

*И.К.Мельник*

**ПУТЕШЕСТВИЕ  
В ПРОШЛОЕ**

*Книга четвертая*  
**«ПЕРСЕЙ и ОДИССЕЙ»**

Одесса  
“Печатный дом”  
2008

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

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

Фотоиллюстрации:	Д.Топал
	И.Мельник
Технический редактор	Р.Сапига
Компьютерный дизайн и верстка	А.Втюрин
Компьютерный набор	С.Воропаева
Корректор	Н.Бессараб

## Мельник И.К.

Путешествие в прошлое. «Персей» и «Одиссей». — Одесса:  
«Печатный дом», 2008. — 236 с.: ил.  
ISBN 978-966-389-148-4

И.К.Мельник — автор ряда реконструкций древних судов, при создании которых отрабатывались забытые технологические приемы и на которых были совершенены 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. Четвертая книга — «Персей» и «Одиссей» — повествует о реконструкции и плавании на копиях однодеревых челнов маршрутами древнейших мореходов, названных в истории «морскими народами», в Черном море и реке Дунай. Книга сопровождается многочисленными иллюстрациями.

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

© И.К.Мельник. 2008.  
© «Печатный дом». 2008.



*Светлой памяти  
нашего дорогого друга,  
путешественника  
Владимира Викторовича Котова  
посвящается*

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

**Лично хочу поблагодарить Петра Анатольевича Галчанского, директора холдинга «Медиацентр», Владимира Яковлевича Дрибнохода, председателя благотворительного фонда «Луч» Одесского припортового завода, а также Владислава Николаевича Максименко за оказание помощи в издании этой книги.**

**Спасибо.**

**Игорь Мельник**



## Пролог. *Легенды и реальность*

Громкими шлепками откликается неподвижная вода на входящие в нее весла. Нас на совсем крохотном, долблена члене шестеро. Пятеро гребут, я же подправляю курс рулевым веслом. С левого борта Алексей Поляков—пенсионер—пограничник, и врач-реаниматолог Павел Симоненко. Алексей мог бы грести и сам, в прошлом он чемпион СССР в морском многоборье, мастер спорта. Смотрю, как он ловко управляет с веслом и понимаю, что Павлуша мог бы спокойно курить, или пересесть на правый борт—помочь троице, в которую входят отец и сын Александр и Вячеслав Ересы (Саша прекрасный механик и вообще мастер на все руки, а Славик в недалеком будущем инженер-строитель) и Александр Погонченков — журналист и телеведущий. Последний никак не может попасть в ритм, от чего сбиваются и остальные.

Наш маленький «Одиссей» под мощным натиском Алексея начинает отклоняться от курса. Крутанув рулевое, я возвращаю член на нужный курс и оглядываюсь. Над морем клубится не то дымка, не то испарение. Щутка ли сказать, сейчас 6 утра, а температура уже под тридцать градусов по Цельсию. Где-то в дымке слева от нас пребывает в покое и вечном умиротворении остров Ахилла, или как, теперь его зовут, остров Эмеинский.

Так уж случилось, что все мои экспедиции, а точнее, создание реконструкций судов давних эпох, напрямую или косвенно связаны с этим маленьким клочком суши-скалой, поднятой из морской пучины невиданными силами природы. На острове родилась идея строительства диеры «Ивлия», связанны с ним мои проекты реконструкции средневекового торгового корабля—полакра «Одесса» и финикийского парусника «Мелькарт». Да и член, который упорно, хотя и медленно рассекает гладь Черного моря, тоже ментально связан с островом. Ведь наш «Одиссей» — это не просто долблена лодка, это реконструкция корабля «народов моря».

Возможно, на острове более трех тысяч лет тому назад бывали разбойники, представлявшие десяток разных племен, получивших имя «народы моря». Именно они, как саранча «в поисках пропитания для рта своего» хлынули с севера Балканского полуострова, вскорости разрушив такое великое царство, как Хеттское, а за ним опустошив земли Сирии, Ливана и часть Северного Египта. Но о них позже.

Сейчас же мерные шлепки весел о воду возвращают меня в Одесский археологический музей. Совсем недавно, впрочем, как и пятнадцать лет тому назад, жарким июльским днем я посетил заместителя директора музея и моего старого друга Сергея Борисовича Охотникова.

— Вот время бежит, — пожимаю Сергею руку.

— И не говори, столько лет пробежало, а духота в июле все та же. Помнишь, как в 1988 году собирались на Змеиный. Даже не верится, что тогда удалось добиться разрешения. Там целая воинская часть расквартировалась. А сегодня плывет на остров кто хочет, ищет что не попадя.

— А что, есть еще что искать?

— Помните, как в далеком 1988 году я вас спросил, сколько лет понадобится, чтобы раскрыть все тайны острова? Вы мне тогда ответили: «Десять лет».

— Прошло пятнадцать. Открыл остров все свои тайны?

— Думаю, что на самом острове искать уже нечего, да и негде. Все за эти годы перевернули, а когда причал строили, в бетон и асфальт половину перешейка закатали. Если и есть что интересное, так это под водой, в бухтах. Но на такие экспедиции нужны большие средства. А их у государства нет. Но, на счастье, многое уже найдено, а так бы все пошло прахом, кануло бы в лету под ножом грейдера и ковшом экскаватора.

Я вспомнил свое последнее посещение острова. Там заканчивалось строительство пирса. Военные, оставив здания и забрав технику, ушли. На острове появился телефон, почтовое отделение, постоянно действующая геолого-геодезическая станция и даже гостиница. Но на удивление, со всеми этими новшествами пропала какая-то сказочность, пожалуй даже таинственность этого места. Раньше остров



**O. Змеиный – XXI век**

всегда дарил мне либо находку, либо маленькое открытие. В этот же раз — пару осколков керамических сосудов, выброшенных и откатанных морем, и, возможно, понимание того, что плавать можно на всем. Как это надо понимать читателю? А очень просто. Мы, на яхте прия к Змеиному, побоялись швартоваться у еще незавершенного причала. Стали на якорь и переправились на берег на резиновой лодке. Островитяне же, как и ранее, мастерят себе плавсредства из подручных материалов. Чего я только в разные годы здесь не видел! И плоты из железных бочек, и плоты из автомобильных камер, в разное время в ход шли пенопласт, древесина и даже пластиковые бутылки...

— Многое сделано, — вернули меня к действительности слова Сергея Борисовича, — но есть у меня еще одна задумка.

— Какая же?

— Я считаю, что остров заслужил того, чтобы на нем был создан небольшой музей, пусть для начала музейная комната. Экспозиция рассказала бы туристам о легендарной истории Ахилла и его матери богини Фетиды, о беломраморном храме и почти тысячелетней истории поклонения богу—герою; о более поздних временах, когда остров верой и правдой служил форпостом византийцам, славянам, генуэзцам, туркам, а позднее румынам и россиянам. Бывали здесь и украинские казаки. Этот маленький клочок суши сконцентрировал в себе всю историю Северо—Западного Причерноморья и его неразрывную связь с другими черноморскими и не только черноморскими регионами.

— Прекрасная задумка! Сил вам и терпения. В наше время осуществить такой проект будет ох как не легко.

— Думаю, что не сложнее, чем «открыть» остров в далеком 1988 году, — произнес Сергей Борисович, хитро усмехнувшись.

Прошли годы, а ученый остался оптимистом и настоящим одесситом, неунывающим и верящим в то, что лучшие времена всегда впереди.

Я вышел из музея и в стороне увидел двух мальчишек, тащивших надутую здоровенную резиновую камеру, вероятно от КамАЗа или трактора, и вновь вспомнил неказистые плавающие средства островитян.



*Возможно эти находки вернутся на остров...*

Как удивительно устроен человек: из всего сделает примитивное плавсредство. В древности под руку шли и корни деревьев, и ветки, тростник и даже высущенные тыквы; сегодня — все, что может удержать на воде. Своими глазами видел большой плот, на создание которого ушло более чем пятьсот банок из-под пива. Поразительно и вообще-то пародоксально в век пластика, металла и кевларовых парусов отправляться в море на «пивном» плоту или на бочонках из-под краски.

И все-таки кто научил нас плавать, а позднее и моделировать простейшие плавсредства?..

\*\*\*

Шлеп, шлеп... Весла подталкивают наш челн навстречу припекающему солнцу. Кто и когда привел меня и моих друзей к идеи создания серии простейших плавсредств? А родилась эта задумка после очередной встречи с легендарным островом...

*Сергей Охотников рядом с барабаном, принадлежавшим античной колонне, вероятнее всего доставленный с острова Змеиного в Одесский археологический музей в XIX столетии (внизу справа)*



*Старожилы исследований на острове: Юрий Мурzin, Александр Терещенко, Сергей Охотников, Александр Куракин*



## Глава 1.

# Яйцо или курица?

К моменту моей встречи с Охотниковым в залах музея мною и моими друзьями было проведено две выставки под общим названием: «История древнейшего кораблестроения и мореплавания. Опыт реконструкции». Выставки проходили в 1998—1999 и 2001—2002 годах. Двадцать разделов посвящалось древнейшему, античному и средневековому кораблестроению. Модели для выставки выполнялись разными авторами, но большинство, об этом я уже писал в книге «Путешествие в прошлое: «Мелькарт», Алексеем Михайловичем Бризинским, светлая ему память.

Когда мы разрабатывали с ним проекты моделей, то, возможно, и не понимали, что с каждой новой моделью все глубже проникаем в таинства древних технологий.

Что такое модель? Это корабль или лодка в миниатюре, и подчас на ее создание уходит времени не меньше, чем на строительство самого корабля. Вот и возник у меня вопрос: что было ранее — модель или само плавающее средство? Или совсем уж по философски — яйцо или курица?

Сколько мудрецов пытались найти ответ, сколько философских трактатов написали на эту тему!

А мы знаем, что же все-таки было вначале?

Пусть не в вопросе о яйце и курице, а в вопросе, что было вначале — лодка или модель лодки.

Каждый ответит: конечно, лодка, а уже затем... так сказать, для эстетических нужд — модель. Давайте попробуем разобраться, так ли это. Может быть, наш отдаленный предок увидел во время наводнения плывущее бревно, а на нем — перепуганного зайца. Пораскинул умом: значит, бревно побольше и меня выдержит! Уж не со случайной ли «модели» с заячьим «экипажем» началось мореплавание?..

Немногие знают, что постройка моделей судов — одно из древнейших ис-

кусств, наряду с наскальными изображениями и изготовлением фигурок древних божеств. Примитивные детские игрушки в виде лодок археологи находят во время раскопок стойбищ древнего человека. Наряду с игровыми мотивами модели лодок имели культовое значение. Древнейшие из них были обнаружены в Месопотамии на землях, некогда принадлежавших загадочному народу шумеров, жившему в дельте Тигра и Евфрата.

Вода! Она опасна всегда. Недаром все, что связано с загробным миром в разных религиях, отделено от живых рекой. А реку надо преодолеть. Служат для этого погребальные модели лодок.

Модель лодки, выполненную из серебра, длиной 65 см археологи обнаружили в шумерском городе Ур, в гробнице знатного гражданина, а битумную лодку — в месте проживания городской бедноты.

Этим моделям более 5 тысяч лет, и выполняли они совершенно различные функции. Добротно выполненная серебряная ладья должна была переправить душу ее хозяина по подземной реке в потусторонний мир, а вот неказистая битумная лодочка, безусловно, радowała шумерских малышей.

Наибольшее количество древних моделей найдено в Египте. Как и в Шумере, они выполняли различные функции: культовые, игровые и даже служили декоративными элементами для украшения жилых помещений. Египтяне, как и шумеры, а вслед за ними финикийцы, греки и римляне, верили в то, что после смерти человека его душа должна переправиться через мифическую реку в загробный мир. Поэтому в гробницах находили так много моделей лодок. Ученые предполагают, что в Древнем Египте существовал отдельный «цех» специалистов, изготавливавших только такие модели, наряду с цехами гончаров, мебельщиков, шорников и других ремесленников. В долине Вади-Хаммamat, усыпальнице египетских фараонов, найдены многочисленные модели судов, на которых находятся фигурки людей. Это суда мертвых, в центре которых располагался алтарь, или суда-пожертвования для загробного служения душе. Богато инкрустированные золотые и серебряные модели находят в гробницах



*Модели плавающих средств с кожаными покрытиками*

фараонов и знати, непрятательные деревянные и гипсовые — в могилах бедноты.

Как по исполнению, так и по величине эти модели сильно различаются. Самые маленькие не достигают в длину и 10 см, а вот самая большая загробная модель, принадлежавшая фараону Хеопсу, имела длину 43,4 м! В 1954 году южнее пирамиды Хеопса под грудой щебня были обнаружены две замурованные траншеи, в одной из которых была спрятана ладья правителя в разобранном виде. Она состояла из 1224 элементов, размерами от 23 м до 5 см. Реконструкция старейшей и одной из самых больших в мире моделей длилась 4 года. Во время воссоздания облика судна учёные пришли к выводу, что часть деталей ладьи была изготовлена в Финикии и уже затем перевезена в Египет.

Не менее знамениты модели египетских судов, найденные в гробнице Тутанхамона. Они изящно отделаны, окрашены и инкрустированы. Состоят из множества деталей, наглядно показывая развитие египетского судостроения.

Модели судов первоходцев древности — финикийцев, а также народов, объединенных под общим названием «народы моря», до нас не дошли. Однако, благодаря египетским камнерезам, мы можем судить о них, изучая барельефы в гробницах фараонов.

Не так многочисленны, но не менее интересны модели лодок и судов, найденные на берегах Греции и Италии. Модели судов догомеровской Греции мало напоминают культовые и ритуальные модели египтян и шумеров. Это, скорее, детские игрушки или предметы декора, а вот модели судов этрусков и жителей острова Сардиния несут на себе религиозный отпечаток. В носовой части этих судов появляются орнамент, изображения животных и рыб.

Излюбленным материалом греческих моделей была глина, а вот жители Сардинии изготавливали свои культовые копии судов из бронзы.

К эпохе классической Греции относятся глиняные модели военных судов Спарты и Афин VI в. до н. э. Интересно изображение торгового судна IV



*Модели бамбукового плота, балансирной лодки и катамарана*

в. до н. э., на котором детально показаны большие грузовые люки. Форма корпуса отлична от военных галер, он выпуклый и вместительный. Найденные до настоящего времени модели, относящиеся к периоду классической Греции, нельзя отнести ни к культовым, ни к игрушкам. Что же это? Новый вид художественных произведений — или учебные пособия, в соответствии с которыми будущие конструкторы должны были строить военные или торговые суда?.. Трудно по прошествии 2,5–3 тысяч лет дать точный ответ. Но ведь реальные корабли, осваивавшие моря и океаны, не сохранились до наших дней. Модели, барельефы, фрески и скучные упоминания древних авторов — вот все, что досталось современным кораблестроителям и моделястам от глубокой старины. Разве не парадоксально, что мы почти ничего не знаем о конструкциях кораблей Карфагенской державы? Не сохранились ни модели, ни изображения. Только названия «таршишские суда», то есть корабли, достигавшие страны, носившей название Тартесс на Пиренейском полуострове. А ведь именно карфагенские мореходы достигали пределов Туманного Альбиона, Азорских и Канарских островов, возможно, и Америки...

Немного сведений осталось и о римском судостроении, поэтому так бесценны изображения судов в Помпеях, барельефы из Порто, Неаполя, с колонны Траяна.

Две самые большие модели судов, выполненные древними мастерами, были обнаружены в 20 км от Рима на озере Неми в 1932 году. Построены они были по указу императора Калигулы для увеселений прямо на берегу озера. Первая модель достигала в длину 71 метр при ширине 20 метров, в точности повторяя форму военной галеры. Эта модель, достаточно мореходная, для хорошей остойчивости и уменьшения качки была снабжена основным и двумя боковыми кильями. Второй корабль, еще больших размеров (длина 73 метра, ширина 24,5 метра), имел классическую торговую форму, известную со времен Древнего Египта. Модели на озере Неми, с несколькими палубами, были богато украшены мрамором, мозаикой, бронзовыми балюстрадами. Их



днища были оббиты свинцом, который не соприкасался с древесиной. Между ним и корпусом находился слой смолы и просмоленная шерсть. К сожалению, реставрированные во времена Бенито Муссолини, мечтавшего возродить Римскую империю, корабли и сам музей на озере Неми были уничтожены авиацией союзников в 1944 году (летчики приняли их с высоты за современные военные корабли). Сегодня в восстановленных помещениях музея установлены 14-метровые копии тех судов... Модели моделей!

Слабость к полномасштабным моделям испытывали не только Калигула и Муссолини. Другой император, но уже французский — Наполеон III приказал воссоздать греческую боевую триеру, которая по его команде была спущена на воду в марте 1861 года. Корабль оказался немореходным: его три ряда весел, из-за ошибки в конструкции, одновременно работать не могли. Император, раздосадованный результатом, приказал корабль затопить. Многие цари, короли и императоры были увлечены коллекционированием моделей, а затем и созданием целых музеев: нидерландский принц Генрих, в музее которого находилась старейшая модель испанского судна 1450 года; английская королева Елизавета I, по приказу которой была сохранена знаменитая «Золотая Лань» сэра Френсиса Дрейка, а также изготавливались модели судов для английских музеев. Страсть к моделизму не обошла и Россию. Моделями судов интересовался Петр I, от которого интерес перешел к следующим царям, оставившим нам в наследство прекрасные модели судов, хранящиеся в морском музее Санкт-Петербурга.

Смена формаций и приход христианства практически ничего не изменили в культовом использовании моделей судов. Как и в древности, они играют важную роль в религиозных обрядах. Интерьеры многих соборов мира украшают модели, выполненные моряками в дальних плаваниях и подаренные храмам в знак благодарности за благополучное возвращение. Вряд ли возможно обнаружить хотя бы одну религию, которая бы отказалась от покровительства морякам. Гильгамеш, Мелькарт, Посейдон, Нептун, Святой Николай... К ним в разные времена обра-



*Плот-катамаран на кожаных бурдюках и плот на глиняных горшках*

щали свои мольбы мореходы. Им они преподносили дары в виде моделей судов. Как языческие храмы в прошлом, так и христианские сегодня — неисчерпаемые источники по истории кораблестроения.

Сам Западноевропейский собор своей архитектурой представляет перевернутый корабль. Его продольные части носят названия неф, что еще не так давно по-русски означало — судно. Кадила, сосуды для сжигания ладана, начиная с XI века, изготавливают в форме ладьи.

Что было первым до времен Великих географических открытий — сам корабль или его модель — можно спорить. Но в связи с развитием науки и техники, математических методов проектирования кораблей, модели, безусловно, начинают изготавливать до начала строительства самого судна, по чертежам и расчетам, со всеми подробностями и детализацией. К XVII столетию моделирование становится в Европе официально признанным ремеслом. При доках и верфях создаются мастерские, где изготавливаются модели построенных и строящихся кораблей, по своей стоимости подчас превышающие ювелирные изделия. Начиная с 1600 года в Англии, Голландии, а затем и в России модели строят для проведения опытов на остойчивость и кренование.

Позднее модели судов становятся желанными предметами искусства во многих домах.

Массовость их появления связана с морскими войнами между Англией и Испанией в XVII—XVIII столетиях. Англичанами были созданы лагеря для испанских военнопленных, где находились искусные мастера-часовщики, скульпторы, краснодеревщики. С помощью несложных инструментов эти мастера создавали модели судов, которые с удовольствием покупали англичане. Многие из этих моделей сохранились до наших дней и стоят сегодня баснословно дорого, считаясь особыми произведениями искусства.

Особо широкое распространение моделирование получило в связи с пристальным изучением прошлого. Раскопки, сделанные в Шумере, Египте, Греции, Китае поведали о технических достижениях, которые подчас, при всех наших современных



*Шумерийское тростниковое, египетское папирусное и камышовое с озера Титикака в Южной Америке модели судов*

знаниях, невозможно повторить, как, например, изготовление греческого лака или булатной стали, строительство египетских пирамид и циклопического храмового комплекса в Баальбеке. Немало загадок есть и в умении древних строить большие и малые суда, торговые и военные, очень различные по своей конструкции и размерам.

Загадки всегда интересно разгадывать, и, может быть, поэтому появился удивительный вид моделирования — реконструкция, то есть воссоздание древнего судна в натуральную величину по сохранившимся моделям, описаниям и изображениям.

Такие копии-модели строят для того, чтобы совершать на них плавания маршрутами древних мореходов. Кто не слышал имен Тура Хейердала и Тима Северина, Виктора Дмитриева и супругов Артаньян? Эти люди в разных странах мира реконструируют модели кораблей прошлого, пытаясь проникнуть в секреты древних корабелов. Натуральные копии — модели шумерских и египетских тростниковых и папирусных лодок, бальсовых плотов, галер, дракаров, каравелл, лодий и кочей, больших парусных кораблей — прошли тысячи морских миль на всех морях и океанах, доказав, что начиная с глубочайшей древности водные пространства не разделяли народы, а служили мостами для их общения. Модели-новоделы, копирующие суда прошлого, были бы невозможны без моделей, дошедших к нам из глубины тысячелетий, простых и примитивных, но необходимых, чтобы понять умения и навыки предков...

Итак, яйцо или курица? Модель или судно? Где вы видели, чтобы яйцо было дороже курицы? А вот с моделями иногда такое происходит, и подчас их стоимость бывает больше, чем стоимость самого судна. Недаром аукционы старинных моделей могут похвастаться баснословными прибылями. Самая, пожалуй, дорогая модель, когда-либо создаваемая руками человека — это модель «Титаника», построенная для съемок фильма Джеймса Камерона. Затратив миллионы долларов, создатели построили модель всего на треть меньшую, чем сам роковой «Титаник», и утопили его, как и оригинал, во время съемок.



*Модели кикладского и египетского тростниковых судов Эгейского региона и египетской наборной ладьи из коротких досок для плавания по Нилу*

Моделируя с Виктором Алексеевичем древние суда, мы не раз сталкивались с тем, что не могли подыскать технологический прием обработки и крепеж той или иной детали. В особенности это касалось самых древних, скажем так, наиболее примитивных плавсредств. К примеру: как древний человек мог расширить дупло в поваленном стволе, придав ему форму лодки, или из каких материалов создавались первые паруса? Нужно было обращаться к истокам, изучать сохранившиеся до наших времен методы обработки материалов у племен, оставшихся на уровне развития палеолита. А таковые к XXI столетию, на счастье, еще сохранились в глубинах Африки и Азии. Но имеющегося материала было явно недостаточно, хотя многие пробелы в знаниях помогла ликвидировать моя стажировка в Германии при университете города Мюнстера. Не могу без радости и слов благодарности вспоминать друзей, которые помогли мне в то время. Это семья Кравцовых — Галина и Роман, Ароновых — Елена и Игорь, Липкиных — Галина и Илюша, Лодыженских — Елена и Илюша, Штайнберг — Регина и Евгений, Игорь Долгошев.

Именно в Германии был подготовлен проект «Мелькарт» и собран богатейший материал о зарождении и развитии мореходства у древних народов. Вернувшись домой, я грудой сложил папки с материалами и более трех лет не прикасался к ним, потому что шло строительство «Мелькарта», а затем и две экспедиции, в 2000 и 2001 годах описанные в предыдущей книге. Всему свой час и вот во время подготовки выставки 2001–2002 годов я вновь вернулся к собранным во время стажировки материалам. В отличие от выставки 1998–1999 годов, я решил уделить больше внимания древнейшему мореплаванию, отказавшись от разделов, рассказывающих о средневековом кораблестроении.

Начав моделирование, мы подготовили модели из тончайших стеблей овса, имитирующих тростник и камыш, кожи, повторяющих каркасные лодки обтянутые шкурами животных, миниатюрные плоты из кожаных бурдюков, плетенные из лозы корзины, покрытые смолой, которые имитировали плетеные корзины, обмазанные



*Модели финикийского торгового корабля и боевых унирем архаичной Греции*

битумом, использующиеся до наших дней на реках Тигр и Евфрат.

Изготовили мы и ряд моделей долбленных челнов, простых и набойных. На выставке были представлены также разделы, посвященные мореходам Кикладских островов Эгейского моря, Крита, Финикии, Египта, Греции и Рима. Выставка прошла успешно, и уже под ее закрытие из Киева приехал мой друг, директор украинского издания журнала «Вокруг света» Игорь Дмитрук. Он долго осматривал выставленные экспонаты и в завершение произнес:

— Неужели ты думаешь, что будучи построенными в натуральную величину все эти корзины, долбленки и кожанки будут плавать?

— Уверен, что будут. Об этом говорит и этнографический опыт, и дошедшие до наших дней упоминания античных авторов.

— Не верю! Может быть, где-то в пруду, но в море, не приведи Господь, в шторм, все это потонет, и пяти минут не пройдет.

— Ты, Игорь, пессимист. А вот возьму и попробую построить и испытать.

— Тебе после походов «Мелькарта» не страшно, так у него хоть палуба была. А это что? Вязанки хвороста да бревна, чуть заостренные.

