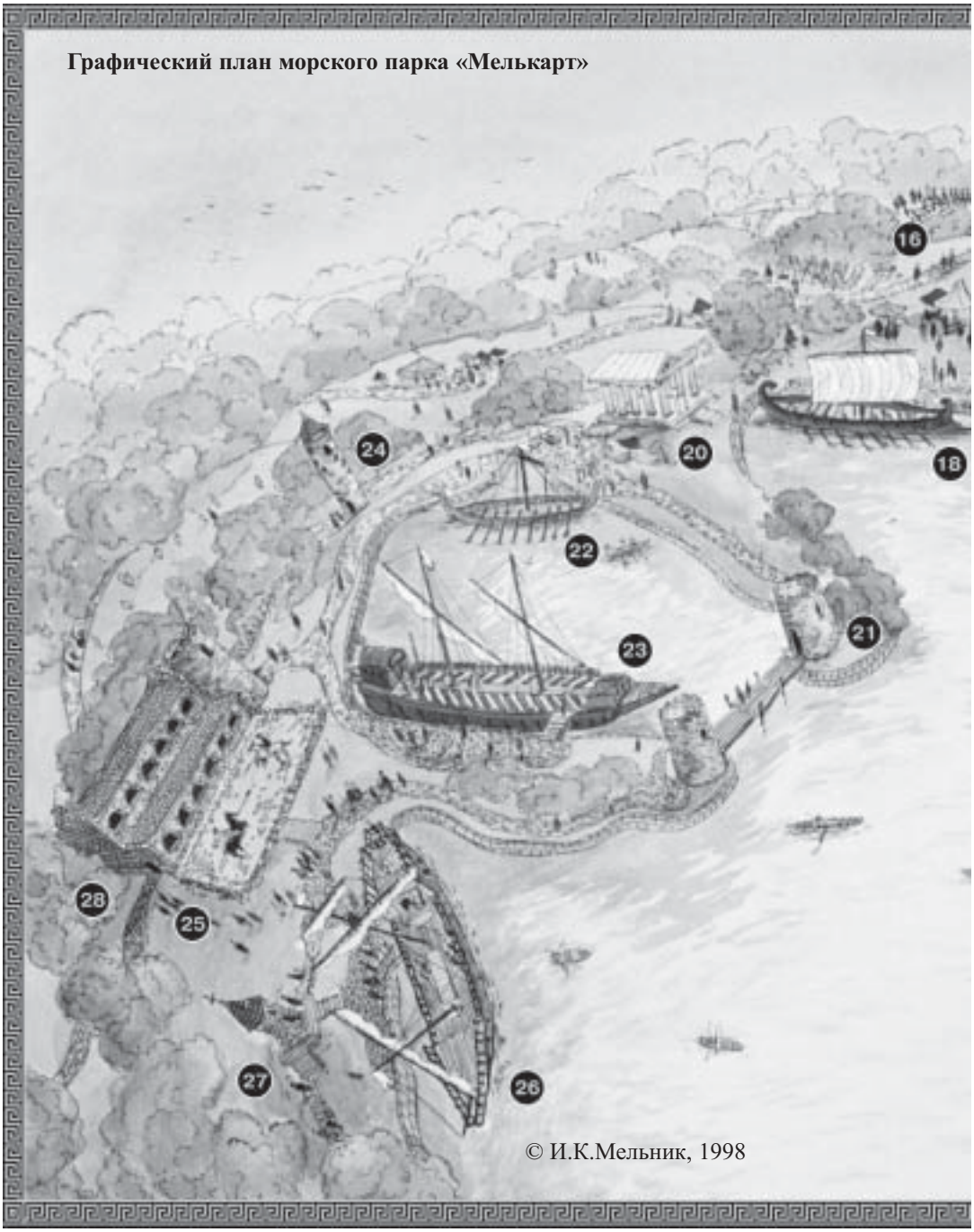
— перуанский и индийский бальсовые и пробковые плоты из цельных стволов деревьев;