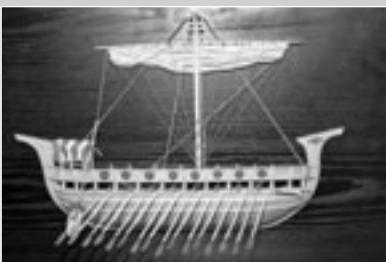
— Понятно, что в Бискай, как на «Мелькарте», мы на них не пойдем, но в Черном море испытаем.

— Попробуй, тебе до сих пор везло, другой бы человек радовался, что сам жив и экипаж цел, а ты от простенького «Мелькарта» к совсем уже примитивным плавсредствам идешь.

— Это моя, Игорь, машина времени. Средневековый полакр, древнегреческая бирма, торговый финикийский кораблик и вот теперь палеолетический примитив. Все глубже в толщу веков. Я уверен, что человек сумел бы приспособить любой материал для плавания. Никогда не забуду, как молодые французы выдолбили в монолитном каменном блоке пустоту, сбросили его на воду и поплыли.

— Согласен, современный человек, зная законы Архимеда, заставил и металл плавать, а вот древний?

— Древний, поверь, был не глупее нас, просто опыта было маловато. Я все

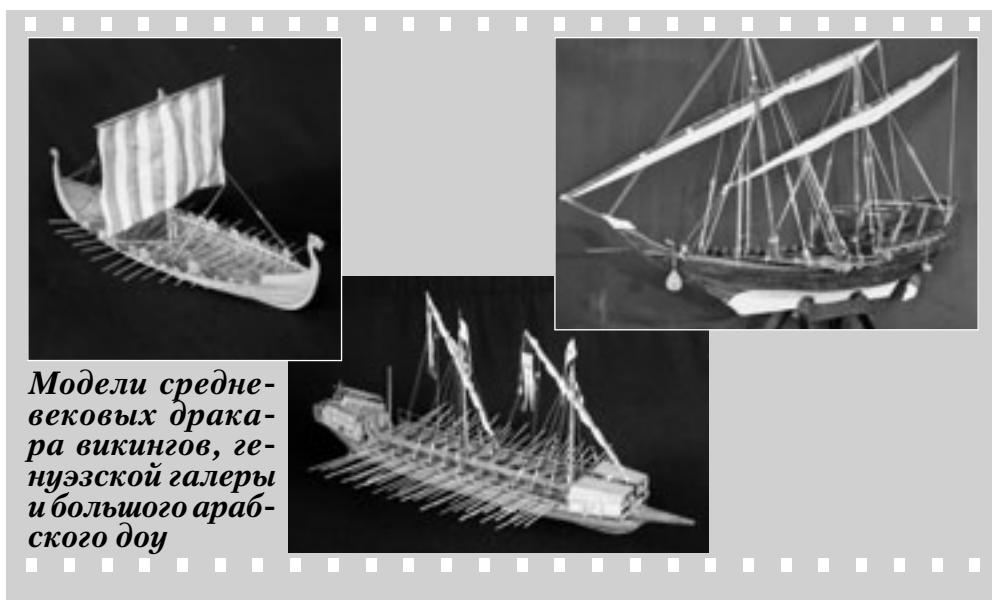


Модели ассирийского боевого корабля, римской галеры, раннесредневекового ирландского судна с кожаной покрышкой

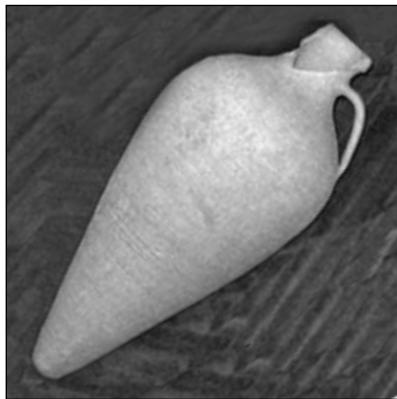


же попробую модели превратить в реконструкции. Приезжай через полгода, сам убедишься.

Пообещав Игорю оживить модели и превратить их в плавсредства, сам же я прекрасно понимал, что прежде всего следует хорошо изучить весь тот материал, который был мною привезен из Германии. Он требовал систематизации и классификации, а уж затем можно было бы попробовать смастерить простенькое плавсредство.



*Модели средневековых дракара викингов, генуэзской галеры и большого арабского доя*



## Глава 2. *Плавать можно на всем*

**Д**ождевая одесская осень 2002 года и последовавшая за ней зима располагали к работе за письменным столом и в библиотеке. Четыре месяца кропотливой, а подчас рутинной работы вылились в обширную монографию «История древнейшего кораблестроения и мореплавания. Опыт реконструкции», в которой была обоснована историческая и этнографическая часть исследования. Если отбросить строго научный язык, то сводилось исследование к следующему. Каждый район древнего мира, в зависимости от растительного покрова и фауны, «выдвигал» свои плавающие средства. Древнейшими, вероятно, следует считать те, которые не требовали усилий для их создания. Это в первую очередь были листья и кора.

Кора деревьев и большие листья пальм—более легкий материал для строительства плотов и лодок. Его недостатком является то, что он непрочен и быстро намокает. Но корьевые лодки и плоты из листьев — одни из первых помощников древнего человека. Об их конструкциях можно судить благодаря этнографическим данным, собранным в XIX—XX столетиях. Часть исследователей считает, что плавающие средства из коры предшествовали долбленым челнам и плотам из стволов древесины.

Так, в книге «О происхождении вещей» Юлия Липса можно прочесть:... «при помощи имевшихся тогда орудий нельзя было изготавливать цельнодеревянные предметы различного рода. При сооружении таких крупных объектов, как ветровой заслон или лодка, большую роль играла легче поддающаяся обработке кора. Инструментами служили раковины, зубы животных, кости и камни. Отличающиеся прочностью предметы из коры сшивали сухожилиями или волокнами либо склеивали kleem или мастикой.

Среди различных древесных материалов кора поддается обработке лучше всего. Так, индейцы Лабрадора почти все предметы, за исключением изделий из кожи, делают из дерева и коры. Но и кожу они не могли бы получить, если бы у

них не было деревянных саней и корьевых лодок...»

Наиболее примитивны лодки австралийцев; последние едва отваживаются переплыть на них до ближайших прибрежных островов; сюда же относятся также лодки тасманийцев и жителей Огненной Земли. Огнеземельцы ягана и их соседи изготавливали такие лодки из трех кусков коры, грубо сшивающихся китовым усом. На такой лодке веслом гребет всегда женщина, тогда как мужчина держит наготове копье или гарпун, чтобы сразу же пронзить добычу, едва только она покажется. Дети же сидят на корточках посреди лодки, где они заняты поддерживанием огня и, кроме того, вычерпыванием воды, проникающей в плохо построенную лодку.

Более усовершенствованными в техническом отношении были лодки индейских племен, живших дальше к северу, к примеру, индейцев Бразилии. Высшего изящества и совершенства достигли лодки из коры, находящиеся в употреблении у индейцев Британской Колумбии и Соединенных Штатов. Такая лодка выделяла толчки и оказывалась при этом такой легкой, что индейцы переносили ее без всякого труда с места на место из одной речной системы в другую.

Не менее качественными, если судить по моделям, хранящимся в музее г. Мапуту (Мозамбик), были африканские лодки. Жители племени ламба-лала делали лодки из одного полотнища коры, целиком снятого с части ствола. Борта укреплялись поперечными распорками, концы которых были продеты сквозь кору и привязаны. Кора на корме и носу лодки была подогнута сверху таким образом, что здесь выступало по два боковых угла. В плане лодка имела вид четырехконечной фигуры, а в профиль она выглядела трапецией. Основываясь на описаниях, оставленных потерпевшими кораблекрушение у берегов Южной Африки в XVIII—XIX столетиях, можно заключить, что подобные лодки делали бушмены и готтентоты, занимавшиеся рыболовством в доколониальный период.

Уже упоминаемые австралийцы для изготовления лодки снимали кору с большого камедного дерева (род акаций), имеющего подходящий изгиб ствола, чтобы нос и корма были приподняты. Кора отделялась рукоятками топоров и заостренными палками. Потом она высабливалась, а трещины заделывались древесной смолой. Если кора была не очень толстая, ее концы распаривали на кострах, затем



*Изготовление лодок из коры*

сгибали и связывали. Концы толстой коры было трудно согнуть и связать так, чтобы со стороны носа и кормы не проникла вода. Поэтому у лодки из толстой коры просветы на носу и корме замазывались глиной. Края лодки обвязывали веревками и распирали палками. Существовали лодки, сшитые из 7 кусков коры: три длинных куска составляли остов лодки, а четыре коротких — нос и корму. Отдельные полосы коры укладывались на дно и прикрывали просачивающуюся воду. Эти лодки выделялись как на севере, так и на юге материка. На них 6-8 человек могли переплыть небольшие проливы, отделяющие острова от континента. Во время плавания половина людей гребла, а половина черпала воду.

Лодки индейцев шингу в Южной Америке были крупнее, хотя состояли из одного куска. У бакаири они достигали 8 метров длины и 60 сантиметров ширины в средней части при глубине 25 сантиметров. Толщина коры колебалась от 11 до 21 миллиметров. Строились и небольшие лодки на два-три человека. Нос и корма загибались путем распаривания. Поперек ставились распорки.

Весла имели длину несколько больше 1 метра, гребли ими быстрыми движениями, держа почти вертикально.

Сиденье в лодке состояло из небольшой кучи веток. В средней ее части лежала корзина для рыбы. От солнца и дождя защищали пальмовые листья. Для ликвидации течи в лодке держали запас глины и смолы. На лодках из коры бакаири иногда проходили через большие пороги, перенося их по берегу. Легкость таких судов являлась их преимуществом в переноске с одного потока на другой, из леса на берег и обратно.

Огнеземельцы, существовавшие рыбной ловлей и охотой на морского зверя, шагнули дальше в производстве корьевых лодок. Они их шивали из нескольких полос древесной коры, снятой со стволов костяными или раковинными ножами. Перед этим тщательно подбирали в лесу деревья с прямыми стволами и нужного диаметра. Прежде чем начать очистку и шивание полос, кора смачивалась водой, выравнивалась под тяжестью больших камней. Шивали лодку шнурками, свитыми из волокон китового уса. Его продевали сквозь отверстия, проколотые по краям коры костяным шилом.

*Корьевая лодка индейцев Северной Америки и экспериментально снятая нами кора со ствола дуба мастером Валерием Воропаевым*



Требования к качеству пошивной работы были высокие. Отверстиям, про-деланным в коре, надлежало строго соответствовать толщине шнурков, чтобы не допустить просачивания воды. Борта лодки тоже обшивались шнурками или гибкой лозой, чтобы предотвратить размочаливание. Перекладины, прикрепленные между тонкими бортами, служили распорками. Для получения необходимой жесткости вся лодка изнутри выкладывалась поперек и вплотную друг к другу расщепленными пополам прутьями, игравшими роль шпангоутов. Концы прутьев закреплялись у верхнего края бортов. Концы готовой лодки были заостренными и приподнятыми над бортами, длина достигала 5-6 метров, ширина 80-90 сантиметров. В средней части ее находился очаг из земли и камней, в котором постоянно горел огонь. Лодка способна была поднять 6-7 человек, помимо груза. Срок ее службы был недолгий — 5-8 месяцев, после чего делалась новая.

Каноэ, хорошо известные спортсменам, впервые появились у индейцев Северной Америки. Прочность их обеспечивалась системой продольно-вязаного каркаса, к которому прикрепляли обшивку из коры, куски которой шивали гибкими коренями растений. Ими же или травянистыми веревками кору пришивали к каркасу. Все швы и отверстия просмаливались. Нос и корму каноэ делали приподнятыми и слегка загибали вовнутрь. Обводы каноэ напоминали форму рыбы: наиболее широкая часть была смещена в нос, к корме лодка постепенно сужалась. Каноэ индейцев обладали хорошими мореходными качествами. Плавали на них, гребя веслом-гребком.

Наибольших успехов в изготовлении корьевых лодок достигли племена Северной Америки. Более простые из них делали индейцы округа Пис Ривер. Они снимали кору канадской ели около 4 метров длиной и зашивали оба конца корешками того же дерева. Затем по краям коры прикрепляли две планки, образующие планшир. К планкам привязывали стояки и шпангоуты. Для придания крепости накладывали на шпангоуты узкие доски из расщепленного дерева. Покрышка лодки густо промазывалась камедью для водонепроницаемости. Такая лодка вмещала от 2 до 5 человек.

Лодки племени биотуков, некогда живших на Ньюфаундленде, не имели



*Лоза и плетеное днище корзины изготавливаемой мастером Бегиным*



аналогов в других регионах. Принцип их постройки состоял в превращении киевой линии судна в бока путем соединения их внизу под острым углом. При поперечном сечении такой конструкции угол почти во всех точках оставался одинаковым. С боку лодка имела форму половины эллипса. Киевая ее часть в форме дуги заострялась с двух сторон—с носа и с кормы. Шпангоуты, соединяющие киль с планширом, обмазывали водостойким составом из смолы, жира и красной охры. Распорками для бортов служили сиденья лодки, положенные попрек. Покрытие состояло из полотнищ бересты, снятых с больших деревьев. Они сшивались и привязывались к частям остова посредством расщепленных корней канадской ели.

Исходя из формы такой лодки, можно сказать, что она не имела ни носа, ни кормы и могла двигаться вперед любым концом. Без балласта она легко переворачивалась. Но загруженная камнями лодка получала нужную осадку и остойчивость. На камни настипался травяной дерн, куда индейцы становились на колени во время гребли. При ветре она могла двигаться под парусом, мачта для которого устанавливалась в центре и привязывалась к скамейке. Недостатком этого плавсредства можно считать каменный балласт, увлекавший ее на дно в случае аварии. Лодка имела около 4 метров длины и 1 метра ширины в средней части.

Ирокезы делали свои лодки из коры красного вяза. Снятая с большого дерева кора подрезалась и выравнивалась по размерам изготавляемой лодки. Затем плотнице коры при помощи воды и тепла костра изгибалось по надлежащей форме лодки с острыми, слегка приподнятыми штевнями, которые сшивались бечевкой из дуба или конопли. К верхнему краю бортов пришивался планшир—брус из белого ясеня или кедра шириной в ладонь. Шпангоуты ставились из узких полосок ясеня или березы на расстоянии 30 сантиметров один от другого. Размеры лодок колебались от 4 до 10 метров. Четырехметровые вмещали двух человек, а более крупные иногда до 30 человек. Лодка длиной 10 метров могла перевезти до 2 тонн груза. После плавания она вытаскивалась на берег для просушки. Лодки из бересты не коробились при высыхании, в то время как лодки из вяза или из хикори (американского ореха) страдали этим недостатком.

В Сибири корьевые лодки делали из бересты, отличавшейся повышенными



*Плетеная корзина, покрытая битумом  
для ловли рыбы на реке Евфрат*

влагозащитными свойствами. Бересту подвергали тщательному пропариванию, благодаря чему она приобретала эластичность, необходимую для сгибания и сшивки. Со стволов кору снимали целиком после продольного надреза ножом. Рыхлый и хрупкий слой луба удаляли. Обтяжку для лодки сшивали из берестовых полос ивовым корнем, а шов обмазывали смолой. Лодка из бересты отличалась легкостью, ее свободно переносили из одного водоема в другой. У эвенков, якутов, нанайцев и других северных народов технология постройки таких лодок достигла высокого уровня.

Очень интересна техника изготовления лодок индейцев Лабрадора, описанная Липсом: «Индейцы Лабрадора строили лодки из коры канадской или так называемой бумажной березы, которая сшивалась с подлинно профессиональной ловкостью. Построенные без помощи металлических инструментов и гвоздей членки являются шедевром примитивного прикладного искусства.

Отыскав подходящее для постройки лодки дерево, на его верхнем и нижнем концах делают при помощи топора из бобрового зуба два глубоких кольцеобразных надреза, соединяемых затем вертикальным надрезом. После этого кора осторожно сдирается с дерева. Пока мужчина выполняет эту работу, жена его вырывает много длинных и тонких еловых корней, растущих на поверхности, сдирает с них черную кору и расщепляет белую внутреннюю древесину на длинные тонкие полосы, которые затем кипятят и вымачивают в воде для того, чтобы они сохранили необходимую гибкость при употреблении их в качестве нитей. Отодрав кору от стволов и собрав все необходимые для постройки лодки материалы, мастер выбирает подходящую строительную площадку, так называемую «постель», почва которой должна быть твердой, но в то же время песчаной. Кора укладывается на эту постель наружной стороной к земле. Посреди куска коры кладется предварительно сооруженная из кедрового дерева рама. После этого края коры медленно и осторожно загибаются вверх и зажимаются снаружи второй рамой, состоящей из двух длинных согнутых реек. Прочно укрепив внутреннюю раму, внутрь лодки набрасывают много тяжелых камней, чтобы растянуть кору и придать ей постоянную форму. Выступающие края коры осторожно отрезают, и выкроенные таким



*Малая и большая гуффа  
на реке Евфрат*

образом части спиваются женщинами. Для этого острой костью карибу просверливают симметричные пары отверстий, через которые протягивают «нити» из еловых корней. Соединив прочными, симметрично расположенным стежками все части, в лодку, по-прежнему наполненную камнями, вставляют верхнюю раму. Только после того, как эта важная конструктивная часть будет накрепко закреплена и пришита, из лодки выбрасываются камни. Следующий рабочий процесс—просмаливание швов смесью из кипящей смолы и рыбьего клея—выполняется также женщинами. Однако постройку лодки заканчивают мужчины, которые придают челноку его окончательную форму и большую прочность, вставляя в него точно подогнанные продольные и поперечные ребра. Готовый челнок имеет круглое днище, лодка абсолютно симметрична и столь же красива, сколь и прочна.

Лодка играет в жизни этих индейцев не менее важную роль, чем сани, так как является единственным транспортным средством, позволяющим им передвигаться по узким водным путям центральных районов Лабрадора к их отдаленным охотниччьим территориям. В большинстве случаев у каждой семьи имеется по несколько таких лодок, в которых они весной перевозят добывтую за зиму ценную пушину к местам их летних резиденций и сбыта, а осенью, нагружив лодки провиантом, возвращаются на свои охотничьи территории.

Только тот, кто своими глазами видел, как строятся и употребляются индейские челноки, в состоянии представить себе красоту этих лодок, на которых индейцы путешествуют по озерам и рекам Лабрадора».

Слабой стороной корьевых лодок была их недолговечность и ограниченные габариты. Кора—непрочный материал. На бурных реках такая лодка не выдерживала ударов волн и толчков о скалы. Скорость коревой лодки была мала ввиду недостаточной инерции, зависящей от формы и веса.

Более прочную конструкцию имели лодки—плоты из коры эвкалипта, изготавливавшиеся жителями острова Тасмания. Такая лодка строилась из связок коры, соединенных в пачки, которые в дальнейшем связывали вместе ремнями, сделанными также из коры. Днище лодки-плота делали из толстых связок коры, а борта из более тонких. Такие плавсредства, несмотря на свой неказистый вид,



*Работа над плавучей корзиной, изготовленной в с. Троицкое и осмоленной и испытанной в Центре исследований истории мореплавания на лимане Куюльник*

были устойчивы даже в шторм. Лодки-плоты из коры обладали хорошей грузоподъемностью. Передвигались на них с помощью весла, похожего на палку,—оно не имело лопастей. Последние подобные плавсредства строились в XIX столетии.

Не менее интересна техника создания лодок—плотов из больших связок стеблей и листов пальмы бурити. Легкие стебли с листьями бурити длиной от 4 до 11 метров, покрытые корой, отличаются прочностью и плавучестью. После эти стебли могут держаться на воде много дней, не набухая. Связки стеблей скреплялись друг с другом при помощи лиан. Сверху накладывались длинные жерди и в свою очередь привязывались к связкам стеблей. По краям сооружения из фашин наращивался борт. Вся работа выполнялась на суше. Такие лодки-плоты достигали размеров в 11x15 метров, выдерживая груз до 2 тонн. Более длинные могли нести на себе 7 тонн. Нередко ставился шалаш, если плавание предстояло длительное. Парусов такие плавсредства не имели, передвижение происходило с помощью шестов.

Наиболее широко они были распространены в Бразилии, в штатах Мараньян и Пиауи, на реке Паранаибе, где плавсредства сохранили много черт, характерных для старого, индейского, водного транспорта.

Без сомнения, корьевые лодки и плоты просуществовали тысячелетиями и были усовершенствованы человеком, освоившим приемы плетения, вязания и более точного соединения деревянных деталей. Такими плавсредствами могли быть и плетеные корзины, прошпатлеванные мхом и промазанные смолой деревьев, подобные плетеным корзинам для воды, которые перед употреблением смазываются снаружи и изнутри разогретой смолой кедра.

Корзины-лодки для рыбной ловли, промазанные смолой или битумными смесями, последовавшие за ними каркасные лодки, покрытые корой или горбылем, тканью или кожей, пропитанной специальным образом, появились в обиходе человека в глубочайшей древности. Лодки—корзины, а затем и каркасные лодки, требовавшие нитей и веревок для вязания каркаса и укрепления одного из видов покрытий требовали познания человеком изготовления нитей и плетения. Обработка волокнистых веществ по широтам и континентам была разнообразна. Резко выражено использование растительных волокон в тропических и экваториальных



*За работой Николай Пульча и Александр Ерес*

странах у народов, стоящих на низком уровне развития. Изучение этнографии очень важно, так как археологическая документация по изделиям из волокнистых веществ эпохи верхнего палеолита и мезолита крайне скудна. Все, что известно из археологии верхнего палеолита, сводится к изображениям арканов на теле животных и на ногах, некоего подобия сетей на теле оленей. Однако нет сомнений в том, что палеолитический человек владел технологией витья веревок, арканов, знал приемы изготовления силков, сетей, вершней, корзин. О приемах обработки волокнистых веществ в мезолите и неолите можно судить также в большей степени по этнографическим данным.

Сложность изучения плетения и изготовления волокон по археологическим данным состоит в том, что изделия эти не стойки, быстро разрушаются и сохранились в малом количестве или только в отпечатках. В Европе археологических находок корзин для плавания и каркасных лодок времен мезолита и неолита пока нет.

Но этнография дает возможность понять, что процесс плетения—очень древнее ремесло, предшествовавшее ткачеству. Известны народы, находящиеся на стадии развития неолита, с большим искусством занимающиеся витьем и плетением. Это почти все охотники и собиратели Австралии, Юго-Восточной Азии, Шри-Ланки, Африки и Америки. Витье и плетение не требует серьезной обработки сырья, ибо оно берется у природы почти в готовом виде. Для плетения требуются только материал и руки человека. Наиболее ранние археологические указания на плетение—остатки корзин и матов, найденные в Египте, Месопотамии, Палестине, Перу, Европе: Британия, Швейцария, Балканы.

Умение плести корзины, сети, циновки в разных уголках мира не могло не сказаться на умении связывать—сплетать каркасы лодок и привязывать к ним кору, луб, горбыль и кожу. Лодки с обшивкой из коры известны в прибрежных районах Восточной Африки. Они достигают пяти метров в длину и одного метра в ширину. Их каркас состоит из сплетенной решетки, отдаленно напоминающей современный продольно—поперечный набор судна. К этому каркасу прикреплены большие полосы горбыля с корой, сшитые между собой



*Первое мгновение на воде*

и с каркасом травяными веревками. Для того чтобы обшивка не пропускала воду, ее смолили добытой из древесины смолой. Гребцы сидели на сиденьях из грубо выколотого горбыля или ровных сучьев, которые также были привязаны к каркасу и составляли поперечную прочность лодки. Одно из сидений имело выемку, куда вставляется небольшая мачта. Парус небольшой, 4-6 квадратных метров, свит из тонких прутьев и травы. Подобные лодки, обшифтованные не только корой, но и горбылем до начала XX столетия были известны также в Азии, Австралии и Южной Америке. Вполне вероятно, что в древние времена подобные лодки строились и в Европе.

Археологические материалы Европы дают основание говорить о плетении сетей уже в мезолите. За ними появились и плетеные каркасы. Появление прочного каркаса — первый шаг к созданию конструкции, на базе которой могла быть построена каркасная лодка.

Для связывания узлов пересечения жестких прутьев древний человек пользовался лубом самих прутьев, который снимался после долгого вымачивания в воде. Луб не надо было бить, он был и так достаточно прочен, особенно после вымачивания. Перед тем как возникло витье волокнистых веществ, древнейший человек, вероятно, пользовался многими гибкими растениями в естественном виде или после малой обработки. В случае употребления перевязочных средств из веток и корней скручивание чаще заменялось продольным расщеплением, которое увеличивало их эластичность.

История судостроения плавающих средств, каркас которых был связан из толстых или тонких прутьев, была начата в глубокой древности и дожила до наших дней. Такие лодки — корзины различных форм строят в Междуречье — называются они гуффа. Гуффи бывают двух типов: первый, когда корзина плетется очень плотной вязкой и обмазывается битумом, который заполняет пространства между рядами плетения; второй, когда ячейки плетения гораздо больше, но сплетенная корзина затем обтягивается кожей.

Во Вьетнаме, Северной Америке и Древней Ирландии плетенную обшивку, прикрепленную также плетением к каркасу, смолили древесной смолой, иногда



предварительно законопатив щели мхом, глиной или листьями. Поперечную прочность этих лодок обеспечивали сиденья гребцов. Гребли на них веслами—гребками. На этих лодках плавали по рекам, вдоль берегов, редко выходя в море...

\*\*\*

Это была первая часть изученного материала и, как я и обещал Игорю Дмитрику, ранней весной небольшой коллектив, состоящий из меня, Александра Ереса, Валерия Воропаева, Николая Пульчи и Бориса Иващенко, начал экспериментировать с материалами, намериваясь создать несколько каркасных плавсредств. Одесский регион богат на реки, лиманы и озера. Дунай и Днестр большими дельтами сбрасывают воду в Черное море. Берега лиманов и многочисленные русла самих рек поросли рогозом, разновидностью тростника, побегами ивы, вербы, молодняком тополя и других любящих воду растений.

Еще до начала наших исследований я был знаком с Сергеем Ластовецким, проживающим вместе с семьей в удивительно красивом селе Троицкое на берегу реки Турунчук, притока Днестра. Сергей мастер на все руки и настоящий сельский житель, мог подсказать, как изготовить каркасную лодку, и найти тех, кому под силу нам помочь...

У печи в доме Сергея тепло. От наших промокших курток идет пар. Весь короткий световой день мы обходили плавни на лодке в поисках побегов вербы и ивы. Без них плетеное судно не построишь.

— Ну что ребята, все видели своими глазами? — спрашивает Сергей.

— Да, картина хоть и красавая, но для нас не очень-то обнадеживающая. Вода стоит высоко, лоза всего на метр-полтора выглядывает над нею, — размышляю я вслух.

— Сами видите, из такой короткой лозы лодки, да какой там лодки, корзины порядочной не сплести.

— Сережа! Что же делать?

— Есть у нас в селе один пожилой человек, мастер, который много лет плел корзины. Может быть, у него есть пригодный материал, а если нет, то придется ждать следующего года.

Александр Ересь —  
младший сигнализи-  
рует о том, что наш  
эксперимент удался.  
Корзина плавает и ее  
грузоподъемность  
позволяет перево-  
зить 5 — 6 человек



— Он далеко от тебя живет?

— Нет, не очень. Пойдем поговорим с ним. Но человек он пожилой, согласится или нет — не знаю, да и есть ли у него материала...

Отогревшись, мы вновь выбираемся на улицу. До дома Николая Григорьевича Бегина почти километр. Встречает он нас не особенно весело. Ответы мастера тоже односложны. Корзину с днищем метр восемьдесят и высотой метр связать он может, но где же найти столько лозы?

— Это не меньше, чем тысяча прутьев понадобится, — качая головой, говорит мастер.

— У вас есть лоза? — спрашивает Александр.

— Есть, но на такую «чудо-корзину» не хватит.

— Григорич, а вы начните, — советует Сергей, — а я вам, как вода спадет, еще нарежу лозы. Ребята вам и задаток оставят.

Бегин думает долго. Мы его не перебиваем. Сергей продолжает его уговаривать, и он наконец-то соглашается.

— Только помните, одессыты, я таких корзин не вязал. Что получится — не знаю. Но плавать она, я вам сразу говорю, не будет. Потонет вмиг.

— Так мы же ее просмолим, закрепим каркасом.

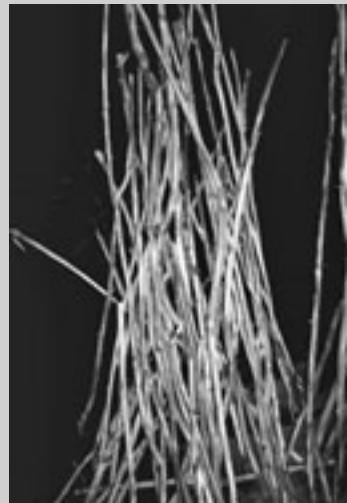
— Потонет, говорю. Лоза вещь гибкая, смола потрескается сразу — и все под воду.

— Не страшно, Григорич, не волнуйтесь, деньги за вашу работу мы до испытаний заплатим.

На том и порешили. Вязание корзины дело не хитрое, но долгое. На наш экземпляр Николай Григорьевич потратил около 100 часов, не раз вспомнив заказчиков неласковым словом. Работа оказалась гораздо сложнее, чем даже он себе представлял. Но тогда, прощаясь с Бегиным, а чуть позднее и с Сергеем, мы надеялись, что корзина будет сплетена за какую-то неделю.

— Сергей! Мы приедем с Сашей через дней десять с прицепом и заберем лозу.

Речь шла не о тонкой лозе для корзины, а о толстой, толщиной 3-4 санти-



*Лоза и снятая после пропаривания с нее кора-луб*

метра у основания, которую Сергей обещал нам нарезать за это время. Высота таких побегов достигает 6-7 метров, и высокая вода все равно давала возможность подобрать для нас прутья не менее четырех метров длины, что было достаточно для большой лодки, которую мы собирались взять дома.

— Хорошо! Постараюсь. Только бы не похолодало, а то если подморозит, то это уже будет не работа, а каторга. Итак, давайте в последний раз определим количество.

— По моим подсчетам, Сережа, прутьев должно быть не менее 300 штук.

Мы обменялись рукопожатиями и расстались на десять дней, в течение которых я продолжил изучение этнографических материалов по каркасным лодкам, но уже обтянутым кожей.

\*\*\*

Использование шкур возникло еще в начале палеолита. Шкуры служили постелью, одеждой, укрытием наземных жилищ. Однако используемый материал, кроме снятия с животного, не подвергался дополнительной обработке. Обработка кожи начинается с появлением в обиходе человека скребков. Это была механическая обработка мездриением. О сшивании обработанной кожи свидетельствуют кремневые проколки.

В позднем палеолите, когда выделка шкур и кожи диктовалась более широкими требованиями, складывается целый набор специализированных инструментов: концевые скребки, лощила, ножи для крошки кожи, кремневые проколки, костяные шилья и иглы. Если принять во внимание весь круг кожевенного и мехового производства эпохи, в который входило изготовление головных уборов, обуви, ремней и других изделий, логично допустить и простейшую химическую обработку животными дубителями.

Но еще до этого, сразу же с появлением навыков снятия и грубой выделки шкур животных, человек начал вязать примитивные корзины из лозы, которые обтягивались этими шкурами. Шкура, снятая с крупного оленя и натянутая на плетенную из лозы корзину, способна легко выдержать одного человека. Ее полезная площадь достигает 3 квадратных метров, что вполне достаточно, чтобы



*Создание каркаса лодки из лозы*

обтянуть каркас корзины длиной 1,5 метра, шириной 0,6 метра и высотой борта 0,3 метра. Отсутствие дальних миграций не способствовало усовершенствованию примитивных плавающих средств.

Условия жизни первобытного населения тропических стран не стимулировали развития процесса обработки кожи и меха. Почти все потребности в одежде и хозяйстве здесь обеспечивались волокнистыми веществами растительного происхождения. Как и в деле обработки кости, которая в этих странах имела малое применение благодаря обилию твердых сортов древесины, в том числе и бамбука, кожа составляла третьюстепенный продукт производства.

Хозяйственное значение меха и кожи повышалось в зональном перемещении—от тропиков к полюсам. Если не только африканские пигмеи, ведда, семанги, но и проживавшие севернее их лесные индейцы Южной Америки почти не использовали или очень мало применяли мех и кожу, то канадские индейцы и эскимосы все основные нужды удовлетворяли при помощи этих материалов.

Именно в этих регионах, а также в Ирландии и Шотландии родилась техника изготовления кожаных челнов. Простейшими из них можно считать лодки, на изготовление которых шла всего одна шкура.

Примером такой лодки, сделанной из одной большой кожи, служат так называемые буллы, при помощи которых индейцы долины Миссисипи плавали по «матери всех рек» и по ее притокам. Это были просто грубо сплетенные оставы в виде корзины, обтянутые кожей буйвола.

Более сложные эскимосские лодки описывали многие этнографы. Как писал в середине XX столетия Герхард Гессинг: «...лодки типа простейшего умиака существуют и теперь в неизменной форме во всем Заполярье, от Западной Сибири до Гренландии, а в каменном веке они, разумеется, употреблялись на всем протяжении до Западной Норвегии и, вероятно, также на Британских островах. Существенным показателем является сохранившаяся традиция изготовления каркасных обтянутых кожею лодок в нагорной зоне Англии».

Все ученые сходятся во мнении, что кожаные лодки были широко распространенным средством водного транспорта в каменном веке на Севере.



Однако, на мой взгляд, первоначально строили не лодки, обтянутые кожей, а плоты на базе бурдюков—надутых кожаных мешков. Во многих странах, особенно там, где мало лесов, шкуры служили основным видом плавсредств. В Древнем Двуречье на таких плотах переправлялись через реки и даже отправлялись в плавание на большие расстояния вниз по течению. Пользовались козьими и овечьими шкурами. Их снимали с большой предосторожностью, намазав места надрезов битумом или смолой. Шкуры перевязывались у шеи и задних ног. В один из надрезов заблаговременно вставлялась трубка из тростника, через которую бурдюк надували воздухом. Сама шкура снаружи также обмазывалась жидким битумом, который, впитываясь в кожу, улучшал ее способность сопротивляться воде. В изображениях бурдюки часто фигурируют как плавательные средства ассирийских рыбаков, как элемент понтонов, плотов и даже как средство переправы военных отрядов через водные рубежи. На некоторых изображениях в Нимруде показаны солдаты, плывущие на бурдюках со шлангами, свободный конец которых зажат во рту. Показывает ли такое изображение, что воин время от времени пополняет воздухом бурдюк или дышит воздухом из бурдюка во время ныряния—сказать трудно. Отдельные бурдюки связывались вместе. Такие плоты строились в Ираке еще в XXI столетии и назывались «кеlek». Кожаные мешки связывались вместе иногда до 100 штук. Сверху на них укладывали деревянную решетку, которая и служила палубой. Подобный плот из бурдюков изображен во дворце ассирийского царя Синахериба (VIII—VII вв. до н.э.).

Бесспорных археологических указаний о том, что кожаные лодки появились в позднем мезолите, нет. Но этнографические сведения можно считать вполне достаточными. Там, где с человеком соседствовали крупные сухопутные и морские животные, была возможность обрабатывать большие куски кожи. Так, примером могут служить северные народы, строившие еще в XXI столетии легкие, водо-непроницаемые кожаные лодки самым примитивным инструментом, доступным человеку еще в позднем мезолите.

К примеру, у эскимосов строились лодки двух родов: большие, или женские, назывались умиаки и более мелкие, мужские—каяки. Умиаки имели от 10 до



18 метров длины, до 1 метра ширины и до 0,4 метра глубины. Они отличались заостренными концами и плоским дном. Каркасом их служили тонкие, шириной около 5 сантиметров планки, скрепленные между собой китовым усом и покрытые выделанной тюленьей кожей. Продольную жесткость лодке придавали два длинных тонких деревянных бруса, соединяющихся на носу и на корме. Поперек располагались бимсы, скрепляющие борта. Последними служили планширы, связанные с бимсами и планками. Скамейки для сиденья гребцов привязывались к планшарам и ребрам. Деревянный набор каркаса умиака был соединен с досками сидений не железными гвоздями, а при помощи деревянных нагелей и китового уса, не способного размокать от воды, как размокают ремни. Кроме того, железные детали лодки быстро ржавели от морской воды, а ржавчина переедала кожаное покрытие.

Работа над покрытием из толстой тюленьей кожи принадлежала женщинам, которые сшивали и надевали на остов судна еще мягкие, только что обработанные шкуры. Все швы густо промазывались старым тюленим жиром. Такая лодка значительно меньше протекала, чем деревянная, но срок ее службы был меньше, чем у деревянной.

Весла для больших лодок делались короткими, с широкой лопастью, напоминающей лопату. Они прикреплялись к своим местам на планшире в форме выемок, обтянутых кожей. На носу лодки ставился парус, сшитый из шкур, шириной около 3 метров, высотой около 2 метров. Плавать такой парус позволял только по ветру и с малой скоростью. Однако на веслах большая лодка эскимосов передвигалась быстрее и проходила расстояние свыше 500 километров к югу и северу вдоль западного берега Гренландии. Плавали с полным грузом и экипажем в 10-20 человек.

Чаще всего в таком путешествии большие лодки шли на веслах. Управляли ими женщины, а мужчины следовали рядом на охотничих каяках. Одни из них продвигались впереди, чтобы разбивать силу большой волны, другие, в случае необходимости, поддерживали борта умиаков руками для сохранения равновесия.

Каяк в конструктивном отношении не отличался от умиака. Материалы были те же: дерево, кожа и китовый ус, но острые концы каяков были покрыты



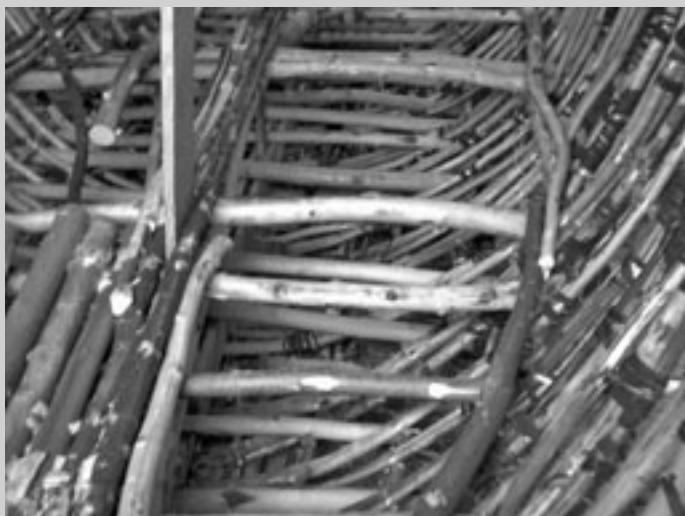
костью, чаще всего пластинками из ребер кита, с тем, чтобы предохранить лодку от повреждений, которым она подвергалась во время плавания среди скал и льдов. В длину каяк имел около 4,5-5 метра и напоминал челнок ткача. В ширину он едва достигал 40-50 сантиметров, а глубину имел еще меньшую. В отличие от умиака каяк был весь покрыт тюленьей кожей. Только посередине верхнего кожаного покрытия каяка оставалось круглое отверстие, обшитое деревом или костью. Это было место, где помещался охотник на корточках или на коленях, подложив мягкие шкуры. Отверстие плотно закрывалось телом охотника, одетого в комбинезон, который уплотнял щель между гребцом и бортом. Вода не могла проникнуть в лодку даже в том случае, если набегающая волна покрывала человека с головой. Комбинезон не имел проемов, кроме верхнего, через которое одежда надевалась на тело, и рукавов. Но все отверстия тщательно застегивались и завязывались при помощи пуговиц и ременных завязок.

К покрышке каяка привязывались 5-6 поперечных ремней на передней половине и 3-5 на задней половине. К этим ремням прикреплялись различные предметы охотничье оружье, убитая в море птица, тюлени и моржи — для буксировки их до берега.

Все вооружение охотника на морского зверя обычно состояло из копья с гарпуном, простых копий, сетей и пузыря. Сеть лежала на каяке впереди охотника, пузырь—сзади, гарпунное копье прикреплялось к лодке с одной стороны, а простые копья—с другой. Весло двухластного типа из елового дерева, укрепленное костяными обкладками, охотник держал обеими руками.

Материал для постройки лодок эскимосы обычно брали из плавника, который морские волны прибивали к берегам Гренландии, принося его из Канады. Плавник эскимосами ценился за легкость и влагоустойчивость, приобретаемую от соленой морской воды.

Плавание на каяке по морю являлось большим искусством эскимосов. Дети начинали осваивать мореплавание с 6 лет. К 10-12 годам мальчики получали собственный каяк. Вначале им позволялось ловить рыбу вблизи берегов, а потом принимать участие в охотничьих экспедициях взрослых на морского зверя.



*Внутренний каркас-палууба*

Основой хорошего плавания по морю считалось умение быстро подниматься после каждого опрокидывания каяка. Очень малая остойчивость этой лодки на воде требовала большого опыта балансирования при активном участии не только рук с веслом, но и всего тела. Достигнутая ловкость обеспечивала возможность выхода каяка в море при любой погоде, даже в сильное волнение.

Идя навстречу бегущей волне, эскимос опускал обе руки с веслом на опалубку каяка, наклонив тело вперед на пенящийся гребень. Нередко вода заливала его с головой и даже опрокидывала каяк. Но эскимос поднимался, работая веслом, спешил к другой волне. Одновременно он зорко следил за появлением на поверхности воды головы тюленя или моржа, всплывающего, чтобы набрать воздуха. Постоянная игра с опасностью нередко завершалась гибелью охотника. Это случалось, если он далеко отплывал от своих товарищей, которые не могли прийти к нему на помощь.

Строили каркасные лодки, обтянутые кожами, и индейцы племен манданов, канза и других, проживающих в Центральной части Северной Америки.

Лодки манданов, сделанные из кож бизонов, а позднее из бычьих, имели почти круглую форму и натягивались на каркас из ивовых прутьев. Диаметр достигал 1,5 метра, глубина — 0,45 метра. Весло вырубали из тополя. Гребцы работали веслами, стоя у кормы. Заслуживает внимания, то что эти лодки возникли в самом центре американской прерии, где мало лесов и крупных деревьев.

Индейцы канза строили лодки, которые мало отличались по конструкции от лодок манданов. Они тоже были сделаны из кож бизонов, натянутых в сыром виде на легкие деревянные оставы. Швы кожаных лодок были сшиты сухожилиями очень мелкой стежкой, не пропускающей воду. Лодки обладали хорошей плавучестью и грузоподъемностью. Остойчивостью на воде они были обязаны плоскодонности. Против течения двигались медленно, а управлять ими в бурных потоках было почти невозможно. Поэтому их использовали в дрейфе по течению, переплывали на них через спокойные реки, плавали на озерах и мелководных лагунах. Один человек переносил лодку от водоема к водоему.

Исторические свидетельства об использовании кожаных судов сохранились

*Носовое украшение — голова быка, вырезанное скульптором Николаем Пульчей*



в разных регионах мира. Каркасные лодки, обтянутые кожами, строили во всех древнейших цивилизациях, на побережьях Ирландии, Англии и Франции, озере Сиваш и Азовском море. Их реконструируют и сейчас. Хорошо известные места в сочинениях античных авторов не оставляют никаких сомнений в том, что обтянутые кожей и имевшие киль лодки употреблялись в доримский период в целях торговли корнуэльским оловом, а позднее, в христианский период, и для сообщения между Англией и Ирландией. Археологические данные об этих хрупких судах скучны, но не мешает упомянуть о скорченном человеческом костяке, найденном в 1926 году в овальной корзине в глинистых отложениях устья Анхольма; возможно, что эта находка представляла собой погребение в кожаной лодке (этот археологический памятник погиб во время Второй мировой войны при пожаре в Гулльском музее). Изображения обтянутых кожами лодок имеются, по меньшей мере, в трех группах рисунков, высеченных на скалах Северо-Западной Норвегии: в Форсельве и Редей (на побережье Нордланда) и в Эвенхусе (близ Тронхейма). Прямызна киля и верхнего края борта, крутизна носа и кормы и особенно выдающиеся концы верхней части каркаса, отчетливо различаемые на изображененной в профиль лодке в Редей, являются подтверждением тому, что в каменном веке в заполярной зоне Европы пользовались лодками, обтянутыми шкурами, типа простейшего умиака.

Обтянутые кожей лодки с килем являлись прекрасным приспособлением для передвижения по морю. Они являются незаменимыми в хозяйстве, основанном на охоте на морских животных, в условиях недостатка в лесе, могущем дать материал для изготовления долбленных лодок — однодеревок. Легкость и маневренность таких лодок в сочетании с их прочностью и сопротивляемостью плавучим льдам делали их чрезвычайно удобными для охоты, и, несомненно, они использовались в тюленьем промысле и в охоте на небольших китов. В связи с этим нужно заметить, что во всех трех случаях изображения лодок на арктических наскальных рисунках мы находим наряду с ними изображения китов, а в Редей нарисованы также тюлени.

В субтропической зоне древних цивилизаций (Древний Египет, Двуречье, Инд), где возросшие потребности ранних рабовладельческих обществ вовлекали в круг производства все возможные тогда виды материалов, выделка кожи поднялась



*Готовый каркас с носовым украшением*

на новую ступень. Именно здесь появляются большие грузовые каркасные лодки, обтянутые кожей. Изображения круглых лодок говорят, что они применялись для перевозок в царствование Ашшурнаасирпала и Ашшурбанипала: IX и VII веках до н. э. Вполне достоверно, что появились эти лодки еще ранее.

Применяемые с глубочайшей древности на реке Тигр, они просуществовали до наших дней в Ираке (гуффа). Эти лодки имеют деревянный каркас, состоящий из перекрецивающихся гнутых прутьев-ребер. Деревянное кольцо, соединяющее верхние концы этих ребер, образует планшир. Ребра переплетены веревками. Кожа свободно охватывает каркас и крепится только к верхнему краю планширя. Кожу «гуфф» покрывали толстым слоем битума для придания ей прочности и долговечности. На днище «гуфф» укладывалась солома и другой корм для животных. Торговцы брали с собой осла или лошадь, чтобы забрать обратно обтяжку из шкур. «Гуффы» обладают хорошей остойчивостью и надежностью. Вмещают обычно 1-2 человека, иногда 10 человек и 1 лошадь. Несколько «гуфф» могли соединяться платформой в одно большое судно или использоваться для наведения плавучего моста. Средний диаметр грузовых «гуфф» около 4 метров и глубина до 2 метров. Это соответствует пропорциям древних кожаных лодок, изображенных в древнеассирийской столице Ниневии. Эти изображения датируются VII веком до н. э. Но «гуффы» существовали задолго до того, как были изображены в Ниневии. Исследователи считали, что круглые кожаные суда существовали уже в III тысячелетии до н.э. не только в Междуречье, но и на реке Инд.

Круглая форма кожаной лодки зависела первоначально от формы воловьей шкуры. Потом она стала традицией. Круглые лодки сохранились в Индии, Китае, Тибете. Если необходимость в кожаных лодках в бассейнах Тигра, Евфрата и Инда была обоснована отсутствием хорошего леса для строительства плавающих средств, в других регионах мира имела под собой ряд других причин, в первую очередь доступность материала—кожи—and умение его быстро и хорошо обрабатывать, придавая водонепроницаемость. Из сохранившихся литературных памятников можно судить, что умение строить кожаные суда было у разных народностей, проживающих по берегам Балтийского и Северного морей, особенно в Ирландии и Англии. Еще



*Сшитые африканские лодки из колотых досок*

античные авторы упоминали о том, что у Оловянных островов плавают челны, сплетенные из прутьев и обтянутые кожей. Плиний Старший сообщал, что на судах, сплетенных из ивовых прутьев и обтянутых кожей, совершались дальние морские плавания. В «Записках о Галльской войне» Гай Юлий Цезарь писал о строительстве венетами, населявшими бассейн реки Висла, подобных судов. Киль на этих кораблях был плоским, нос и крма изготавливались из дуба, борта обтягивали кожей. Даже парус изготавливали из хорошо выдубленной кожи. Об употреблении кожаных лодок британцами упоминал римский поэт Руфий Фест Авиена: «...На сшитых судах они далеко бороздят бурное море и океанские бездны, полные чудовищ. Не из сосны строят они корабли, не из клена и не из ели, как обычногибают 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». Черноморский регион не остался в стороне от кожаного кораблестроения. Страбон писал о кожаных судах, с которыми путешественники древности познакомились в Меотиде—Азовском море и на озере Сиваш: «Хотя озеро Сапра имеет, как говорят, 4000 стадий, но является собственно только западной частью Меотиды, с которой оно соединено широким устьем. Оно весьма болотисто и едва судоходно для сшитых из кожи лодок, так как ветры легко обнажают мелководья и затем снова покрывают их водой; поэтому болота непроходимы для других судов».

Современные кожаные лодки-карры строят и в наши дни в Ирландии. Если все вышеуказанные каркасные челны используются незначительный промежуток времени на воде, затем просушиваются и вновь промазываются жиром, то более сложную задачу испытания кож в агрессивной среде поставили перед собой англичане Тим Северин и Колин Мьюди. Изучая «Навигацию Санкти Брендани, Аббатис», они пришли к заключению, что ирландские монахи еще в VI веке плавали из Ирландии к берегам Северной Америки.