— танзанийская лодка-однодеревка;

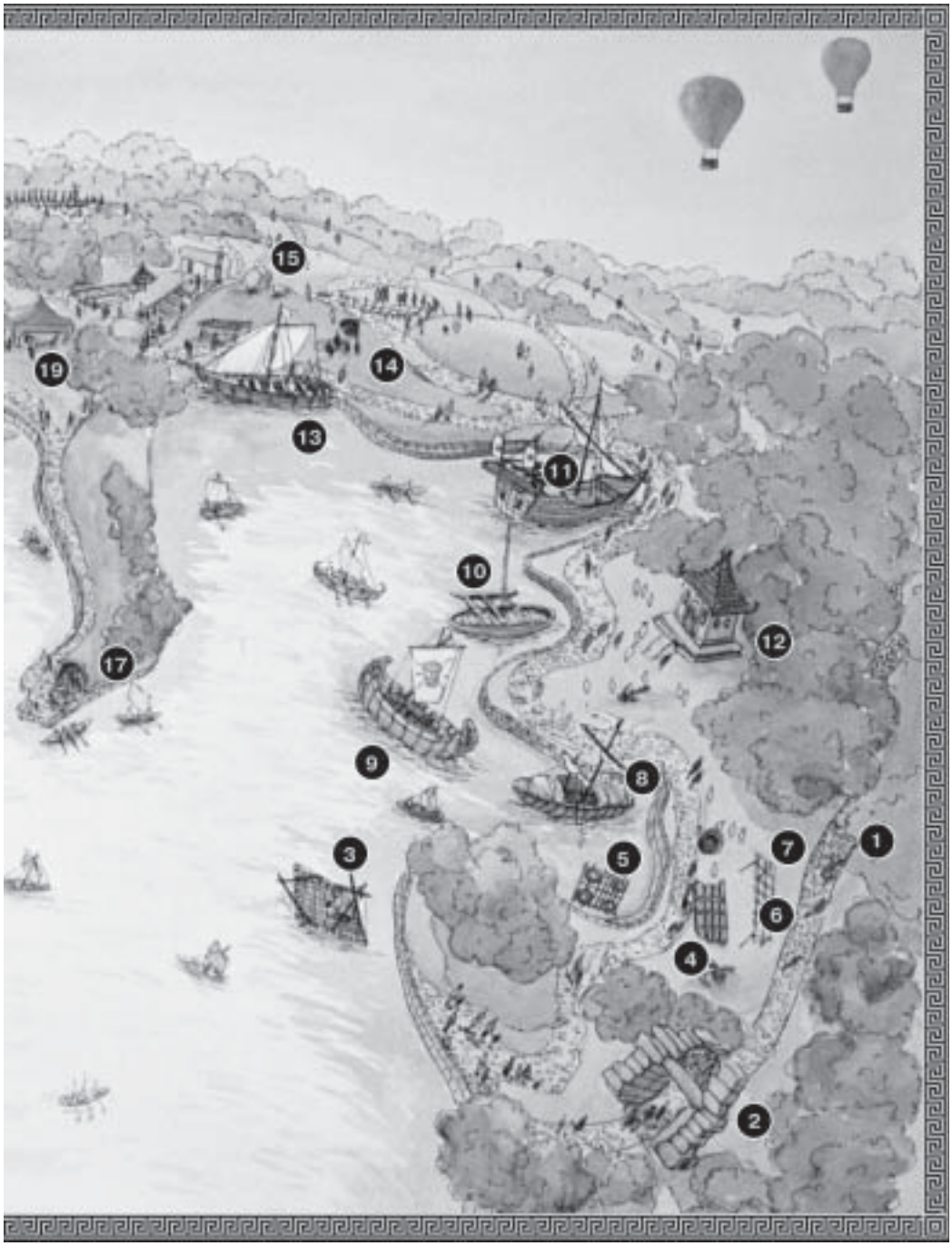
— тасманийская лодка, сшитая из коры эвкалипта;