Согласно «Плаванию», святой Брендан жил в Клонферте, возглавляя там общину из 3000 монахов. Однажды его посетил монах по имени Барринд. Барринд рассказал Брендану о том, как он посетил святого Мернока, который был его учеником, потом стал отшельником, а теперь он настоятель монастыря на



**Этапы изготовления колотых досок**

одном из прибрежных островов. Святой Мернок предложил Барринду совершить путешествие на лодке к земле обетованной. Плыя на запад, они прошли сквозь полосу густого тумана и достигли большой земли, богатой плодами и цветами. Пятьнадцать дней бродили они по этой земле, пока не достигли реки, текущей с востока на запад.

Здесь их встретил человек, который сказал, чтобы они не шли дальше, а возвращались домой. Человек сказал, что остров этот существует с начала мира и что они на нем пребывают уже год, не испытав нужды ни в еде, ни в питье. Этот человек проводил путников к их лодке, и когда они сели, сквозь полосу тумана прибыли к монастырю святого Мернока. Здесь монахи сказали Барринду, что святой Мернок часто ходит к земле обетованной и подолгу там пребывает. После того, как Барринд возвратился к себе в келью, Брэндан собрал четырнадцать монахов своей общины и сказал, что он страстно возжелал посетить землю обетованную. И все сразу же согласились сопровождать его. Брэндан и его монахи поставили шатер у устья небольшой реки под горой, известной под именем обиталища Брэндана. Здесь они построили лодку, обтянув деревянный остов бычьими кожами, дубленными настоеем дубовой коры, и промазали все швы жиром, чтобы не пропускали воду. В лодке они установили мачту, натянули паруса, поставили руль, погрузили припасы на сорок дней, запасные кожи и жир для их смазки.

Разрабатывая конструкцию, Колин Мьюди стремился сделать корпус как можно легче, чтобы можно было взять достаточное количество припасов и чтобы в дальних морских переходах под парусами и на веслах, а также при высадке на берег с ней смогла справиться команда из 4–5 человек. Для надежности секции набора делались более прочными, чем на современных каррах меньших размеров. Проект Колина Мьюди предлагал наибольшую длину лодки 12 метров, ширину—2,5 метра, расчетный вес корпуса—1080 килограммов, парусного и гребного оснащения—578 килограммов. С учетом веса членов экипажа, снаряжения, питьевой воды, впитавшейся в кожу обшивки, водоизмещение «Брэндана» при полной загрузке приближалось к 5 тоннам. Площадь парусов—13 и 6 квадратных метров.

Управление осуществлялось широколопастным веслом. Парные рулевые



весла и длинное кормовое весло не оправдали себя при испытании в море. Были также испытаны гребные весла разной длины, и лучше всего показали себя 3,5-метровые.

Весла вставлялись в деревянные уключины; для упора служили прикрепленные к веретену треугольные бруски. Лопасти гребных весел были очень узкими, как принято на каррах. Самым важным были исследования материалов. В лаборатории были проведены исследования свойств кожи на прочность.

Для плетения каркаса было вырезано три с лишним километра кожаных ремней. Ремни также использовались на борту вместо коротких веревок. Для начала в лаборатории были испытаны пять типов ремней. Наилучшими были признаны ремни, обработанные раствором квасцов; этот способ был известен во времена Древнего Рима.

Отобранные для «Брендана» ремни были предварительно промаслены животным и тресковым жиром.

Для сшивания кож применялись льняные нитки. На работу их пошло 3,7 километра. Из льна были сделаны тросы для такелажа. Специализированная лаборатория испытала образцы льняных ниток.

На верфи был собран остов лодки, который затем был связан ремнями. Каждый ремень предварительно вытягивали вручную, чтобы уменьшить первоначально его эластичность, вымачивали и употребляли в дело еще влажным. Связанный остов обильно смазали шерстяным воском для предохранения древесины. Последующая проверка показала, что воск глубоко проник в древесину.

На обшивку пошло около 49 кож. Толщина их была примерно 5 миллиметров, а площадь — 105x120 сантиметров.

Дратва для сшивания кож была скручена вручную из 14 прядей и пропитана смесью из шерстяного воска, пчелиного воска и смолы, так что она плотно закупоривала дырочки от шила.

Кожи сшивались специальным методом. По центральной линии корпуса был применен сдвоенный шов, в остальных местах — двуручный: два человека работали попарно, размещаясь друг против друга с двух сторон сшиваемых кож. Средняя



длина стежков была около сантиметра. Параллельно первому шву, примерно в 2 сантиметра шел второй; ширина напуска—около 5 сантиметров. Учитывая, что на носовую секцию придется особенно большая нагрузка от столкновения и задевания грунта, кожи сшили в четыре слоя. Удвоили толщину обшивки и на корме, чтобы не пострадала при вытаскивании лодки на берег кормой вперед.

На днище поверх кож укрепили полуудиймовыми медными заклепками плоский дубовый полоз. Сама кожаная обшивка не крепилась непосредственно к оству, а плотно облегала его. Края обшивки натянули на верхний планшир и привязали к нижнему ремнями из бычьей кожи.

Плавания на «Брендане» были совершены в два этапа в 1976 и 1977 годах. Всего кожаная лодка прошла свыше 3 тысяч миль в северных водах Атлантики. В 1977 году Тим Северин и его экипаж достигли берегов Канады. Кожаный «Брендан» сохранил свою плавучесть, показав хорошие мореходные качества.

Не менее интересные работы выполнены французской ассоциацией «Aux Marches du Cranou». Ассоциация начала свою работу в 1995 году. Первое кожаное судно было построено ими в 1997 году и названо «Эфлам». Закладка была произведена в июне 1997 года недалеко от города Ландэвенек в провинции Бретань на северо-западе Франции. Для создания каркаса лодки были выбраны дуб, канадская сосна и европейская сосна.

Основной каркас составили два дубовых планширя и килевой брус, также изготовленный из дуба. Форма ирландских лодок-кураков такова, что килевая балка плавно переходит в фор— и ахтерштевень. Чтобы достичь этого, дубовый брус необходимо было прогнуть. Его размеры были 50x90 миллиметров в сечении. Прогибали брус предварительно распаривая его. Работа по распариванию бруса заняла несколько дней. Заготовка килевого бруса и планширей, которые также следовало изогнуть, была помещена в длинный кожаный чехол, в который подавался горячий воздух по трубам из двух котлов, которые грелись дровами. Возможна ли была эта технология во времена кельтов? Упоминаний о ней в описаниях нет, но ее простота и эффективность говорит сама за себя.

После того, как древесина была размягчена, планшири были прогнуты при

*Изготовление колотых досок из цельных стволов древесины для последующей обшивки каркасов лодок. В работе принимают участие: Анатолий Павленко, Алексей Поляков, Сергей Ластовецкий, Александр Ерес*



помощи клиньев, вбитых в пол. Килевой брус подвергался прогибу на двух рамках. В центре бруса один за другим укладывали камни. Брус прогнулся в необходимую форму через семь часов. Для груза понадобилось две тонны камней. Высохнув под таким весом, килевой брус изогнулся назад всего на 10%.

После этого в торцах планширеи и килевом брусе были сделаны отверстия и закреплены 70 дубовых поперечных реек, создавшие основной каркас лодки. Они также прогибались в паровой камере. После этого основной каркас стал обкладываться продольными и тонкими поперечными рейками. Чтобы придать им необходимую форму, рейки толщиной 1 см держали на пару 30 мин. Их было решено соединить между собой заклепками. Тим Северин и Колин Мьюди, изготавливая свой «Брендан», отказались от заклепок и связали рейки между собой кожаными ремнями. Их курак относился к VI веку, создаваемая же Ассоциацией лодка была более поздним плавсредством времен походов викингов VIII–IX веков. Как показывают археологические находки и этнографические данные, в те времена техника медных и железных заклепок была повсеместно распространена. В течение двух недель было проверено и установлено более 2,5 тысячи заклепок. На этом деревянная конструкция была завершена. Над ней работало 6 человек в среднем 8 часов в день в течение месяца. Вес деревянного каркаса составил 300 килограммов при длине 7,5 метра и высоте борта 1 метр.

Кожи для обтягивания лодки были выдублены тем же способом, что и кожи для эксперимента Тима Северина. Продубленные кожи не очень хорошо сопротивлялись морской воде. Для пропитки кожи был выбран животный воск или, как он еще называется, жиропот, о котором писалось выше. Для работы над шкурами Ассоциация приобрела 200 литров жиропота. Важно было подобрать рецепт пропитки.

Из опыта Тима Северина было известно, что подвергнутый сильному нагреванию жиропот теряет некоторые из своих технических характеристик. Таким образом нагревание было осуществлено в водяной бане. Металлическая бочка с жиропотом погружалась в большой котел с водой, и котел нагревался на огне. По очереди кожи были погружены в эту густую жидкость, которую смывал только



*Обшивка корпуса лодки горбылем и последующее осмоление*

скипидар. После получасового погружения каждой кожи, вопреки Тиму Северину, который складывал кожи одна на другую, сорок три кожи для «Эфлама» были разложены на солнце. Затем их перевернули четыре раза для того, чтобы жиропот, тая на солнце, медленно пропитывал кожу до самой сердцевины. Потом излишек жиропота снимали и обрезали кожи на правильные прямоугольники.

Работа была начата со сшивания центральной полосы, которая проходила по всей длине от носа в корму. Затем к этой полосе пришивались с двух сторон вертикальные полосы, которые уже затем сшивались между собой. Для сшивания была применена сидельная технология, заключающая в себя работу одновременно двумя иглами, вставленными в одну нить. Одна игла с одной стороны кожи, другая — с другой, продевались, скрещиваясь, точка за точкой. Сама игла проталкивалась при помощи железного упора. Предварительно отверстия пробивались шилом, а затем игла проходила свободно. Эта работа осуществлялась двумя людьми, расположившимися по разные стороны от сшиваемых шкур.

На сшивание шкур ушло 50 дней работы. Ежедневно сшивалась полоса, в которой пробивалось до тысячи отверстий. Всего было пробито 50 тысяч отверстий и сделано 12,5 тысячи крестов из просмоленной льняной нити.

Шитый кожаный панцирь был надет на перевернутый каркас, установленный на постаменте. К концам кож подвешивались на ремнях камни, вытянувшие кожи по форме лодки. После двухнедельной вытяжки лодка была перевернута, и кожи были прибиты в торец планширя мелкими медными гвоздями. Построенная лодка эксплуатируется уже пять сезонов, проводя до 1000 часов ежегодно на воде. В зимний период кожи заново пропитываются жиропотом.

Строительство кожаных плотов и лодок существовало вплоть до наших дней. Еще в XX столетии в Индии, где много крупного рогатого скота, изготавливали плоты из бурдюков, сделанных из больших воловых шкур. На юго-западе побережья Чили известны плоты, изготовленные из тюленьих шкур. Такие плоты сохранены в этнографических музеях. Сооружая такой плот, человек изготавлял его из двух тюленьих бурдюков, соединяя их палубой. Иногда на таких плотах поднимали прямой парус.



Дожили до XX столетия кожаные лодки-курраги в Ирландии, а также в Англии под названием коракли, где их обтягивали брезентом и использовали на реках для рыбной ловли, а также кожаные лодки, строящиеся и сегодня на западном побережье Африки...

\*\*\*

Изучение уникальных экспериментов, проведенных научными группами во Франции и Ирландии, было прервано нашей новой поездкой в село Троицкое. Совершили мы ее с Николаем Пульчей на его стареньком «Москвиче». Возле дома Сергея лежала гора длинной лозы. Ровные, как колья, прутья ощетинились острыми концами.

— Сергей! Спасибо. Какой ты молодец!

— Ваше счастье, ребята, что погода хорошая и я быстро справился с задачей. А вот у Бегина работа не клеится.

Загрузив прутья на прицеп, мы отправились к Николаю Григорьевичу.

Встретил он нас нерадостно.

— Все руки себе поранил. И зачем только я взялся за эту работу.

На дворе лежало незавершенное днище корзины. Когда мы его подняли, то оно в высоту оказалось уже более полутора метров. Днище было тяжелым и состояло из толстых поперечен, оплетенных по кругу более тонкой лозой. Все время Бегин ворчал, но Сергей успокаивал мастера:

— Григорич! Лиха беда начало. Доделаете. Ребята не спешат.

Я хотел сказать, что спешим, но потом подумал, что мастер так зол, что одно мое слово — и он работу бросит.

— Григорич! Не спешим! Только доделайте. А Сергей на следующей неделе и лозу подвезет. Вода падает.

Бегин согласился нехотя, сумев, однако повысить за работу гонорар.

Поздно вечером мы привезли свой ценный груз на подворье цеха декоративно-прикладного искусства Национального союза художников Украины, туда же, где два года тому назад достраивали «Мелькарт». Спасибо художникам! И в первую очередь Вадиму Рудому. В который раз по его ходатайству союз разрешил нам поработать на территории цеха.



Дорога с грузом была долгой. Сорок километров мы одолели еле-еле за два часа, будучи вынуждены переукладывать непослушные прутья.

А всего через день я, Валерий Воропаев и Борис Иващенко начали колдовать над лодкой, которую решили назвать «Меотида», так в древности называлось Азовское море, там и строились по упоминанию Страбона каркасные суда, обшитые кожей. Свою «Меотиду» мы решили обшить корой и засмолить. Кора поможет нам собрать тот же Сергей Ластовицкий. В селе Троицком работал цех пиломатериалов, где после распилки леса, а местный леспромхоз культивирует быстро растущий на воде тополь, остается много коры и горбыля. Кора эта целыми пластами легко отходит от мокрой древесины. Растущий в пойме Днестра лес не годится ни на что иное, как на изготовление фанеры, но в нашем случае чем лес был влажнее, тем лучше, так как от древесины легко отделялась толстая кора.

Начиная работу, мы изогнули будущие планширия лодки, и строить ее решили в перевернутом состоянии. Планширия были прочно закреплены на невысоких столах, и в первый день втроем нам удалось согнуть всего пять прутьев в центре будущего судна. Еще пять мы сломали, после чего я понял, что какой бы влажной не была весенняя лоза, а ее гибкости не хватит для того, чтобы создать обводы лодки, не говоря уже о том, что луб, т.е. кора, снятая с прутьев, полосами не сходил. Он рвался и связать узлы из него не было никакой возможности. Стало ясно — прутья надо вымачивать, а еще лучше парить. Первый опыт оказался неудачным. Но работа продолжалась.



**При больших габаритах вязанная из лозы лодка не такая и тяжелая**



## Глава 3. «Меотида», «Тигр» и «Фера»

Найдя несколько пустых железных бочек, мы соорудили нечто вроде ванны длиною пять метров. Под днищем каждое утро Саша Эминеску, наш давний помощник, еще по строительству «Мелькарта», разводил костер. Наполненная водой ванна разогревалась. В ней по двадцать—двадцать пять штук парилась 10-12 часов лоза, из которой после этого можно было хоть кольца сгибать.

Пропаренную и очищенную лозу мы старались выработать быстрее, пока отдав влагу, та вновь не становилась хрупкой. Был сделан один интересный эксперимент. Взяв одну лозу, потолще, после 12 часов распаривания мы согнули ее и закрепили так, что получилась дуга радиусом около метра. Через 10 дней, когда она высохла, мы отпустили ее, и наше удивление, лоза практически не изменила форму, сохранив вид полукольца.

Легко длинными полосами начал отставать луб, который уже не ломался, а взятые вместе две полосы разорвать руками становилось просто невозможно. Снятые полосы луба иногда достигали длины 2,5 метра.

После снятия луб оставляли в емкостях с водой на все время, пока готовился каркас. В среднем луб находился в воде от трех до десяти дней, приобретая достаточную прочность на разрыв. Полоса толщиной 1,5 миллиметра, шириной 7–10 миллиметров, длиной 1 метр выдерживала груз в 5 килограммов. Ячейки, составленные поперечными и продольными прутьями, составили 60x150 мм. Каждое образованное перекрестье связывалось накрест в четыре слоя, представив собой крепкий сборный узел.

Для увеличения прочности и долговечности соединения каждый узел просматривали. Общая длина каркаса составила 11,5 метра, ширина в центральной части 2 метра, высота борта 1,1 метра. Связано было 2800 узлов. После этой работы мы стали перед выбором покрытия каркаса. Это могла быть кора, кожа, горбыль и доски. Кора была отклонена из-за своей недолговечности, хотя первоначально она

казалась нам наиболее удобным материалом из-за своей легкости и доступности в обработке. Но пока строился каркас мы высушили несколько больших пластов коры тополя взятых в селе Троицком в цеху пиломатериалов. Результат последующих попыток работы с корой оказался плачевным. Кора сильно усохла и стала крохкой, разваливаясь при первых же попытках закрепления ее на каркасе.

Кора тополя в отличие от коры кедра, которую использовали в Северной Америке для создания каноэ, для нашей лодки не годилась. Следует добавить, что не пригодна для этих целей и кора большинства деревьев. Эластичность и возможность работы сохраняют кора бересклета, кедра, канадской ели и некоторых видов акации. В нашем распоряжении необходимого количества коры перечисленных деревьев не было.

Следующим видом покрытия нашей лодки могла быть кожа, но от нее пришлось отказаться из-за внушительной стоимости, так как ее потребовалось бы около 40 квадратных метров, а от досок — из-за более позднего появления в обиходе человека.

Для работы был выбран горбыль — откалываемый от ствола древесины кусок неправильной формы вместе с корой и лубом. Как помнит читатель, горбыля в цеху пиломатериалов было множество, использовали его только на растопку.

Работа над каркасом лодки заняла почти два месяца, столько же времени потребовалось мастеру Бегину, чтобы завершить плетение корзины, которую мы еще до начала испытаний решили назвать «Тигр». Пришло время ехать за ней в Троицкое, а наряду с этим решено было привезти в Одессу и горбыль.

В дорогу мы вновь отправились вместе с Николаем Пульчей на его трудяге-«Москвиче» с прицепом, уже однажды выручившем нас во время транспортировки лозы. Пока вязался каркас «Меотиды», Николай, прекрасный резчик по дереву, вырезал для будущего судна носовое украшение в виде головы быка. Я вспомнил, как неожиданно на мусорнике в самом цеху нашлись для нашего украшения и настоящие бычьи рога, и железное кольцо, некогда усмирявшее грозное животное, будучи вдетым в ноздри. Бычью голову мы закрепили за день до поездки в Троицкое, и «Меотида», хотя и без покрышки, обрела вид грозной лодки. На таких



Прорисовка кикладских тростниковых лодок II тыс. до н.э.,  
регион островов Эгейского моря

судах ватага морских разбойников могла доставить много неприятностей людям, жившим по берегам рек озёр и морей. Шею быка, переходившую в форштевень лодки, мы оплели распущенными канатом и осмолили. Ахтерштевень, т.е. кормовое окончание, украшала извивающаяся ветка акации, издали имевшая прекрасное сходство с бычьим хвостом.

Валера, крепивший ее, отойдя в сторону сказал:

— Добавь нашей лодке ножки, и она точно выглядела бы, как бычок: голова, туловище, хвост.

И хотя туловище, или корпус, лодки светились сотнями ячеек, сходство было поразительным.

— Представьте себе, как здорово будет выглядеть «Меотида» после того, как мы ее обошьем и посмолим. Тогда уж точно от быка не отличить, — добавил Николай.

Сейчас дорога вела нас к Троицкому по начавшим зеленеть после зимы полям. Скотины еще нигде не было видно — прохладно, да и грязища по колено. Весенняя распутица особенно ощутима в поймах рек.

Дома нас ждал Сергей, складировавший вязанки тростника. Вот уже третий год он строил новый дом и уже дошел до крыши. Обменявшись рукопожатием, я поинтересовался:

— Неужели крышу своего нового дома будешь камышом покрывать?

— Я не буду, а вот в селе у нас еще сохранились хаты, покрытые камышом. Отличный материал. Век простоят, и крыша течь не будет.

— И это в XXI веке. Не поверю.

— А ты посчитай, сколько твой шифер или черепица стоит, а сколько камыш. Мне вот заказали, так я еще зимой по льду пятьсот вязанок нарезал.

— Не смотри ты на него так. Я тебя знаю, сейчас начнешь лодку мастерить.

— А вот и начну, — огрызнулся я на колкость Сергея. — Почем за сноп хочешь?

— Нет, нет, эти уже куплены, морозов больше не будет, камыш режут только



*Тростниковая лодка озера Чад, Центральная Африка*

*Тростниковая лодка озера Титикака, Южная Америка*

зимой по льду, так что ничего у тебя не выйдет. Пойдем к Бегину, пора твое чудо в Одессу везти. Горбыль забирать будешь?

— Обязательно, он нам нужен в первую очередь, каркас уже связан, вот Николай уже и носовую фигуру — голову быка — вырезал. Хотим лодку побыстрее сделать, ей ведь еще долго сохнуть, только после этого смолить будем.

Николай Григорьевич встретил нас на удивление весело.

— Какое счастье, что я вам корзину отдаю, она весь двор занимает, и плавать не будет!

За спиной Николая Григорьевича стояла широченная лоханка, покачивавшаяся боками даже от ветра. Это решето уж точно плавать не будет, но посмотрим, как она себя поведет после того, как мы ее хорошенко разопрем изнутри каркасом и засмолим.

Я поблагодарил мастера, и мы легко втроем подняли и поставили корзину на прицеп. От виденных мною на фотографиях и в Мюнхенском техническом музее иракских гуфф она отличалась только тем, что иракские корзины для большей прочности при вязке закругляли вовнутрь, создавая тем самым большую жесткость, но из-за этого плавсредство теряло часть своего объема. Мы же решили сделать свою корзину наиболее широкой вверху, а жесткости во всех плоскостях достигнем благодаря внутреннему каркасу из четырех попечерных реек.

В цеху мы загрузили сто сорок штук горбыля от 12 до 15 сантиметров шириной и от 2 до 4 сантиметров толщиной, где кора по толщине занимала более 60 % тела. На прощание я вновь вернулся к разговору о камыше, нарезанном Сергеем:

— Сережа! Если хозяин откажется от камыша, то я с удовольствием его заберу. Хочу испытать, собрав лодку или плот.

— Хорошо, но абсолютно уверен, что камыш заберут. Если нет, то позвоню.

В этот раз мы добрались в Одессу быстро и разгрузили корзину и горбыль еще засветло. На предстоящей неделе мои друзья были заняты. Чтобы продолжить работу в цеху, следовало закупить смолу для «Тигра» и обдумать методы крепежа



*Тростниковая лодка района Юго-Восточной Азии*

горбыля на корпусе «Меотиды». Я решил заняться этим дома, но начал исследования не с этого, а с обобщения имевшегося материала о тростниковых судах. Что-то подсказывало, что часть камыша, срезанного Сергеем, достанется нам.

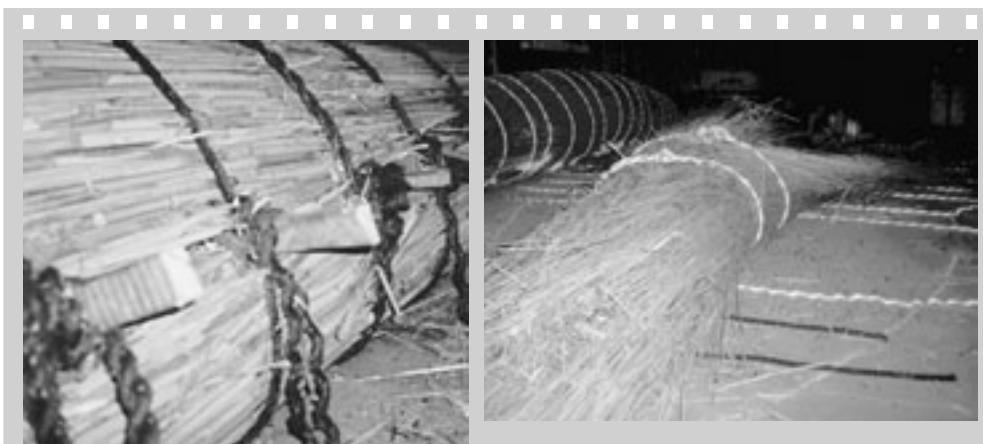
\*\*\*

Тростниковые суда имеют обособленную линию развития и свои ареалы. Тростник (или камыш) принадлежит к распространенным растениям Земного шара. Он растет по мелководным берегам больших рек, озер и даже морей. Благодаря содержанию кремния в стебле его стенки отличаются твердостью и глянцеватостью, а пустотелость придает тростнику легкость и великолепную плавучесть. Этими свойствами обладают все три основные вида тростника: коленчато-пустотелый (камыш), коленчато-губчатый (эрланнус, калам) и губчатый (рогоуз, куга). Длина стеблей, достигающая от 2 до 5 метров, позволяет связывать его в пучки необходимой величины.

Обилие этого растения на водоемах всех континентов (за исключением Антарктиды) и простота его заготовки объясняет, почему тростниковые плоты и лодки использовались в древности повсеместно. Вместе с тем лодки из тростника имели и существенные недостатки. Большое содержание в стебле целлюлозы и лигнина делают его объектом разрушительной деятельности грибков в условиях повышенной влажности. Тростниковые лодки не могли оставаться в воде после эксплуатации. Их необходимо было сушить на ветру и солнце. Они служили человеку максимум пять лет.

Изображения тростниковых лодок открыты во всех регионах Древнего мира, где произрастал тростник: от Средиземноморья до Месопотамии, в Египте, на побережье Сирии, Ливана, Израиля, на островах Кипр, Крит, Корфу, Мальта, на побережье Италии, Сардинии, Ливии, Алжира, на Атлантическом побережье Марокко. Со времен неолита известны они в Северной и Южной Америке, Китае, Вьетнаме и других странах.

Уже в палеолите человек мог знать простейшую форму тростникового челна, сохранившуюся до настоящего времени в Южной Америке, Африке, Азии и Океании. Беднейшие рыбаки Перу называют ее «кабаллито», что означает «маленькая



*Этапы строительства нашей тростниковой лодки, связанной мастером Валерием Воропаевым*

лошадка». Две конические связки тростника соединялись так, что заостренный конец был загнут и образовывал «нос». Ни бортов, ни кормы у такого плавающего средства не было. Рыбак садился на «кабаллито» верхом и управлял ею при помощи небольшого шеста или весла—гребка. Человек плавал на таких небольших лодках по рекам и озерам, в спокойную погоду выходил в море. Повернувшись спиной к носу, рыбак забрасывал удочку, а улов прятал в углубление между двумя связками тростника. Когда на связке камыша человек переправлял груз по воде, то сам плыл рядом, одной рукой толкая плот. Такая переправа известна была еще в XX столетии в Южной Африке.

Из водяного растения амбатча связывалась лодка динка на Верхнем Ниле. Это растение имеет полые стебли с трубчатой структурой. Коническая форма стволов позволяет придавать лодке заостренную форму. Простой тип лодки из амбатча напоминает перуанское «кабаллито». Он также не имел кормы. Задняя часть была обрублена, а нос загнут кверху. Однако такая лодка шире «кабалито», и на ней можно сидеть, а на спокойной воде даже стоять. Более сложные лодки из амбатча имели приподнятые носы и корму, и в отдельных случаях наращенные борта из отдельных связок растения. Примитивные лодки из амбатча стали прародителями больших папирусных лодок, использовавшихся на Ниле. Но не только на нем. Везде, где тростник произрастал в изобилии, из него строили лодки и плоты. Все древнейшие восточные цивилизации использовали в своем судостроении этот легкий и плавучий материал. Изображение тростникового корабля известно на древней индской печати—культура Хараппы.

Камышовые суда существовали и в Южной Месопотамии. На рельефах дворца Синахериба в Ниневии есть изображения таких лодок. Одна из сцен показывает бой ассирийского воина с четырьмя врагами на лодках в камышовых зарослях. О существовании камышовых лодок в более раннее время говорит изучение печатей эпохи Аккада.

Еще раньше тростниковые суда строили народы, заселившие долину между Тигром и Евфратом. Во второй половине IV тысячелетия до н.э. на дельте рек



происходят события, изменившие весь ход развития исторического процесса.

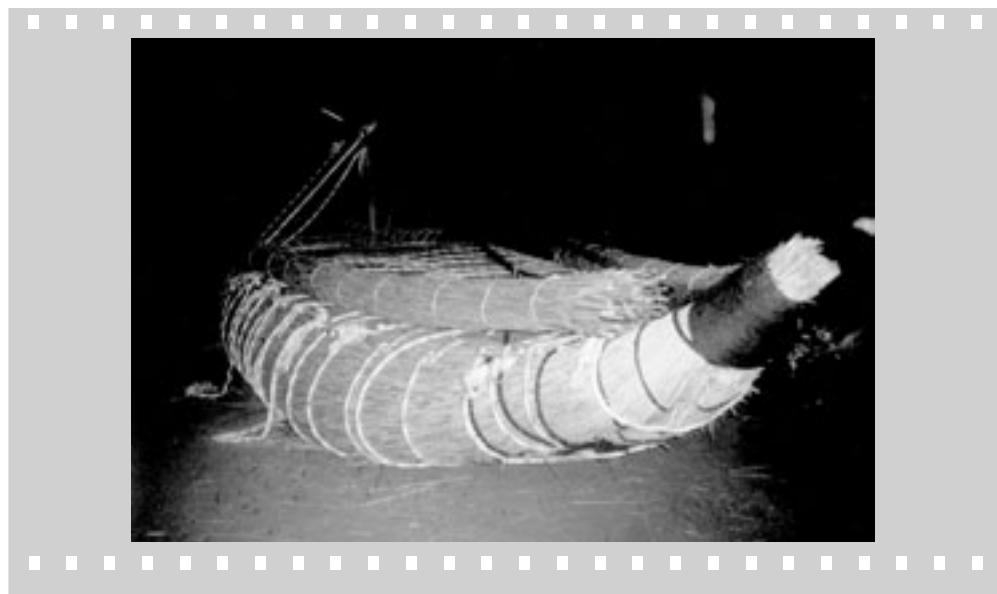
Благодаря раскопкам, проводившимся за последнее столетие в Южной Месопотамии, удалось узнать, что до ассирийцев, вавилонян и халдеев в низовье рек Тигра и Евфрата пришел народ, давший толчок для роста цивилизации. Благодаря ему была создана оросительная система, построены города и корабли для дальних плаваний. Народ этот создал письменность и счет, научился пользоваться таблицами исчисления времени. Народ, занявший дельту Тигра и Евфрата, не имеет ни семитических, ни убейдских корней. Неизвестно, откуда он пришел в эти места. Ученые относят прародину этого народа в различные регионы Азии, Индии и даже Африки.

Достоверно лишь то, что построенный первым город Эреду является древнейшим городом этого народа, имя которому — шумер. Эреду был построен на берегах пресноводных болот, на месте, примыкавшем к Персидскому заливу, и создатели его хорошо были знакомы с морской культурой. Об этом свидетельствуют изображения на их печатях судов, имевших высокие нос и корму.

Климат в дельте был неблагоприятным. Пришедшему народу из строительных материалов был доступен только тростник. Поэтому необходимой принадлежностью каждого дома является типичная для этих мест лодка с необычайно высоким носом и кормой, сделанная из тростника. Быстроходные и легкие, эти лодки с глубочайшей древности играют огромную роль. Прообраз такой лодки, выполненной из серебра, хранится в Багдадском музее. Модель эта была найдена во время раскопок в городе Ур. Традиция высоко поднимать нос и корму лодок не свойственна речной технике судостроения. В этом нет необходимости, так как высокие нос и крма необходимы только в условиях волнений на море. Однако традиция продолжала влиять на судостроителей, указывая на очень отдаленные корни этого явления. А именно, на приход в низовье шумеров со стороны моря.

Еще одна интересная модель была найдена там же, в Уре. Выполнена она из отвердевшего битума.

Среди документов города Уммы, относящихся ко времени III династии Ура,



встречается до десяти названий различных судов, направляемых с грузами в Ниппур и другие города Двуречья. В табличках указываются также сроки, на которые судно уходит в плавание. Другие тексты отмечают погрузку корабля ячменем у пристани, где находились зернохранилища. Судя по указаниям клинописных текстов, а также по древнему иллюстративному материалу, шумерские суда были весьма разнородными и строились из тростника и дерева.

Изображения на шумерских цилиндрических печатях часто представляют ладьи с сильно загнутыми вверх носовой и кормовой частями. Они изготовлены из тростника, на что указывают поперечные перевязи. Эти суда служили как для передвижения по рекам и каналам, так и для каботажного плавания в Персидском заливе.

Такова ладья из Тельль-Билла, хранящаяся в Берлине. Изображение относится к периоду Джемдет-Наср, начало третьего тысячелетия.

Некоторые исследователи находят большое сходство в периодах расцвета Шумера и Египта. Народы их возвысились среди других современных им народов. Естественно, этому способствовало овладение техникой ирrigации. Однако уникальным является проникновение предметов культуры и явлений, характерных для шумерской цивилизации, в долину Нила. Одним из таких предметов является обсидиановый нож с рукояткой, выложенной из слоновой кости, найденный в Джебель-эль-Арака. На одной стороне рукоятки находится изображение борющегося со львами легендарного мужа, народного героя шумеров, который олицетворялся в более поздние времена с Гильгамешем.

Три подобных изображения найдены в долине Нила: на стенной росписи в Верхнем Египте выше дельты, в развалинах древнего города Нехен, на рукояти обсидианового ножа, и на рельефе, изображающем охотничью сцену. На другой стороне рукоятки изображена битва между двумя флотилиями судов. Одни суда, с круто поднятым носом и кормой, в точности совпадают с изображениями шумерских судов на печатях, другие — с лунообразными египетскими судами. Подобного же вида корабли изучены по наскальным изображениям в долине Вади Хаммamat, тянущейся между Верхним Египтом и Красным морем.



«Феру» выносят из цеха

Плавали шумеры и в легендарные земли: страну Дильмун, сегодня отождествляемую с островом Бахрейн, лежащем в Персидском заливе у берегов Аравии, в страну Меллуху, в клинописных текстах упоминаемую вместе со страной Маган. Так же, как и в стране Дильмун, в них живут и правят шумерские боги. В настоящее время считается, что Маган и Меллуха лежали на территории современного Омана. Само название Маган означает «страна кораблей». Корабли из Магана регулярно прибывали в Шумер и Аккад, подымаясь вверх по Евфрату. Меллуха находилась еще дальше Магана, и о ней известно, что эта страна была гористой. Горы Меллухи были покрыты густыми лесами, также добывалось золото. Настоящее местоположение стран неизвестно до сих пор. Упоминания о связях Магана и Меллухи с Междуречьем прекращаются после правления III династии Ура, после 2000 года до н. э. и возобновляются в литературе времен Ассирийского владычества. Ни изображений, ни описаний конструкции кораблей Магана и Меллухи не сохранилось, так как о больших шумерских судах, плававших в Персидском заливе и совершивших переходы в Индию, а возможно, и в Красное море, также нет никаких сведений. Можно только предположить, что строились они в основном из камыша, что и пытался доказать своими плаваниями норвежский исследователь Тур Хейердал.

Высочайшего уровня техника строительства камышовых судов достигла в Древнем Египте. Основным материалом здесь служил папирус. Изготовление лодок из него в Египте, как в Междуречье и на реке Инд, восходит к каменному веку. Судя по изображению на гробнице в Саккаре, относящемуся к 25 году до н.э., связывали лодки веревками, которые туго натягивали, упираясь в связки папируса ступнями и коленями.

Египтяне не были прирожденными мореходами, и долгое время их плавания ограничивались Нилом и прилегающими к нему каналами, представлявшими среди окружавших страну гор и пустынь удобнейшие пути сообщения. Отсутствие лесов, за исключением акации—твёрдого и мало пригодного для кораблестроения дерева, заставляло долгое время строить (или, как они называли, «вязать») суда из длинных связок папируса—тростника, в изобилии рас-



тушего в стране; в оконечностях эти связки собирались вместе и обвязывались жгутами. Возможно, что такой способ сооружения отразился впоследствии на характерной особенности формы деревянных египетских судов — кривая линия киля с высоко поднятыми оконечностями; эта форма также обусловливается обилием отмелей Нила.

Древнейшее изображение такого корабля найдено в Нубийской пустыне. Его относят к VI тысячелетию до н.э. На рисунке хорошо виден корабль. Он нарисован поверх ранее написанных изображений животных и человека. Корабль имеет высоко поднятые нос и корму, мачту, растянутую двумя оттяжками в нос и корму, и поднятый на ней парус. Парус растянут между двух рей. На судне стоит человек с шестом в руках. Судя по форме, корабль построен из тростника. У этого корабля мачта, парус, нос и корма, нависающие над водой, точно такие же, как у египетских судов, построенных спустя тысячелетия. Изображения подобных тростниковых лодок на сосудах известны с середины V тысячелетия до н.э. Такая ладья изображена на сосуде, хранящемся в Лувре. Его относят к середине IV тысячелетия до н.э. Ладья серпообразна и имеет наверху три небольшие надстройки. Управлялась она множеством весел-гребков.

Из додинастической эпохи также дошла до нас верхнеегипетская ваза последней четверти IV тысячелетия до н.э. с изображением корабля, скорее всего, погребального. Как известно, в Древнем Египте был чрезвычайно развит культ мертвых, согласно которому душа умершего человека должна была совершить путешествие по Нилу в Абидос к храму Осириса — судье загробного мира. Поэтому в гробницах фараонов ставили настоящие суда, вельможи довольствовались их уменьшенными копиями — моделями и настенными рисунками.

В Эрмитаже хранится палетка, изображающая тростниковую ладью с сидящими в ней людьми. Найдена она была в Граувакке, хранилась в коллекции востоковеда Б. А. Тураева и была передана в музей. Палетка выполнена в IV тысячелетии до н.э.

Этим же периодом датируются модели лодок, сформованные из глины или вырезанные из слоновой кости, камня и дерева. Первые такие глиняные изделия



от начала IV тысячелетия лишь отдаленно напоминают исходный образец. Подобные грубые предметы создавались и в более позднее время, но важно, что в них иногда даются такие подробности, которые в рисунках того времени отсутствуют. Изделия имеют иногда дополнительные детали в виде, например, пары сквозных отверстий, проделанных в обоих бортиках на равном расстоянии от конца лодочки. Их назначение станет понятным, если обратиться к другим подобным изделиям, на которых сохранился навесик, перекинутый через лодочку. Он состоял из плетенки и прикреплялся к бортикам веревками, проходившими через упомянутые отверстия. Благодаря такой модели получена возможность как бы заглянуть внутрь лодки, на которой плавали древнейшие египтяне. Исходя из черточек, образующих на модели сетку веревок, можно предполагать, что на строительство шел папирус или тростник.

Лучше конструкция и строительный материал показаны на моделях из слоновой кости. На рельефе передана форма тростника, тянущегося от носа в корму, и подражающие реальные веревки, связывающие тростник в пучки. Невыяснены назначения сквозных отверстий в носовой и кормовой частях ладей, которые бывают совершенно одинаковыми. Возможно, эти отверстия делались для якоря — камня или рулевого весла. А может быть, с их помощью к лодочке привязывали бечевку, за которую их можно было тянуть. Таким образом, не исключена возможность, что помимо культового назначения, рассматриваемые изделия могли служить и игрушками для детей.

Центральное место в изображениях лодок додинастического периода занимают изображения многовесельных судов, вокруг которых расположены люди, животные, птицы и растения. В изображениях этих лодок появляется много новых подробностей по сравнению с тем, что было изображено на сосудах предшествующего времени. Большинство судов имеет серповидную форму, но встречаются и такие, у которых крма круто поднята вверх. Набросок на сосуде из Диосполиса дает еще одну интересную деталь: в средней части челна поставлено сиденье. Именно эта деталь роднит данное изображение с тем, которое имеется на фрагменте ткани из Гебелена. Фрагмент ее хранится в



*Кожаный эскимосский каяк*

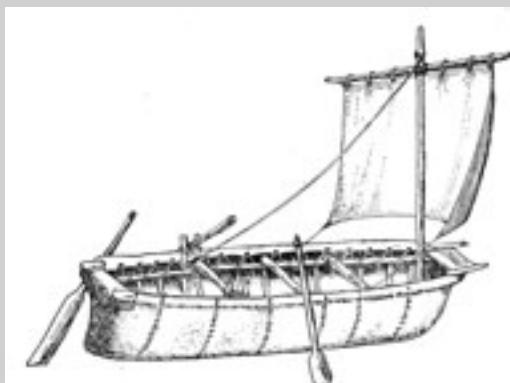
Турине. В последнем случае посередине тростникового суденышка тоже находится сиденье, на котором сидит мужчина. На лодке много гребцов. Отчетливо видно, что гребут они длинными веслами, а не веслами-гребками. Это говорит об относительно большой высоте корабля, а значит, и об общем увеличении размеров тростниковых судов. На туринском фрагменте количество весел достигло сорока с двух бортов. Весла оканчиваются расширенной лопастью в виде прямоугольника или треугольника. Эти суда имели по нескольку плетеных надстроек и иногда снабжались съемной мачтой с плетеным парусом. Хорошо просматриваются якоря и рулевые весла. В Древнем царстве папирусные лодки стали еще более усложняться. Происходило это из-за увеличения их размеров и следовавшего за этим увеличения парусного вооружения.

Большинство находок судов, их моделей и изображений свидетельствует о том, что египтяне плавали по Нилу. Однако совершались и морские плавания, как в Сирию, так и в Красном море.

В гробнице фараона Сахора в Абусире был обнаружен в 1907 году барельеф, изображавший такие корабли, на которых в середине третьего тысячелетия до нашей эры египтяне отправлялись в сирийские земли. Эти корабли имели парус и, как гласят надписи, при благоприятном ветре за четыре дня доплывали от устья Нила до берегов Сирии. На египетских судах обязательно были весла, так как под прямым парусом можно было идти только при попутном ветре.

По рисункам, барельефам и моделям удалось установить размерения тростникового корабля Древнего Египта: его длина — 29,4 метра, ширина — 7,8 метра, осадка — 1,2 метра; водоизмещение — 90 тонн. Это, конечно, были гиганты. Такой корабль мог весить до 30 тонн. По-видимому, их было немного. Основная же роль в плавании на Ниле отводилась небольшим тростниковым ладьям.

Очень большие и вместительные лодки, как видно по ряду изображений, иногда оснащались парусом на короткой ре, поднятой на мачту, имеющую две опоры. Снасти для подъема паруса идут с вершины мачты на корму. Интересно отметить, что к этой оснастке очень близка оснастка лодок-бальза на озере Титикака в Южной Америке в тех случаях, когда употребляется парус. Разница здесь



*Кожаный эскимосский умиак*

состоит в том, что на последних парус поднимается не с носовой, а с кормовой стороны мачты.

Постройка мачты на двух опорах объяснялась конструкцией камышового судна, лишенного киля. Давление, оказываемое мачтой, имеющей одну точку опоры, разорвало бы такое судно натяжением вант. Вместе с тем мачта на двух опорах лучше распределяла нагрузку. На камышовых судах VI династии распределение нагрузки было еще более усовершенствовано тем, что каждая из двух «ног» мачты раздваивалась, в результате чего получается уже не две, а четыре точки опоры. Такое судно изображено на могиле в Дейр-эль-Гебрави, относящейся ко времени 2400 лет до н. э.

Установка паруса на носовой части у древнеегипетских речных судов объяснялась преобладанием северных ветров, диктующих движение только в одном направлении, южном. На кораблях, плававших по морю, паруса устанавливались посередине судна, так как это облегчало управление ими.

С ввозом большого количества древесины из Ливана и Средиземноморья египетские суда для плавания по морям строятся из дерева. Но для плавания по Нилу тростниковые ладьи остаются чуть ли не единственным удобным средством для плавания, транспортировки грузов и рыбной ловли.

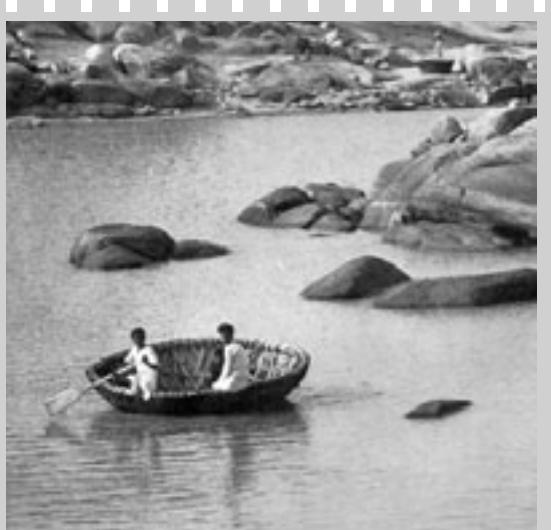
Об этом свидетельствует множество изображений тростниковых лодок, участвующих в различных средах деятельности египтян. Об этом свидетельствуют изображения и модели, датируемые временами Среднего и Нового царства. К примеру, изображения тростниковых морских лодок под парусом и речной лодки с опущенной мачтой на стенке кенотафа домоправителя Сахатари, XIII династии, Абидос из собрания Эрмитажа, а также ряд погребальных моделей, изображающих лодки из тростника и папируса из гробницы Тутанхамона.

В Египте тростниковые суда просуществовали тысячелетия. Плавали на них и во времена позднее Древних царств. Есть упоминания о таких походах по Нилу в Библии. Пророк Исаия, писавший около 740 года до н.э. говорит, что «Египет посыпал посланников морем на судах из папируса».

Строили папирусные лодки в Египте и в новейшие времена, вплоть до полного



*Кожаная лодка-корзина на реке Евфрат*



исчезновения папируса на берегах Нила. Остатки папируса известны в Эфиопии, Судане, на острове Сицилия. Сейчас папирус искусственно разводят на берегах Нила.

Реконструкцией папирусных судов и камышовых кораблей занялся в середине 60-х годов XX столетия норвежский исследователь Тур Хейердал, пытаясь доказать возможность дальних плаваний таких примитивных плавающих средств. Первенцем папирусного флота был «Ra-I». На его постройкушло две тысячи связок стеблей, соединенных пеньковыми веревками. Лодка весила 15 тонн, имела 15 метров в длину и 5 метров в ширину. Ее корма и нос плавно закруглялись, поднимаясь над водой. На этом судне Тур Хейердал хотел преодолеть Атлантический океан, пытаясь доказать возможность плавания египтян и финикийцев в Америку.

Однако научную ценность эксперимента Тура Хейердала многие ученые ставили под сомнение. Дело в том, что первоначально «Ra», так названо было судно в честь бога солнца Древнего Египта, должно было быть копией древнеегипетских деревянных судов начала третьего тысячелетия до н. э. В дальнейшем Хейердал отказался от этого плана и принял решение строить лодку из стеблей папируса, но размер ее избрал произвольно, стремясь достичь хорошей мореходности. Весло судна смоделировано из более поздней эпохи.

Путешествие началось в марокканском порту Сафри и проходило благополучно. Команда «Ra-I» была обеспечена необходимым количеством воды в козьих мехах, медом в глиняных амфорах, вяленым мясом, финиками, орехами. Однако собранный из тонких пучков корпус быстро набирал воду. Высоко поднятый нос и корма под собственным весом начали разрушаться. Пройдя больше половины пути, экипаж вынужден был покинуть судно, которое под действием волн разрушилось.

«Ra-I» строили мастера из Чада, и хотя предложенная ими конструкция прошла удовлетворительные испытания на озере, а на одном из таких судов было перевезено восемьдесят коров, в океане волны и недостатки конструкции привели к быстрому разрушению судна.



Через год Хейердал вновь предпринял попытку пересечь Атлантику. На этот раз конструкция судна была изменена. В отличие от «Ра—I», «Ра—IІ» был построен из трех связок папируса. Две большие составили основу корпуса. Третья же, несколько меньшая, составила центр судна. При таком устройстве папирус намокал медленнее. Высоко поднятые нос и корма были стянуты пеньковыми тросами к центру лодки. Изменена была также конструкция рулевых весел. «Ра—IІ» был построен индейцами аймара, живущими на озере Титикака. «Ра—IІ» был построен короче «Ра—I» на 3 метра. Длина судна составила 12 метров, ширина 4 метра, вес — около 12 тонн. На этом судне экипаж достиг берегов Южной Америки.

Тур Хейердал продолжил изучение папирусных лодок, и в 1978 году было построено третье судно — тростниковый «Тигрис». Его также строили индейцы аймара. Его длина составила 18 метров, ширина почти 6 метров, вес 30 тонн. Экипаж «Тигриса» состоял из одиннадцати человек. За 132 дня тростниковое судно прошло 7000 километров, совершив длительное плавание из Месопотамии в Бахрейн, далее Оман, долину Инда и назад до Джибути. Главная цель экспедиции была достигнута. Подобные суда могли совершать длительные плавания в океане, и стало невозможным отрицать то, что реально мог существовать морской путь, соединявший Месопотамию, долину Инда и Древнеегипетское царство, а может быть, и четвертую, еще не известную прародину шумеров — мореплавателей. И осуществляясь такие связи могли на тростниковых судах. Найденные изображения тростниковых судов по всему Средиземноморью говорят о том, что египтяне дали толчок в развитии тростникового кораблестроения другим народам.

Самым интересным было то, что техника создания тростниковых и камышовых судов сохранилась во многих регионах мира до XIX столетия, а во Вьетнаме лодки из тростника строят для плавания на озерах и сегодня. Особенno интересна была техника строительства камышовых судов у индейцев Северной и Южной Америки, описанная еще в XIX столетии.