— мексиканский плот из высушенных тыкв;

— иракский плот из надувных шкур животных и плетеная ивовая корзина, обмазанная битумом;




1. Начало маршрута
2. Львиные ворота Микен (Греция)
3. Перуанский бальсовый плот
4. Иракский плот из шкур животных, наполненный воздухом
5. Индийский плот из герметично закрытых глиняных горшков
6. Предметы быта и культуры Африки, Индии, Тасмании
7. Предметы быта и культуры Боливии, Перу, Чили
8. Кельтская кожаная лодка
9. Тростниковый корабль
10. Полинезийский патамар
11. Вьетнамская джонка
12. Буддийский храм
13. Пакистанское доу
14. Предметы быта и культуры Полинезии, Вьетна-




ма и Северной Америки
15. Ворота Солнца (Южная Америка)
16. Стапельная площадка и верфь
17. Пристань для лодок
18. Древнегреческая галера
19. Предметы быта и культуры Греции
20. Греческий храм
21. Сторожевые башни
22. Драккар
23. Средневековая галера
24. Средневековый маяк
25. Смотровая площадка для представлений
26. Средневековая каравелла
27. Часовня
28. Ресторан-галерея

— индийский плот из герметично закрытых глиняных горшков;
— североамериканское каноэ;
— вьетнамская джонка;
— пакистанское малое доу;
— полинезийское балансирное судно.

б) Экспонаты-реконструкции древних, античных и средневековых кораблей:

— финикийский торговый корабль XII — XII веков до нашей эры;
— древнегреческая боевая галера III века до н.э.;
— корабль викингов — драккар VIII века;
— средиземноморская галера VIII века;
— португальская или испанская каравелла XV века.

Суда, воссоздаваемые в натуральную величину, предполагается закладывать и собирать в парке. Строительство будет вестись на открытой площадке, на берегу водоема, с таким условием, чтобы один раз в год происходила праздничная церемония спуска на воду. Опыт, приобретенный автором проекта при реконструкции древнегреческой диеры «Ивлия», греческого средневекового торгового корабля «Одесса», финикийского торгового корабля «Мелькарт», а также во время путешествий на этих судах, показывает, что посещают такие объекты неоднократно, поскольку каждые два-три месяца корабль меняется, вырастая буквально на глазах.

Уже сегодня в парке могут быть представлены реконструкции моих судов: финикийского торгового судна «Мелькарт», набойной галеры «Одиссей», кожаной лодки «Меотида», тростникового судна «Фера» и других.

*Уважаемый читатель!*

*Ваше воображение может дорисовать все те парусные и гребные суда, которые могли бы быть размещены в морском парке. Я очень надеюсь, что эта книга поможет мне познакомиться со многими людьми, интересующимися темой морской истории и навигации и найти партнеров для осуществления моей мечты — создания уникального морского парка — познавательной истории морского дела и смелых морских маршрутов.*

*С проектами и планами экспедиций в 2004 — 2006 годах вы можете познакомиться на веб-сайте:*

*WWW.nauticalpark.com*

*Отзывы о книге можно отправить по адресу электронной почтой: i_melnik61@mail.ru*

«Путешествие в прошлое. Мелькарт»

**Игорь Кириллович Мельник**

Доктор исторических наук

ББК 39.41:63.3(0)32
УДК 656.61(091) «652»
М 482
ISBN 966-8164-62-8

Подписано в печать с готового оригинал-макета 12.06.2005 г.
Формат 70х84/16. Печать офсетная. Бумага офсетная.
Условных печатных листов — 15,5.
Тираж 1200 экз. Заказ №

Без объявления

Издательско-полиграфическое предприятие «Печатный Дом»
Свидетельство ДК №1732 от 29.03.2004
г.Одесса, Итальянский бульвар, 1
Тел. 32-82-04