Камышовые лодки — плоты индейцев, живущих на берегах озера Пирамид



*Реконструкция кожаных кельтских лодок, представленная на морском фестивале в г. Брест (Франция)*



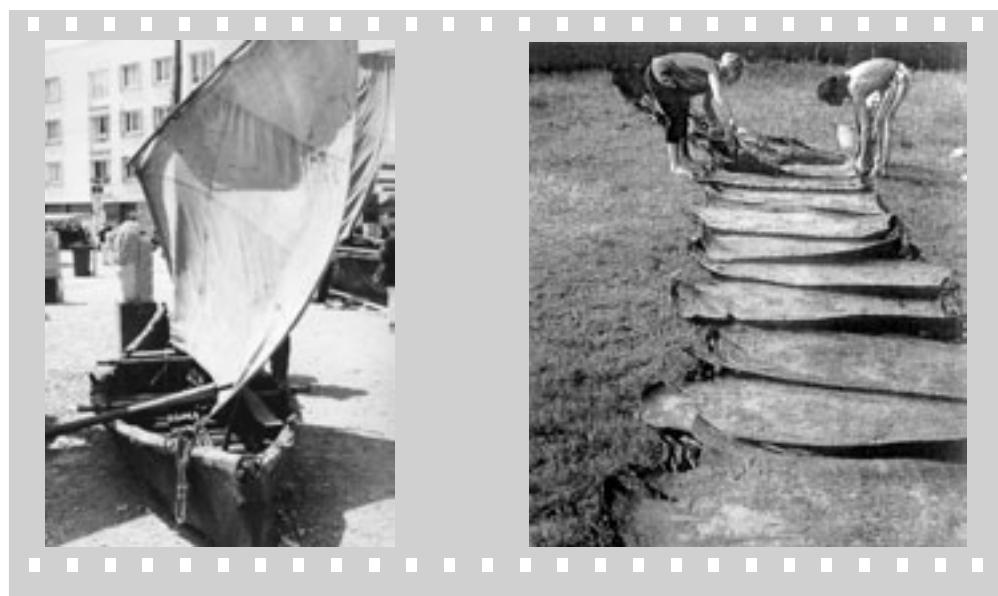
на северо-западе Невады, состояли из трех толстых пучков камыша, из которых два наружных имели веретенообразную форму, а третий, посередине, был короче и одинаковой толщины. Связывался камыш ивовыми прутьями. Через каждый пучок была горизонтально пропущена палка для жесткости. Лодка двигалась при помощи шеста. Вес лодки был небольшой: ее могли нести один или двое индейцев.

Калифорнийские индейцы-махелчелы камышовые лодки делали более крупных размеров, до 6-7 метров длиной. Увеличение размеров определялось качеством и длиной самого камыша. Дно лодки делали из камыша в 3-4 слоя, низкие борта—только в 1-2 слоя. Тонкие концы были загнуты кверху. Связанная и отбитая молотком камышовая лодка после некоторого пребывания в воде набухала, утолщаясь. Грузоподъемность ее достигала 1 тонны.

Самыми совершенными из дошедших до нас тростниковых судов можно считать лодки «бальза», применяемые на озере Титикака в Боливии для перевозки грузов. «Бальза» обладают носом и кормой, одинаково заостренными и приподнятыми кверху. Кроме того, бока этих лодок имеют некоторое подобие фальшбортов, состоящих из дополнительных связок тростника, применяется также и парус.

Примерно такой же конструкции, но меньших размеров были лодки жителей острова Пасхи, связанные из тростника, нарезанного в болотистом кратере Рано Рапаку. Их устойчивость на пляшущих волнах океана у скалистых берегов острова наблюдал Тур Хейердал, по инициативе которого и был проделан этот опыт.

О мастерах, строящих лодки на озере Титикака, он писал: «Только индейцы умеют строить серповидные суда, которые не опрокидываются и не теряют своей формы под ударами океанских волн. Болотные арабы по-прежнему мастерски делают всякие вещи из камыша, но вот искусство конструировать суда из камышовых связок здесь забыто, как забыто оно в Египте и в других центрах цивилизации, за одним существенным исключением: тонкое умение строить корабли из стеблей полностью сохранилось в окрестностях развалин самой величественной из древнейших культур Южной Америки — культуры



Тиуанако. На высокогорном озере Титикака в Андах индейцы племени аймара, кечуа и уру в наши дни строят суда, подобные древним ладьям Египта и Двуречья».

Последователем идей Хейердала стал испанец Китин Муньос, который предпринял несколько попыток пересечения Атлантики, построив тростниковые лодки, близкие по конструкции как лодкам Хейердала, так и изображениям тростниковых судов острова Пасхи. Суда Муньоса очень громоздкие и тяжелые и неудивительно, что уже два из них не выдержали длительного испытания морской стихией.

Из всего многообразия транспортных судов мне больше понравились небольшие тростниковые лодки, чьи изображения найдены во время раскопок на острове Фера входящего в группу Кикладских островов в Эгейском море. Обнаружили фрески в начале 70-х годов XX столетия во время раскопок здания поселения Акротири, одна из комнат, которого была украшена миниатюрами судов. На фреске изображены большие суда с удлиненными корпусами и небольшие лодки, управляемые которыми два человека. Борта больших кораблей украшены затейливыми рисунками птиц, рыб и растений. Суда имеют нереальную форму, если бы их строили из древесины. Материал же их исполнения — тростник, который позволил грациозно вытянуть и изогнуть нос и корму судна. Были и противники тростникового происхождения этих судов, так как на рисунках не видно перевязей пучков тростника. Однако стопроцентным доказательством послужил перстень из Тиринфа, на котором изображено подобное судно, перевязанное множеством веревок, стягивающих корпус.

Красота этих судов поражает так же, как и их размерения. Управляют ими гребцы. Они гребут веслами-гребками: 18-22 гребущих на одной стороне судна. Управляют судами рулевые, держащие в руках длинные рулевые весла. На корме каждого из больших судов сделан небольшой балдахин, под которым сидит командир судна, отдающий приказы. В центральной части сделан навес для пассажиров. Он занимает больше трети судна. Под навесом сидят пассажиры. В центре сквозь балдахин проходит мачта, на которой поднимался прямой парус, растягиваемый двумя реями.



Вот она, грациозная и легкая лодка, которую бы хотелось воссоздать. Даже если не в этом году, то в следующем.

Неделя, прошедшая в обобщении материалов о тростниковом и камышовом судостроении, пролетела для меня как один день...

\*\*\*

Саша и Валера за время моих теоретических исследований закупили смолу и вставили в корзину «Тигра» раму из неоструганных крепких брусьев. Корзина приняла жесткую форму, ее края перестали качаться. В дополнение мы провязали осмоленным пеньковым канатом днище, закрепив его с бортами. Вынесенная на улицу корзина светилась тысячами ячеек. Ее окончательные размеры были следующими:

- диаметр днища — 1,7 метра;
- диаметр у планишира — 2,5 метра;
- высота борта — 1,1 метра;
- вес — 50 килограмм до осмоления.

На постройку пошло 1500 прутьев диаметром от 5 до 12 миллиметров и длиной 2,0—2,5 метра. На заделку промежутков между прутьями была приготовлена горячая замазка из растопленной смолы, перемешанной с большим количеством мелко нарубленного камыши. После того как днище и борта были прошпатлеваны снаружки и изнутри, корзина была осмолена снаружи жидкой растопленной смолой, что создало полную водонепроницаемость конструкции. На шпатлевание ушло 100 килограммов приготовленной шпатлевки, в пропорции одна объёмная часть смолы к двум объёмным частям мелко нарубленного камыши, и на поверхностное осмоление — 30 килограммов растопленной смолы. Общий вес готовой конструкции составил 180 килограммов, что во время погружения в воду дало осадку всего 15 сантиметров.

Управляться корзина будет веслами — гребками. Наш «Тигр» после завершения работ стал похож на лодки — корзины, строившиеся в Северной Америке на реке Колорадо. Там они представляли своеобразную разновидность плавсредства, употребляемого в качестве парома в нижнем течении реки. Такое плавающее



средство являлось ни чем иным, как просмоленной в целях водонепроницаемости плетеной корзиной.

Работы по корпусу затянулись на пять дней, но апрель выдался теплым, и с трудом взвалив наш «Тигр» на прицеп, мы повезли его на Куяльницкий лиман для испытаний. Сброшенная в воду корзина легко закачалась, еле осев под собственным весом. Мы стали раскачивать ее, а вслед за этим по очереди забирались вовнутрь. Я был в полной уверенности, что перевернуть ее, хорошо загрузив, просто невозможно, а груза «Тигр» может поднять никак не меньше полутора тонн.

За час испытаний внутрь просочилось ведер десять воды, но это не шло ни в какое сравнение с тем, что предрекал Николай Григорьевич Бегин. «Тигр» не только не хотел тонуть, он собирался плавать и дальше, но быстро подходивший к закату весенний день заставил нас прекратить эксперименты. Отрицательным в нашем опыте следует признать плохую управляемость лодки-корзины, которая под действием весел—гребков начинала кружиться, хотя одного дня испытаний было слишком мало, чтобы приобрести достаточные навыки в управлении таким примитивным плавсредством.

Очевидно, эволюция развития корзин и превращения их в лодки была длительной. Круглая форма корзин для плавания удобна как технически крепкая и устойчивая конструкция. Изменяя круглую форму и придавая корзине вытянутость, человек заведомо шел на ослабление прочности плавсредства, возместить которую могли или поперечины в виде сидений, или создание каркаса из более толстых веток. Задача эта была непростая, но решить ее было необходимо, так как корзины были пригодны только для прибрежного лова или плавания по рекам из-за своей плохой управляемости и стремления к вращению на месте. Трансформация корзин в лодки шла по двум путям: изменение формы, то есть удлинение лодки и достижение прочности за счет поперечных связей, и утолщение каркаса.

Если мастер Бегин согласится, то на следующий год я закажу ему плетенную из лозы лодку не в форме круглой, а форме вытянутой овальной корзины. В нашу последнюю встречу он говорил, что подобные большие корзины в форме лодки



Африканская кожаная лодка (побережье Атлантического океана)



Изготовление кожаного каркаса для нашей лодки «Тигр» мастером Александром Ивановым

ему приходилось вязать лет двадцать назад. В них перевозили спелую черешню не куда—нибудь, а из села Троицкого в Ленинград. Затем такие корзины сменили ящики.

Испытанная на лимане корзина заняла почетное место в цеху декоративно—прикладного искусства, нам же предстояла работа с горбылем на бортах «Меотиды». За то время, пока мы были заняты «Тигром», каркас «Меотиды» и привезенный горбыль хорошо высохли и было решено начинать работу с середины лодки, где она имела наиболее полные обводы, а следовательно нам впервые взявшимся за такую работу, было проще крепить толстые доски. Как и при вязании, каркас был перевернут и пластины горбыля крепились к нему так, чтобы край последующего заходил под край предыдущего, наподобие использовавшейся в более поздние времена клинкерной обшивки. Крепление производилось как веревками (в просверленные отверстия заводили луб или канат, привязывая горбыль к каркасу), так и гвоздями. Вязано—сбитый каркас был изнутри и снаружи прошпатлеван камышом так, чтобы создалась прочная неподвижная основа для наружного осмоления. Шпатлевка производилась, как и в случае с корзиной, смесью смолы и мелко нарубленного камыша. На шпатлевание было израсходовано 200 кг смеси, составленной по тому же рецепту, что и на шпатлевание корзины. После шпатлевания весь остов лодки был густо просмолен, чтобы полностью устраниТЬ водотечность корпуса. Было израсходовано еще 200 кг смолы.

Вес лодки составил около 1,5 тонны, что при ее внушительных габаритах не так уж и много. Одновременно на лодке может разместиться 20 человек, 12 из которых гребут веслами-гребками. В связи с большой глубиной лодки в каркас был вплетен поперечный пояс—пайол, разделивший лодку по высоте на две части: от киля до пайола высота составила 0,3 метра и от пайола до сидений гребцов —0,7 метра.

Для увеличения остойчивости был заложен балласт весом 0,5 тонны. В центральной части установлен плетеный навес, покрытый кожей на высоту 1 метр, в длину на 2 метра, где в непогоду могут укрыться гребцы.



*В работах принимали участие Юрий Лыско, Алексей Поляков, Александр Ерес, Николай Пульча, Валентина Барабан*

Работы по обшивке каркаса затянулись до середины лета, и я уже стал договариваться насчет автомобиля и крана, чтобы произвести испытания «Меотиды», когда позвонил из Троицкого Сергей Ластовецкий, сообщивший, что часть камыша у него так и не купили, и если я хочу, то могу его забрать. Средства, запланированные на испытания «Меотиды», было решено отдать за камыш и его доставку, которую осуществил грузовиком мой старый друг, участник экспедиций на «Ивлии» и «Одессе» — Евгений Опаренко.

Вот уже в пятый раз за прошедшие полгода я отправился в село Троицкое. Сергей ожидал нас и с интересом рассматривал привезенные фотографии, которые отображали все этапы строительства «Меотиды» и «Тигра».

— Большая работа. Я и не верил, что вы сможете осуществить на деле задуманное. Вот —то Бегин обрадуется! Он у меня уже десять раз спрашивал: «Ну, что потонули?»

— Скажи ему, что я еще одну корзину закажу, пусть лозу заготовливает.

Сергей помог нам загрузить камыш, которого оказалось достаточно много, около 300 вязанок.

— Хороший камыш. Вот увидишь, эта лодка никогда не потонет. Когда я был маленьким, мы каждый год плоты из него строили и сами плавали, а иногда и скотину через речку переправляли. Жалко, тогда фотоаппаратов в деревне не было, а то посмотрел бы фотографии.

— А чем снопы вязали между собой?

— Всем, что под руку попадало, а чаще всего самим камышом. Он когда сырой, отлично вяжется и не ломается. Дед говорил, что из камыша в старину крепкие веревки плели. Конечно, не из цельного, а из теребленного. Наука была, да все позабыто, теперь везде капрон.

— Знаешь, я побоюсь вязать лодку камышовыми веревками, будем связывать пенькой, но для начала хорошо ее поварим в масле, чтобы воды не боялась. Это тоже древняя наука, предки всегда канаты вошли и смолили. Они тогда долго служили, воды не боялись.

— Ну, пробуйте, удачи! А если чего будет нужно — приезжай.



Мы расстались, и я вернулся в Одессу. Вместительный склад в цеху принял камыш, который мы разместили рядом с оконченной «Меотидой». Свирепая голова быка взирала на очищенную нами площадку, где мы запланировали начало работ.

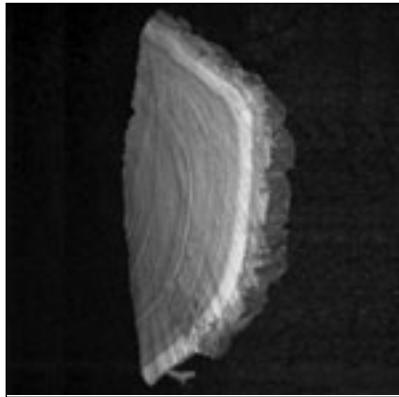
Камышовая лодка была названа «Фера» в честь острова, сохранившего прекрасные изображения лодок жителей Кикладских островов Эгейского моря.

Начать строительство «Феры» решено было только осенью. В августе нас ждала экспедиция вдоль берегов Португалии на «Мелькарте», описанная в книге «Путешествие в прошлое. «Мелькарт».



*Мастер Александр Иванов*





## Глава 4.

# *Однодеревые челны*

**В** начале сентября мы вернулись из Португалии в Одессу. «Мелькарт» остался на зимовку, я же, Валера и Александр решили начать вязку «Феры». Будущее судно должно было состоять из трех секций, каждая длиной двенадцать метров!

Разметив на полу цеха длину, мы нарезали просмоленный канат, уложив отрезки поперек снопов на расстоянии тридцати сантиметров один от другого. В дальнейшем подготовленные еще Сергеем Ластовецким тонкие снопы мы стали раскладывать в шахматном порядке так, чтобы будущая секция приняла впоследствии необходимую форму. Форма ее была достаточно сложной, так как кикладские суда, как уже говорилось ранее, были удлиненной формы, отличаясь от достаточно примитивных и полностью равносторонних (что означает абсолютную равнозначность носа и кормы корабля) судов Шумера.

Если представить себе десяток поперечных разрезов секции, то начиная с ноля, в носу диаметр возрастает, становясь максимальным к двум третьим длины секции, затем начинает уменьшаться к корме, доходя до 35 сантиметров в конце. Правильно расположенный камыш нужно было уплотнить и стянуть веревками. Здесь и возникли первые проблемы. Как мы ни пытались, нам так и не удалось втроем стянуть упругую копну камыша. Он пружинил, не давая возможности создать плотную секцию.

Я вспомнил, что с подобной проблемой столкнулись строители Хейердалловского «Тигриса». Преодолеть сопротивление материала им удалось только после того, как веревки стали затягивать полтора десятка человек. Мы решили эту техническую проблему по-другому. Наколов полуметровые бруски диаметром 4-5 сантиметров, мы застроили их наподобие кольев. После того как были заготовлены более двухсот брусков, мы начали затягивать веревки на секциях следующим образом.

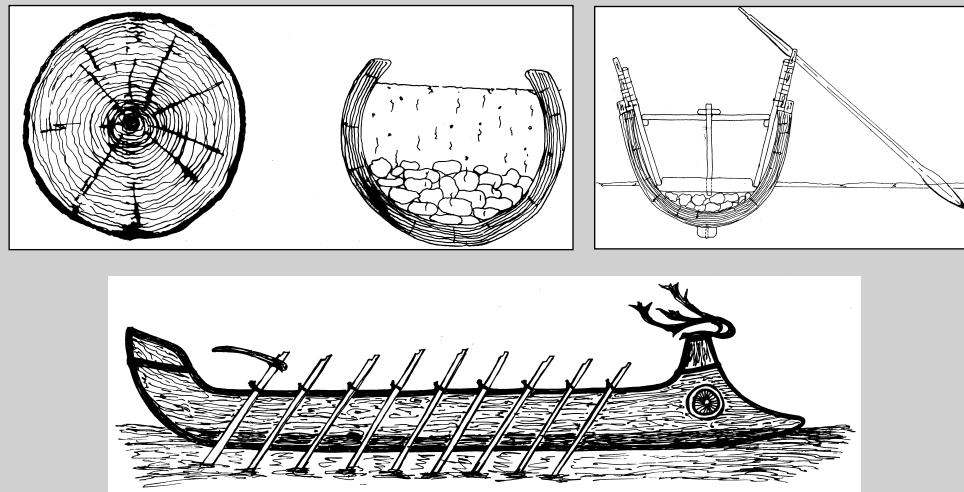
Брусок проводился под неплотно завязанную вокруг секции веревку, и затем

его начинали закручивать, заставляя веревку сильнее и сильнее стягивать камыш. Усилия двух человек было достаточно, чтобы сжать секцию так, что под веревку невозможно было просунуть даже тоненький камышовый стебелек. В завершение работы мы разворачивали бруск острый концом к камышу, втыкали и забивали вглубь снопа так глубоко, что на поверхности оставалось чуть более 5 сантиметров древесины. Проработав неделю, нам удалось собрать три секции, завязав и затянув около стопятидесяти веревок.

Следующей операцией стало связывание трех секций между собой. Накопленный опыт помог справиться с этой работой достаточно быстро. Торчащие ежиком из секции концы брусков были развернуты внутрь всей конструкции, и новые пятьдесят веревок крест на крест стянули секции между собой. Работа эта была трудоемкой, но окончательно форму «Фера» приобрела после того, как все пустоты под веревками были плотно заполнены короткими обрезками камыша. Кроме жесткости всей конструкции, последняя операция принесла еще одну пользу, — лодка получила ровную палубу.

На этом этапе мы столкнулись с новой проблемой. Нос и корма лодки не держали форму; приподнятые, они выравнивались, опускаясь под своим весом на пол цеха. Та же проблема была у лодки «РА-І» Тура Хейердала разрушение носа и кормы, которое привело к затоплению. На «РА-ІІ» и «Тигрисе» высоко поднятые фор- и ахтерштевень удерживались за счет толстых тросов, притягивающих их внутрь лодок. Недолговечными оказались и тростниковые корабли Китина Муньоса, страдающие также от конструктивной слабости носа и кормы, быстро разрушающихся во время плавания в открытом океане.

Мы решили проблему следующим образом. В центре ладьи был сделан небольшой помост из двух толстых колотых досок, на которые мы водрузили деревянную рогатину. Высота рогатки над палубой достигла одного метра. Сдвоенный, пропитанный смолой пеньковый трос, пройдя сквозь рогатку, охватил нос и корму «Феры». Две закрутки, врачающиеся по часовой стрелке (было произведено по сорок оборотов каждой), натянули канат, заставив поднять до необходимой высоты нос и корму судна. «Фера» благодаря этому



**Схема изготовления однодерёвого челна «Персей»**

приобрела ту форму, которую мы привыкли видеть на изображениях кикладских судов в Акротири. Возможно, кикладяне вязали свои лодки на специальных помостах, где, как в форме, тростник, прогибаясь под своим весом, постепенно приобретал необходимую кривизну.

В центре была установлена легкая мачта с небольшим съемным парусом. Два рулевых весла были сделаны также очень легкими и закреплялись на корме в веревочные петли. Чтобы несколько повысить надводный борт, мы обвязали лодку по всему периметру невысоким фальшбортом высотой в одну вязанку тростника. На таких лодках гребли, опустившись на колени, веслами-гребками. Пассажиры располагались в центре лодки за невысокой матерчатой загородкой. Основные размеры тростниковой лодки, получившей название «Фера» в честь легендарного острова, где были обнаружены фрески, изображающие древние лодки, состояли:

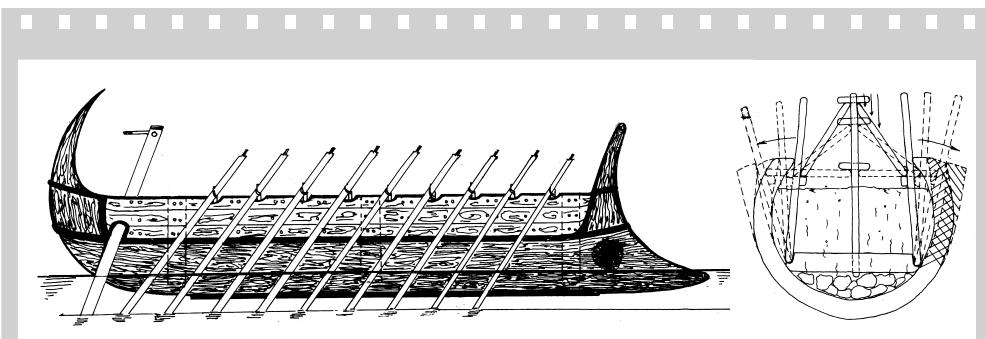
- длина — 11 метров;
- ширина — 2,8 метра;
- высота основного борта — 1,0 метра;
- высота основного борта и фальшборта — 1,25 метра;
- мачта — 4 метра;
- парус — 16 квадратных метров;
- вес — 1,5 тонны.

Лодкой управляют двенадцать человек, гребущих по шесть человек с каждого борта. Она может перевозить 10 пассажиров.

Работы над «Ферой» продлились до конца сентября, и стало ясно, что в текущем году у нас уже не хватит времени на испытания «Меотиды» и построенной кикладской лодки.

\*\*\*

О проводимых нами работах узнала пресса, которой мы продемонстрировали наши новоделы, пообещав уже в следующем году показать их в действии. На пресс-конференции присутствовал мой давний друг Валерий Иванович Устянский, столько раз оказывавший помощь моим проектам.



*Схема изготовления однодерёвого челна «Одиссей»*

— Хорошие лодки, Игорь! Красивые! Будут ли плавать?

— Но корзина же поплыла, а никто не верил. Уверен, что и эти лодки прекрасно будут чувствовать себя на воде. Я с удовольствием тебе и остальным покажу их в следующем году.

— Согласен, но сейчас разговор о другом. Недавно я побывал в небольшом городке Овидиополь на берегу Белгород-Днестровского лимана и разговаривал с городским начальством. В следующем году город празднует юбилей — 210-ю годовщину со дня основания, хотя греческое поселение — город Никоний, находящийся недалеко от современного Овидиополя, — больше чем на две тысячи триста лет старше. Так вот, как ты думаешь, какие суда могли привезти тысячи лет тому назад первых поселенцев в эти земли?

— Уверен, что совсем небольшие и плавания на них проходили только вдоль берега.

— Неужели меньше, чем «Ивлия»? — удивился Валерий.

— Абсолютно уверен. Диера «Ивлия», построенная нашим коллективом много лет тому назад и осуществившая ряд плаваний в Черном, Средиземном морях и Атлантическом океане — большой военный корабль. Такие суда строились во времена Римской Республики, а греческие поселенцы, проникавшие в Черное море во времена аргонавтов и позднее, во времена ранней колонизации, пользовались небольшими галерами, вероятнее всего, строившимися на базе одного ствола дерева.

— Скажи, Игорь, ты мог бы подготовить информацию о таких небольших судах, найти изображения, описать технологию их строительства?

— Да, но зачем?

— Понимаешь, Овидиопольские власти хотели бы к юбилею города воссоздать небольшое судно тех далеких времен и порадовать горожан красивым праздником с участием такого судна.

— Хорошо, я постараюсь, к тому же у меня подобран большой материал о древнейшем кораблестроении, в том числе и о плавсредствах, построенных из цельных стволов древесины.



Глиняная модель однодеревого челна с надстроенным бортом и Фестский диск с изображением однодревевых челнов. II тыс. до н.э.



— Отлично, подготовь необходимую информацию, а я договорюсь о встрече в Овидиополе.

— Хорошо, дай мне дней десять. Спешить ведь некуда?

— Не согласен с тобой, если идея понравится, тебе и строить такой кораблик, а до юбилея всего — то семь месяцев осталось...

Пресс-конференция завершилась, мы расстались с Валерой, но он заронил в мою душу зерно познания, и я вновь окунулся в кипу документов, привезенных еще из Германии.

\*\*\*

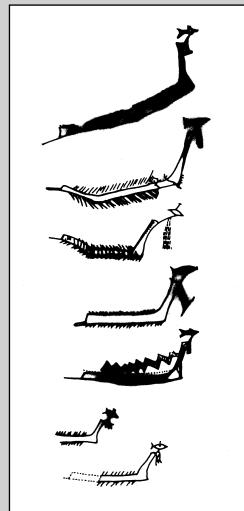
Большинство исследователей древнейшего мореплавания считают однодеревые челны древнейшим водным транспортным средством, базируясь на этнографических данных.

Как же строились деревянные челны в каменном веке? Оказывается, главным помощником человека был огонь. Первоначально после валки деревьев, которые выжигались у корневища, дупла, имевшиеся в древесине, расширяли также выжиганием, оставляя до 10 сантиметров толщины наружной части ствола. Позже появились и другие техники создания искусственных полостей. Лодки делались не только выжиганием и выскабливанием, но и долблением.

Однодеревые челны, у которых внутреннее полое пространство по большей части выжигалось, были распространены у всех первобытных народов, начиная от Австралии до архипелагов Океании и от Судана до арктических областей Азии и Европы. В доколумбовой Америке однодеревка была единственным средством водного транспорта южноамериканских бродячих племен. На своих однодеревках, часто достигавших в длину восемнадцати метров, индейцы отваживались заплывать далеко в море. Гуато и пайягуа, живущие в области Чако, в Бразилии плавали на своих однодеревках вдоль берегов рек при помощи длинных ланцетообразных весел, а обитатели других районов тропического леса употребляли для гребли короткие весла — гребки, похожие на кости. Так называемая *rīagua* верхнего Шингу состояла из простой деревянной доски.



Глиняная модель однодеревого челнока с фигуркой и прорисовка кикладских однодеревых лодок. II тыс. до н.э.



Более сложны были челны индейцев Северной Америки.

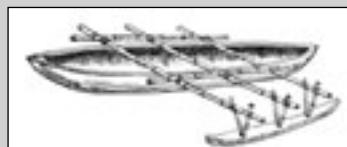
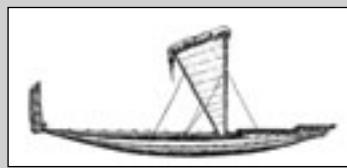
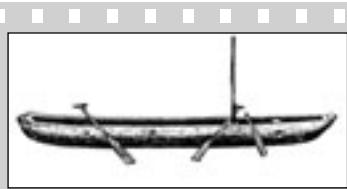
Так, калифорнийские индейцы на берегах реки Кламат выжигали древесину при помощи горящей смолы, намазываемой на то место в стволе, которое следовало удалить. Излишнее пламя тушилось прикладыванием сырой древесной коры. Регулирование огня при помощи смолы и коры позволяло выжигать челны с большим искусством, оставляя тонкие стенки и заостряя носы. Выскабливание обугленной древесины и шлифование поверхности производились камнем. Индейцы затрачивали на выделку челна 5-6 месяцев. Грузоподъемность таких лодок могла достигать 5 тонн.

Индейцы Луизианы и Вирджинии изготавливали челны из крупных древесных стволов также при помощи огня, но для защиты нужных мест от выгорания они использовали известь, растворенную в воде.

Аборигены новой Англии поджогом не только валили и укорачивали стволы сосны, но и выжигали полость лодки. Уголь высекали с помощью раковинных скобелей. Даже при окончательной отделке лодки с наружной стороны, когда употреблялся каменный топор, высекивание острыми раковинами или отщепами камня было делом необходимым.

Скобель позволял устраниить все неровности на поверхности лодки. Выжигание имело некоторое преимущество перед выдалбливанием сырого ствола. При таком способе лодка реже трескалась и не так быстро загнивала от воды. Об этом способе выделки лодки сообщает ряд авторов, начиная с XVII столетия.

Предохранительным средством от загнивания стало обжигание до обугленности наружной поверхности, в дальнейшем пропитывание древесной смолой или жиром. Так, лодки индейцев чинуков в Орегоне выдалбливались теслами из белого кедра или крупной ели. В длину они имели 8-10 метров, в глубину 0,7 метра и вмещали 20 человек. Планширы, прикрепленные к верхнему краю бортов и наклоненные наружу, отбрасывали набегающую волну. Корма и нос обычно были украшены разными изображениями людей и животных в стилизованном виде. Во время плавания гребцы сидели на пятках по два человека в ряд с одним веслом каждый. На носу и корме сидело по одному человеку с рулевыми веслами,



*Современная однодерёвая лодка и прорисовка однодеревок: вверху европейская однодеревка II тыс. до н.э., лодка индейцев Северной Америки XIX-го столетия, лодка полинезийцев, регион Тихого океана, начало XX столетия*

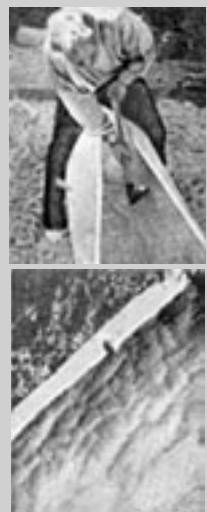
нередко женщины. На таких лодках чинуки плавали в море. Индейцы островаバンкувер наиболее крупные рыболовные и китобойные челны делали из кедра. От поваленного дерева, 1-0,8 метра в диаметре, отрубали вершину, а затем отщепляли при помощи клиньев от заготовки горбыль, составляющий одну треть бревна. Только после этого мастера начинали отеску носа и кормы, заостряя концы для увеличения ее ходкости.

Выдалбливание полости считалось наиболее трудоемким процессом, в течение которого очень важно было не удалить лишний материал и тем самым не испортить заготовку. Вчерне выдолбленная лодка переворачивалась вверх дном, которое отесывалось в соответствии с установленными требованиями. Чистовая обработка производилась раковинными теслами и долотами.

Нередко член обрабатывался в лесу, на том месте, где было срублено дерево. Нередко в лесу делали только заготовку. Окончательно она дорабатывалась на берегу водоема. Работа велась без применения измерительных средств, на глаз, но линии были правильными, как будто их выстругали рубанком.

Однодеревки жителей юго-восточного побережья Аляски отличались утонченной обработкой и обычно разукрашивались великолепной резьбой. Наблюдавшие за изготовлением индейцами челнов европейцы отмечали, что те «просто одержимы искусством резьбы», упоминая их длинные, выдолбленные из одного кедрового ствола однодеревки «с великолепно разукрашенным носом и кормой, которые делаются из отдельных кусков кедрового дерева. Каждый образчик такой резьбы представляет мифическое или подлинное животное, имеющее тотемическое значение; богатый орнамент наносился вокруг такого животного».

Многие из этих, достигавших десяти-двадцати метров в длину челнов, снабжались плетенным из волокон кедровой коры парусом, но не имели руля. Правили ими веслом-гребком, сидя на корме. Жители острова Баранова нередко плавали под парусами вплоть до порта Симпсон на реке Скина, удаленного от них на расстояние более ста миль. Их лодки могли перевезти до пятидесяти пассажиров.



*Изготовление однодерёвок в Финляндии.  
30-е годы XX столетия*

Из совершенно примитивных плавающих средств на заре человечества некоторые народы превращали челны в подлинные произведения искусства.

Не только в Америке, но и Африке, главным образом в Камеруне встречались челны, также отделанные богатой резьбой; значительно грубее отделаны однодеревки Судана, Уганды и Сенегала. В Восточной Африке все рыбаки на озере Танганьика имеют собственные однодеревки, как это следует из сообщений белых миссионеров, тщательно изучавших искусство строительства лодок у этих племен. Если выбранный для однодеревки ствол дерева оказывался слишком длинным, дерево срубали лишь до желаемой высоты. Если дерево оказывалось недостаточной высоты, то его подрывали у самого корня. После удаления ветвей, коры и корней ствол выдалбливали топором, часто прибегая также к помощи служащего для самых разнообразных целей инструмента — так называемого тесла.

В качестве опоры для ног внутри лодки оставляли две толстые поперечины. Иногда челны делали из изогнутых стволов, и на воде они часто выглядели очень нелепо, впрочем, их нетрудно заставить плыть в нужном направлении. «Безопасность» готовой однодеревки гарантировалась амулетами; часто такая однодеревка служила более восьми лет, хотя и находилась в ежедневном употреблении.

«Спуск со стапелей» новой однодеревки сопровождался большими церемониями. При этом вызывали души предков и высказывали самые страшные угрозы по адресу злонамеренных людей или духов, которые бы осмелились причинить вред новой лодке.

Без сомнения, теми же методами строились челны и в мезолите, и позже, в неолите. Их изготавливали везде, где только был лес и необходимость пересекать водные преграды. Челны эти были невелики. Они найдены в Ирландии, Шотландии и Англии, в Дании, на юге Норвегии и Швеции, в Финляндии, России, Украине, Белоруссии, Литве, Польше, Германии, Швейцарии, Франции, Северной Италии. Материалом для них чаще всего служил дуб, древесина которого обладала твердостью, водонепроницаемостью и лучше всего противостояла гниению, а также сосна, ель, тополь, вяз, пихта, осина.



*Найденный средневековый долбленный челн и современная реконструкция*



Самая древняя находка сделана на побережье Балтийского моря при раскопках рыбакского поселка и представляет собой остаток короткого весла-гребка. Радиоуглеродный анализ относит древесину, из которой было сделано весло, к VI тысячелетию до н.э. К V тысячелетию до н.э. относят фрагмент другого весла-гребка, найденного в Германии на болоте у Дувензее.

Древнейшие, небольшие, корытообразные челны, выжженные или выдолбленные из цельного ствола древесины, были также найдены на территории Европы. Их относят, как и весла, к времени мезолита.

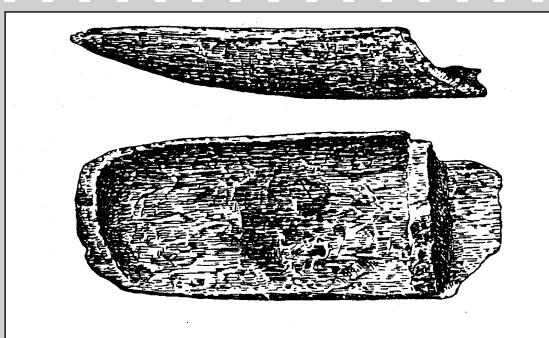
Один из древнейших челнов из сосны был открыт в Шотландии, близ города Перт, в районе залива Ферт-оф-Форт. Нахodka сделана в XIX столетии. Радиоуглеродный анализ отнес дерево, из которого он был сделан, к IV тысячелетию до н.э. Возраст еще одного челна, найденного в 1955 году в Голландии поблизости от поселка Пессе, приближается к IV тыс. до н.э. Челн из Пессе больше челна из Перта и достигает в длину 2,98 метра и ширину 0,45 метра. Он был выжжен из сосны и обработан теслом.

В начале 70-х годов прошлого столетия большой челн был обнаружен в Польше у города Деблин, расположенного к юго-востоку от Варшавы. Его длина — 9 метров, ширина — 1 метр. Он был изготовлен в конце IV — начале III тыс. до н.э.

Найдки фрагментов больших и малых челнов на территории России, СССР, а затем стран СНГ делались в XIX—XX столетиях.

Древнейшим является открытый на побережье Ладожского озера экспедицией А. А. Иностранцева в 1880 г. долбленный из дуба челн, относящийся ко времени неолита. Его длина — 3,5 метра, ширина — 0,8 метра. Сохранился только его фрагмент.

В 1937 году ЭПРОНом экспедицией Р.А. Орбели на реке Южный Буг в Nikolaевской области у села Сабатиновка был выкопан дубовый челн, относящийся также ко времени неолита. Хранится он в Центральном Военно-Морском музее города Санкт-Петербурга. Челн был выполнен из дуба, возраст которого 360 лет. Он больше челна, найденного А. А. Иностранцевым. Его длина — 6,15 метра, ширина — 0,8 метра. Для обеих этих лодок характерно то, что в носу и



Прорисовка челна найденного экспедицией А.А. Иностранцева и современная реконструкция



корме оставлены перегородки для придания челнам прочности. Очевидно, это была традиционная технология, изготавлять челны с массивными переборками посередине, служившими для укрепления бортов и составляющими с ними одно целое. Эти переборки вырублены в Ладожской лодке правильными вертикальными ударами. Близкий к ним, но большой по размерам челн найден в регионе города Изюм. Его длина 8,5 метра.

Большой челн III тысячелетия до н.э. хранится в Московском историческом музее. Обнаружен он был на реке Дон. Такого же возраста и малый челн, хранящийся в институте Гидробиологии АН Украины в городе Киеве.

Образец крупной долбленики представляет челн бронзового века, найденный в Англии, длина—10 метров, ширина—1,5 метра, глубина—60 сантиметров. Он имеет слабо заостренный нос и широкую корму. Внутри лодки есть несколько низких перегородок, вырубленных в древесине и, возможно, использовавшихся для крепления мачты.

Однодеревые челны дошли до нас в значительном количестве благодаря своей массивности, широкому распространению во внутренних бассейнах и в устьях больших рек и благодаря тому, что они длительное время были в употреблении. Их изготовление осуществимо с появлением в мезолитический период каменных или кремневых топоров, позволявших выдалбливать древесные стволы и придавать им нужную форму. Челнок, найденный в окрестностях Перта и относимый к периоду мезолита, был выдолблен из ствола сосны. Характерно, что несколько позднее примитивная форма долбленики распространилась на большей части территории хвойных лесов так же, как в зоне лиственного леса. Для более южных областей данные менее ясны, так как физические условия средиземноморской зоны обычно не благоприятствуют сохранности древних деревянных лодок.

Упоминания о южно-европейских челнах относят не к археологическим находкам, а уже к письменным источникам. Так, сведения о долблениках имеются у Страбона, который говорит об их употреблении в верхнем течении Гвадалквивира на Пиренеях и в Лузитании на территории современной Франции. Кроме того,



*Однодеревые челны, изготовленные в Эстонии еще в середине XX столетия и найденный в Скандинавии челн с накладной кормой*

на колонне Траяна имеется изображение, показывающее, что в римской армии однодеревые челны использовали в качестве pontонов.

Родиной усовершенствованных однодеревых челнов можно считать Грецию, где ранее всего на территории Европы начался переход к эпохе меди. Именно в этом уголке Европы к III тыс. до н. э. происходит качественное изменение в жизни человека: металлургия, обработка камня и, несколько позднее, гончарное дело выходят из рамок домашних занятий и превращаются в отрасли специализированного ремесла, что означает усиление производственного обособления и ведет к экономическому росту, а, следовательно, созданию продукта, готового к обмену.

Хотя формы и технологии изготовления челнов за период мезолита и неолита остаются неизменными, совершенствуется инструмент, вместе с тем растет скорость и качество строительства челнов. Толчком к усовершенствованию плавсредств служит расширение торговых отношений между племенами, разделенными водными бассейнами. Технические новшества приобретают морские, а не речные челны. Море заставило человека модернизировать простые челны, подняв им вначале носовую часть — форштевень, предотвративший проникновение воды в челн при входлении носом в волну, а затем, после появления паруса увеличить кормовую часть — ахтерштевень, который нес дополнительную ветровую нагрузку, влияя на скорость движения челна. Наиболее удобным морским бассейном для дальнейшего развития челнов было Эгейское море, изобилующее небольшими островами.

В XXX—XII веке до н.э. на Балканском полуострове и островах Эгейского моря сложился ряд самобытных культур, характеризуемых широким и разносторонним употреблением бронзы. Результатом был подъем экономики, многократное увеличение меновых связей между материком и островами. В III тысячелетии заметные достижения характеризовали материальную культуру населения Кикладских островов. Традиционные морские промыслы существовали со времен мезолита и получили особое развитие благодаря быстрому подъему судостроения и мореходного дела. Это нашло отражение в произведениях искусств кикладян.



*Изготовление челна методом выжигания*

Уже в 2800–2400 годах до н.э. обитатели островов строили суда с высоким форштевнем. Их вытянутые, имевшие до 17 рядов гребцов, челны вырублены из одного большого ствола древесины. Нос поднят. Изготавливался он из отдельного куска древесины и крепился в торце основного ствола. Технология эта схожа с технологией увеличения форм фор- и ахтерштевней у лодок индейцев острова Ванкувер, о чём писалось выше. Кикладяне украшали свои корабли изображением рыб, которое вырезалось из одного куска дерева и крепилось на форштевне. На всех изображениях отсутствует какое-либо подобие паруса, зато хорошо просматриваются весла-гребки.

Подобные длинные многорядные лодки строят до сегодняшних дней в Таиланде. Гребцы располагаются с небольшим смещением один против другого. Скорость таких лодок очень велика, они хорошо держатся на воде и способны преодолевать десятки и даже сотни миль.

Челны кикладян уходили далеко от своих островов, о чём можно судить по изделиям их ремесленников, которые в большом количестве встречаются в прибрежных землях материковой Греции или на отдаленных островах, например, Крите, Самосе и Лемносе.

Вслед за Кикладами возвышаются мореплаватели острова Крит. Судя по изображениям на печатях, именно им в Средиземном море принадлежит первенство создания челнов с нарощенными бортами. Помимо изображений на печатях, сохранилась глиняная модель критского судна, датируемая второй половиной III тысячелетия. Модель была найдена во время раскопок протогородка Мохлос, существовавшего на Крите в 2400 – 2100 годах до н.э. Модель довольно точно копирует настоящее судно. Пожалуй, это древнейшая модель корабля с тараном, да и не с одним тараном, а с двумя. Суда с таранами изображены также на мече из Дорака (Троя II) и Фестском диске. Но вернемся к модели из Мохлоса.

Древний критский корабль имеет одинаковую форму носа и кормы. Форштевень и ахтерштевень высоко вздымаются над таранами. Трудно представить по несовершенной глиняной модели устройство корабля. Ясно одно, корабль



*Современные однодеревки на реке Амазонка*

этот, как и древнекикладские корабли, был гребным. На нем полностью отсутствует какой-либо намек на парусное вооружение. Только приблизительно можно судить о количестве гребцов, управлявших этим кораблем. Так как критяне перенимали судостроительный опыт у жителей Кикладской группы островов, то можно считать, что количество гребных рядов на таких судах могло доходить до двадцати. Очень важно наличие двух развитых таранов и отогнутых вперед фор-и ахтерштевней.

Эта конструкция просуществовала тысячелетия. Нанося удар в борт судна противника, таран не просто пробивает его, а проламывает борт вверх в вертикальной плоскости за счет давления вниз, которое оказывает штевень атакующего судна, придавливающий атакованное судно вниз. От такого давления повреждения получал также надводный борт и палуба. Не имеющие продольных связей однопалубные или беспалубные челны раскалывались на две половины.

По глиняной модели трудно судить и о конструктивных особенностях подобных кораблей. Более правдоподобным кажется тот факт, что древнейшие критские суда строились на базе одного ствола дерева теми же методами, что и кикладские корабли. Фор—и ахтерштевни и фальшборта надстраивались поверх крепкого однодеревого челна. Возможно, челн предварительно распаривали, чтобы развести борта. Но не нужно забывать, что такая операция сама по себе ослабляла древесину.

Около 2100 года до н. э. протогородские поселения Крита, в том числе и Мохлос, вступили в период военных столкновений. Связано это было с эволюцией военной демократии, особенно в приморских землях. Морское дело, как торговое, так и военное, приносило хорошие дивиденды не всем его участникам, что вызывало военные столкновения. Необходимо подчеркнуть тот факт, что ранние поселения типа Мохлос, и более поздние дворцы: Фест, Кносс и Малия, не имели защитных укреплений. Это отмечалось еще А. Эвансом, который провел основополагающие археологические исследования во дворце Кносс.

Почему? Неужели в этом не было необходимости. Напрашивается вывод—оборонительными стенами протогородов и дворцов были их морские флоты,



*Современные африканские однодеревые лодки.  
Сенегал*

доминировавшие на море и державшие под угрозой нападения близлежащие земли. Очевидно, именно с этим связана столь ярко выраженная военная направленность модели из Мохлоса. Модели, которая всем своим видом показывает — древний критский корабль мог разить противника и носом, и кормой. Для нанесения удара кормой гребцам необходимо было только повернуться на сидениях кругом, и тогда крма становилась носом корабля и наоборот. При такой смене скорость маневра мгновенна в противовес кораблям, которым надо было для нового нападения совершить разворот вокруг своей оси.

Челны с двумя таранами просуществовали недолго. Морские столкновения завершились в ХХI веке до н.э., после чего происходит рост поселений и расширение дворцов. Развитие морских промыслов и рост приморских поселений требовали организации военной охраны. Для борьбы с морскими разбойниками необходимы были более быстроходные корабли, чем те, что представляет модель из Мохлоса. Быстроходными однодеревые галеры стали, потеряв один таран, когда крма стала скругленной и перестала тормозить челн, и конечно же, последовавшее за этим появление паруса.

Чем более низкой была стадия экономического развития того или иного региона, тем более простыми были плавающие средства. Так, по истечении семисот лет однодеревые челны существовали как у ахейцев, так и у «народов моря». Их изображения зафиксированы на барельефе в храме Рамсеса III в Фивах, относящемся к XII столетию до н.э., и на вазе из Тебена — IX столетия до н.э. Именно эти два вида кораблей были выбраны нами для реконструкции.

Изобразить однодеревые суда мне помог участник экспедиции на «Ивлии» и «Одессе» — художник Игорь Зяблов. Нарисованные им по моим чертежам однодеревки были утонченными и совсем не казались примитивными. Выслушав мои доводы о том, что такие корабли были неказисты, Игорь возразил:

— Не согласен с тобой. Люди, создавшие прекрасные дворцы на Крите и других островах Эгейского бассейна, не могли строить некрасивые суда. Они были утонченными во всем: в живописи, архитектуре и в скульптуре. А корабли, особенно однодеревые, это и есть своеобразная скульптура.



*Изготовление однодеревого челна. Африка*

С его доводами нельзя было не согласиться. Жители Киклад были большими поклонниками красоты, о чём говорят уцелевшие фрески во дворцах на Крите и поселении Акроти на острове Фера.

\*\*\*

В назначенный день с докладной запиской и двумя эскизами однодеревых членов мы прибыли в администрацию города Овидиополя, где встретились с ее председателем Владимиром Владимировичем Левчуком. Он внимательно выслушал мой доклад и с интересом рассмотрел художественные проекты. Резюме встречи было таковым: проект будет внимательно изучен, и возможно, одна из лодок будет строиться для праздника.

— А где взять дерево таких размеров? — спросил меня Владимир Владимирович.

— Пока я об этом не думал. Нужно искать. Возможно, такие реликты еще где-то сохранились.

— Займитесь этим. Начинать такое дело возможно, только зная, что найдется подходящая древесина.

Я согласился и пообещал навести справки. Задача оказалась не из легких: тогда я даже не подозревал, насколько тяжело будет найти подходящие деревья.

До начала поиска нужной древесины я решил завершить изучение исторических материалов, особенно касающихся наших земель. Возможно, это помогло бы найти те места, где могли до наших дней сохраниться деревья-реликты.

\*\*\*

По свидетельству греческих писателей, славяне еще в VII веке совершали свои походы на Византию в однодеревках, доходя на них даже до острова Крит. Нет сомнений в том, что эти однодеревки были набойными, пригодными для морского плавания. Они назывались так, потому что в их основу клалось одно цельное дерево, после чего борта наращивались. Строились такие суда и в Византии.

Исключительный интерес для характеристики речного судоходства представляет рассказ Константина Багрянородного об организации походов славянских купцов из Киева в Византию.



*Челн из города Бендер*

Киевские ладьи выделялись в северных областях кривичами и другими подданными племенами и по весне сплавлялись в крупнейшие княжеские города—Новгород, Смоленск, Любеч, Чернигов, Вышгород и сам Киев. Это и были «однодеревки» более позднего типа, которые получали окончательную отделку в Киеве, где уключины, весла и прочие снасти переносились со старых на новые ладьи. Подготовка судов занимала апрель и май.

Выделка долблена судна, судя по этнографическим данным, происходила следующим образом: ствол толстого дерева первоначально выдалбливался топором, а затем доводился теслом. После этого колода распаривалась и начиналась «разводка» бортов. Нос и корма во избежание трещин прочно связывались. Разводка закреплялась вкладкой вовнутрь гнутих из тугих сучьев «упругов», заменивших перегородки архаичных челнов. Быть может, применялась и подготовка дерева на корню. При этом в ствол вгонялись клинья; через 2-5 лет дерево валилось, и обработка однодеревки доводилась до конца обычным путем; этот способ давал большую прочность, но был слишком медленным. Однодеревка, сделанная этим способом, могла быть с тупым или острым носом и кормой. Масштабы долблена—однодеревок были очень различны—от маленького челна до огромных ладей.

«Русская Правда» оценивает челн дешевле прочих судов, причем почти в 19 раз дешевле морской ладьи. Статья 79 текста гласит: «Аже лодью украдётъ, то 60 кун продажи, а лодию лицем воротити, а не будет лицем то за морьскую лодью 3 гривны, а за набойною лодью 2 гривны, за струг гривна, а за челн 8 кун».

В записке Готского топарха описывается переправа через Днепр в 60-х годах X столетия. Челны вмещали не более трех человек, но некоторые суда достигали и больших размеров — до 20 метров длины и 3 метров ширины. Это характеризует также девственность русских лесов, где можно было найти такие деревья. Еще в XV веке Иосафат Барбао видел на островах Волги липы, годные для изготовления лодки, в которой помещались 8 -10 коней и столько же людей, а в XIX веке на Каме у «Пьяного бора» стоял осокорь (разновидность тополя)—7 метров в окружности.



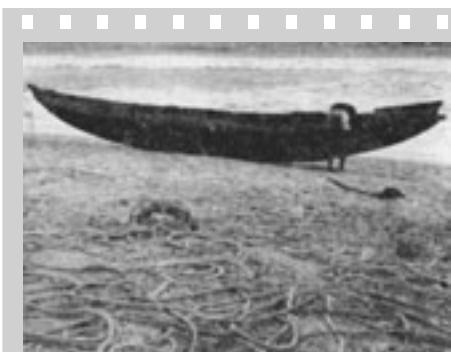
Но в основной своей массе челны строились небольшими, ограничение было обусловлено проходом порогов как на Днепре, так и на других реках. Самые большие из них могли поднять до 40 человек, о чем становится понятно из описания похода князя Игоря на Царьград. По данным о царьградском походе, в ладьях гребли сами дружинники: ладья вмещала 40 «мужей», имела и 40 «ключей», то есть уключин и, следовательно, весел. Мачта (щегла или шегла) и паруса «пре» были необходимой принадлежностью морской ладьи, как и «ушица» — веревка для паруса, причала, якоря; судя по данным Константина Багрянородного, паруса были невелики, на них выходило от 30 до 28 локтей ткани, весельный ход предполагался парусному.

Ладья морская оценивалась «Русской Правдой» в 3 гривны, а набойная в 2 гривны. Разница между ними была в оснастке и количестве набоев, досок, увеличивавших объём ладьи.

Челны использовались не только для торговых перевозок, но и во время военных походов как речных, так и морских: например, в походе Игоря на Царьград в 860 году, Олега — на Киев, Игоря и Святослава — в Византию и на Дунай, Владимира — в земли волжских болгар. Челны, участвующие в последнем походе на Константинополь в 1043 году, византийские авторы называют «однодеревками».

Из-за небольших размеров отдельных челнов флотилии славян были многочисленны. Так, в цареградском походе Олега было более 1000 ладей; цифра — 10000 ладей в походе Игоря явно преувеличена, но в походе их было не менее 2000; при сборе русских сил перед Калкской битвой упоминается более 1000 ладей.

Обычность морских предприятий руссов закрепила за Черным морем имя «моря Русского». Они же, по словам араба Масуди, были хозяевами Азовского моря. Русские суда были известны и на Каспии в IX — XII веках, когда совершались ладейные походы «до богатой гавани и склада азиатских товаров в Абезгуне на юго-восточном берегу Каспия». Однако южные моря были отрезаны появлением в степях половцев, а затем татар; самые условия нового этапа жизни Древней Руси — феодальная раздробленность, усиление



*Долбленые лодки: Африка, побережье Атлантики и Микронезия, регион Тихого океана*



замкнутости феодальных областей — не могли стать почвой новых военно-морских предприятий на челнах — ладьях, столь типичных для времен Киевской державы.

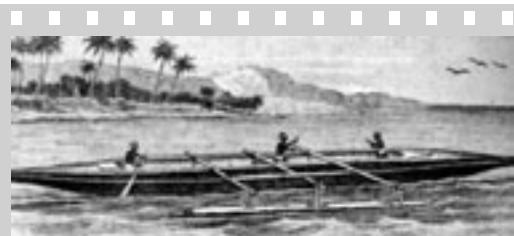
О распространении в глубокой древности в Восточной Европе долблена члена свидетельствует и проникновение этих средств передвижения в сферу религиозных представлений. Роль ладьи в погребальном обряде как при сожжении, так и при погребении была очень велика.

В районе Изгоищины в Украине были раскопаны позднекочевые погребения, где скелет находился в челнообразной колоде и был покрыт таким же членом; сходство челна и гробовой колоды (буды) отразилось в названии подобной долбленики — «бударки»; можно указать также курган около Днепровского лимана, где скелет был положен в небольшой лодке и покрыт такой же лодкой; на севере в Южном Приладожье в кургане на реке Рыбежке были обнаружены до 100 штук ладейных железных заклепок (для «набоев»), железные скобы и загнутые пробои от большой ладьи.

Известный рассказ об убийстве князя Глеба сообщает об его погребении «межи двема кладома под насадом», т.е. под ладьей особого типа. Традиционным является обряд сожжения на корабле. Он был широко распространен в Восточной Европе. В том же источнике отмечалось, что обряд имел различный характер: бедные сжигались в простом члене, а богатые на более крупной ладье — корабле.

Эти ладьи были набойными и нередко упоминаются в русских летописях и у византийских авторов. Набои делались на однодеревках из толстых выколотых брусьев так же, как и за тысячу лет до этого у греков. Скрепляли их между собой гнутыми по форме бортов сучьями и металлическими заклепками. Швы конопатили мхом и старыми веревками. Возможно было также наложение брусьев один на другой, так, чтобы заклепки и гвозди сбивали брусья со смещением, в дальнейшем такая обшивка получила название «в накрой», т.е. одна доска или брус покрывает другой.

Едва ли можно сомневаться в том, что шедшие в море киевские однодеревки



*Балансирные суда Тихого океана*

при отправлении из Киева получали подобную обшивку и превращались из обычных в «набойные ладьи».

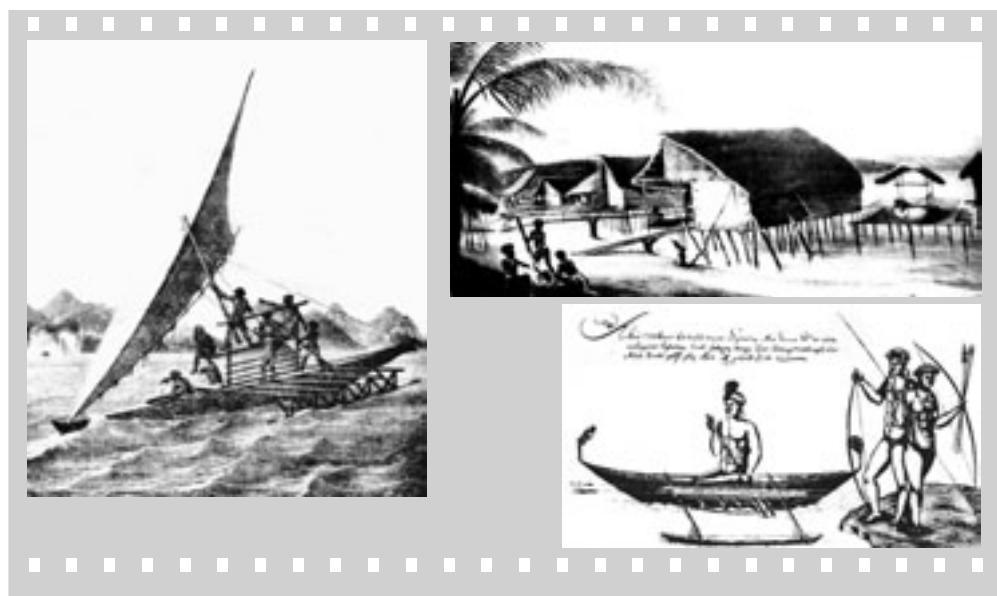
Набивка набоев с древних времен производилась весьма примитивным и архаичным способом при помощи ивовых прутьев или металлической клепкой и просуществовала несколько тысячелетий, так набойные челны были удобными и остойчивыми в плавании.

По словам путешественника Лепехина (1772), архангельские рыболовы отправлялись в своих лодках в море, на края лодок прибивают еще по доске, которая в носу и корме стесывается, и таковую доску надделкою называют. Устойчивость этой техники поразительна—так до последнего времени делались рыбакские челны, например, на Переяславском озере (середина XX столетия).

Константин Багрянородный писал: «Трудности для киевских флотилий с купцами представляют лишь семь порогов: Старо—Кайдацкий (Ессуни), Лоханский (Островунипраг), Звоницкий (Геландри), Ненасытецкий (Неясить), Волникский (Вульнипраг), Будиловский (Веручи), Вольный (Напрези). Особо тяжелый Ненасытецкий—850 метров и с наибольшим падением воды—4,30 метра. Здесь челны разгружали и груз переносили под охраной от печенежских нападений.

Особую опасность представляло узкое зажатое в скалистых высоких берегах место Днепра—Карийская переправа, где чаще всего нападали печенеги. Пройдя это место, купцы совершили жертвоприношение у священного дуба на острове Хортица, а потом четыре дня шли к острову Эвферия в Днепровском лимане, где ладьи оснащали мачтой и парусом для выхода в море. Флотилия шла по течению вдоль берегов с двумя остановками под угрозой нападения печенегов, следивших с берега и ждавших аварии, когда буря заставит ладьи укрываться в тени берегов. Путь от Киева до Царьграда составлял 35-40 дней, при благоприятных условиях от Киева до дельты реки Дунай ехали 10 и от нее до конца 15 дней. Летопись сохранила изображения, когда ладьи ставили на колеса и двигались на них «по суху, ако по морю».

Простые и набойные челны были не единственными плавающими средс-

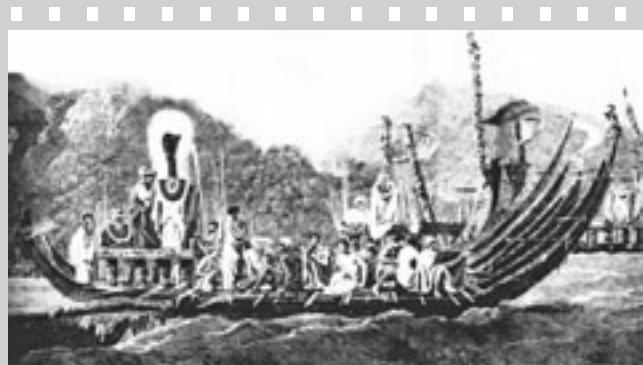


твами на реках Восточной Европы. Летописи упоминают еще несколько видов ладей, в основе которых лежал однодеревый челн. Одним из таких судов был «насад».

Первое его упоминание связано с борьбой Владимира-Суздальского князя Юрия с князем Киевским Изяславом в 1149—1152 годах, когда на подступах к Киеву завязался бой на Днепре; насад упоминается и при обороне Витичевского брода. Преобладание в этом бою киевских сил летописец объяснил тем, что князь Изяслав «бе бо исхитрил лодье дивно: беша бо в них гребыци гребуть невидимо, токмо весла видеть, а человек бяше не видети, бяхуть бо лодье покрыты досками, бяхуть бо борци стояще горе во бронях и стреляюще, а кормника два беста, един на корме, другой на носе и аможе хотяхуть тамо пойдяхуть, не обращающа лодьями». Вариант этого рассказа сообщает, что киевляне выступали в «насадах». Насад не что иное, как больший набойный челн с двойным управлением, перекрытый палубой, закрывавшей гребцов от стрел.

Сам термин «насад» от слова «насаживать», говорит о добавлении части к чему-то основному. В разговорном языке «насад» означал речное судно с набоями и насыженной поверх палубой. Характерно выражение «и тако наборзе въспрятавшеся на лодьи в носады» — речь идет о помещении, устроенном на ладье. То же заключение можно сделать из рассказа летописи о видении Пелгусия, когда Борис и Глеб стояли на насаде, а гребцов не было видно. Насад, несомненно, близок челну с набойными бортами. Он был создан для условий речного боя при передвижении по узким рекам, вызывавших необходимость прикрытия гребцов и воинов от неожиданного берегового обстрела.

«Слово о полку Игореве» указывает, что поход Святослава по Днепру проходил частично на насадах, «лелеял на себе Святослави насад до полку Кобякова». Хотя первые упоминания насадов связаны с Днепром, этот род речного транспорта получил особое развитие на севере. Насады были в Новгороде, где они упоминаются при описании походов на Литву и Емь по Ладожскому



озеру, в Поволжье — при походах владимирских князей на болгар под Смоленском и на Десне у Чернигова.

Насад подразумевает и позднейшая Псковская судная грамота под именем «лодья под полубы». Назначение насада для военно-транспортных целей заставляет предположить, что его конструктивные технические отличия от набойных челнов сводились к увеличению емкости путем большего развода бортов увеличения числа набоев и покрытие — насаживание палубой.

На смену Киевской Руси приходили новые феодальные центры и области; осваивались широкие пространства северных земель, интерес к цареградским походам пропал, возникла задача «проторения» новых речных и сухопутных путей. Насад был приспособлением набойной ладьи к новым условиям.

Кроме насада, одним из типов однодеревого челна можно считать упоминавшийся в «Русской Правде» «струг». Он оценивался в три раза дешевле большой морской ладьи и в два раза дешевле ладьи набойной. «Струг» — грузовое судно, специально приспособленное для перевозки грузов в условиях русских рек. По данным «Русской Правды» струг невелик и несложен по своей конструкции. Можно предположить, что «стругами» были небольшие плоскодонные низкобортные челны с очень мелкой осадкой, возможно, в виде плота из нескольких челнов, связанных вместе с дощатым настилом. Подобные плоты из нескольких челнов, начиная с XIV столетия, называют комягами. Самое название «струг» толкуется различно и выводится или из значения «струга», «заструга» — отмели, переката, которые преодолевал струг, или от очищенного «струженного» теса, употреблявшегося для создания «стругов».

\*\*\*

Изучение исторических материалов привело меня к убеждению, что крупные стволы древесины могли сохраниться в дельтах таких крупных рек, как Днепр, Днестр и Дунай, там, где заиленные почвы не позволили бы человеку вести плавомерную вырубку древесины.

Вероятнее всего, такими сохранившимися деревьями могли быть верба и осокорь, быстро растущие и легко приживающиеся там, где много воды. Прак-



*Катамараны на однодеревках, регион Тихого океана*

тическую деятельность по поиску необходимого леса я начал с того, что обзвонил все леспромхозы, на территории которых мог сохраниться подобный лес. Ответ был отрицательный. По течению Днепра похожей древесины не было, так же как и не было ее в дельте Дуная. Месяц телефонных переговоров ни к чему не привел. Затея, как говорится, висела на волоске. Но, как часто бывает, неожиданная встреча изменила все к лучшему.



## Глава 5. «Персей»



Холодным декабрьским днем я зашел в университет на кафедру древнего мира, где уже много лет преподает мой друг, а в прошлом и учитель Анатолий Иванович Мартыненко. Приятные воспоминания вернули нас к событиям десятилетней давности, когда я писал свой диплом, в основу которого легли исследования, проведенные на диере «Ивлия», во время ее походов в Черном и Средиземноморьях. Часть моей работы была посвящена локализации античных поселений, находившихся на берегах Северо-Западного Причерноморья. Анатолий, участвовавший и руководивший многими археологическими экспедициями, в том числе и в Никонии, рядом с Овидиополем, оказал мне неоценимую помощь в подборе необходимых исторических материалов, а затем выступил и одним из рецензентов работы.

Вскоре мы перешли к дням сегодняшним. Я очень подробно рассказал ему о новых реконструкциях и особенностях подготовке проекта большого однодревесного челна, посетовав на то, что пока не могу найти подходящих размеров стволов древесины.

Анатолий задумался.

— Знаешь, я кажется видел то, что тебе нужно. Полгода тому назад я ездил в командировку в город Белгород-Днестровский и, проезжая мимо цеха пиломатериалов, прямо на улице видел огромный кряж, поразивший своими размерами. Я тогда еще подумал, как же его смогли привезти и откуда.

— Неужели? Ведь город всего—то в ста километрах от Одессы. А у нас в степи такой лес расти не может.

— Ты же сам рассказывал мне о поймах рек, так чем же тебе Днестр не подходит?

— Днестр! Я обзвонил несколько леспромхозов, но не в низовьях, а в верхнем течении, даже в Молдову звонил. Результат отрицательный. Про поиски на Днепре и Дунае я тебе уже говорил. Нигде ничего подобного.

Анатолий прервал меня и стал что-то разыскивать в ящиках стола. Я ждал с нетерпением.

— Вот нашел. Посмотри!

В руках у него был проспект историко-краеведческого музея города Бендер в Молдове. Он передал мне его, и на одной из страниц я прочел, что там экспонируется большой однодеревый челн, найденный на берегу реки Днестр в черте города.

— Смотри, как все сходится. Река Днестр, Белгород—Днестровский лиман и лежащий на лимане город Овидиополь, челн в музее города Бендер, опять же на Днестре, и то, что я видел недавно своими глазами, небывалых размеров кряж. Ты искал далеко, а я думаю, что то, что тебе нужно, находится под самым носом.

Поблагодарив Анатolia, я вернулся домой и, позвонившись Александру Ересу, договорился о двух поездках на его машине. Первая была в город Бендеры, где нас с радостью встретила директор музея — Ирина Георгиевна Смирнова.

Рассказ ее был очень интересен:

«Челн был найден в 1992 году после сильного паводка, размывавшего берег реки. Нашел его краевед А. В. Юдин.

С уверенностью можно сказать, что найденный челн один из самых больших, найденных на территории Европы. Его первоначальная длина составляла почти девять метров. Он был найден после сильного паводка, когда вода размыла илистую, насыщенную песком часть берега, напротив морского вокзала. К сожалению, челн не удалось вынуть из ила целиком. Во время подъема, замытый толщей песка, он раскололся пополам на две примерно равные части. Одна из них была доставлена в наш музей, где первичный обмер дал следующие результаты: длина — 4,5 метра, ширина 1,15 метра.

Вторая часть осталась в воде и вскоре была вновь заиlena и занесена песком. Следует специально остановиться на размерах челна, так как по прошествии 10 лет древесина без специальной обработки усохла, и сейчас ширина челна составляет не более 0,95 метра.

Толщина бортов челна 5-7 см, днища — от 15 до 20 см. Высота борта 60 см. Долгое время челн хранился во дворе музея. Сейчас экспонируется в зале,



*Геннадий Кимаковский измеряет дубовый реликт*

посвященном средневековому периоду Приднестровья».

Я внимательно рассмотрел находку. Хаотичное растрескивание древесины внутри челна и ее обугленность свидетельствуют о термической обработке.

Очевидно, челн внутри выжигался, а форма придавалась ему простым инструментом. По бортам видны небольшие рукотворные отверстия, чье предназначение не совсем понятно. Они могли служить как для растягивания небольшой мачты, так и для привязывания весел. Первое менее предпочтительно, так как такой длинный и узкий челн имеет малую остойчивость и дополнительный подъем центра тяжести в виде мачты и паруса ведет к переворачиванию. Возможно, в отверстие продевалась веревка, крепившая жгуты соломы для придания челну остойчивости, как позднее это делали на казацких «чайках».

Благодаря таким отверстиям можно было связать бортами по нескольку челнов, составляя паромы—комяги.

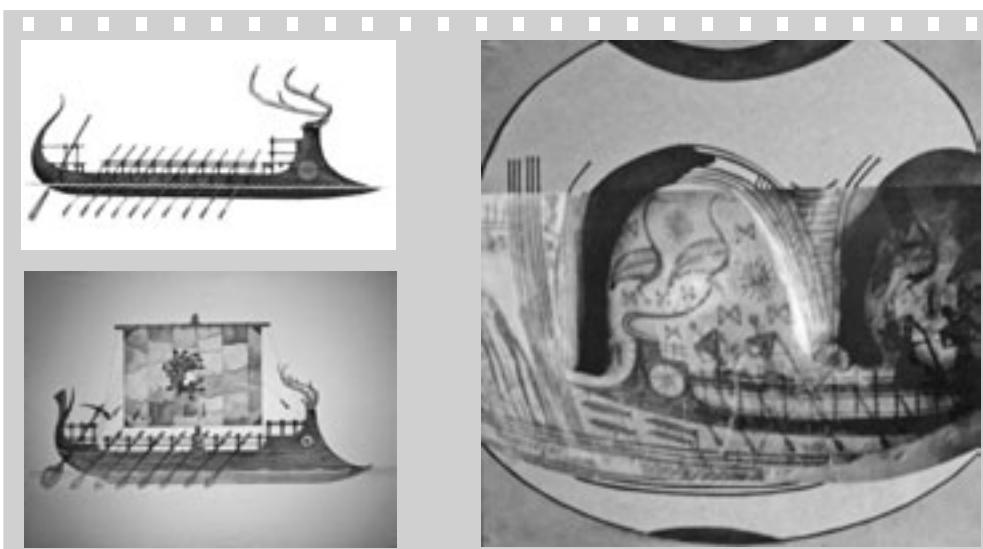
Сделав обмер, подтвердивший размеры, указанные директором музея, я попросил у нее два небольших скола древесины для проведения радиоуглеродного анализа и сделал десяток фотографий.

Прощаясь, Ирина Георгиевна выразила надежду на то, что мне удастся сделать анализ древесины:

— Знаете, нам уже дважды обещали, однажды ученые из Польши, а в другой раз датчане, но, взяв сегменты древесины, исчезли.

— Понимаете, Ирина Георгиевна, анализ дело дорогостоящее и, возможно, это стало причиной их необязательности. Я и сам не могу дать стопроцентную гарантию, все будет зависеть от моего друга, директора журнала «Вокруг света» в Украине, Игоря Дмитрука. Однажды радиоуглеродная лаборатория в городе Киеве выступила спонсором и сделала по нашей просьбе анализ древесины найденного корабля на реке Дунай (Об исследовании подробнее в книге «Путешествие в прошлое. «Одесса»»). Захотят ли они сейчас — не знаю. Но в любом случае я поставлю вас в известность.

Забегая вперед следует отметить, что киевляне пошли навстречу моей просьбе и анализ был сделан. Он показал, что наружный отщеп имеет радиоуглеродный



*Прорисовка древнегреческих однодеревых челнов*

возраст 510+50 лет, внутренний 600+50 лет. Этот член более поздний, чем известные в летописях Киевской Руси. Он принадлежит ко времени, когда в середине XV столетия по восточному берегу Днестра проходила граница Литовского княжества. В верхнем течении Днестра земли Киевской Руси были подчинены Польше, торговавшей с Молдавским княжеством, граница которого проходила по западному берегу Днестра.

Поборовые реестры городов Литовского княжества, в том числе на землях, ранее принадлежащих Киевской Руси, в XIV–XV веках, выделяют в отдельную ремесленную группу строителей речных лодий—осначей, которые на мелко сидящих паромах перевозили грузы по рекам княжества. К примеру, комяги, ведомые осначами, преодолевали водный путь от Устюга до Гданьска—774 км за 33 дня. После похода комяги, в основе которых лежал однодеревый член, продавались в качестве строительного материала.

Существует вероятность, что член из Бендера был построен для перевозки грузов из района среднего течения Днестра в низовья, так как это делалось в других местах Украины, находившихся в литовской зависимости. К примеру, «на комяги для запроваживания збожжа до замков украинных Киева, Канева и Черкас» проводился наем работников дворянином Василием Запоровским.

Днестр подразделяют на три части: верховья—от истоков до города Галича, среднее течение—от города Галича до города Могилева—Подольского и низовья—от города Могилева—Подольского до устья Днестра—Белгород—Днестровского лимана. Река судоходна только ниже города Галича, где течение составляет 0,4-1 м/сек. Во время создания члена от Галича по Днестру были известны города и поселки Василив, Омут, Плав, Звенигород, Ушица, Кучельмин, а также молдавские—Старый Орхей на притоке Днестра, Бендери (Тигин), Белгород (Четатя Албэ) на Днестровском лимане и другие.

Но большими дубовыми и хвойными лесами районы вокруг молдавских населенных пунктов богаты не были. Член из Бендера мог быть построен только в одном из населенных пунктов в среднем течении и в составе каравана комяг спускаться до Бендера, где в середине XV столетия существовало поселение Тигин, куда проник-



*Лесник Игорь Барабаш.  
Такие реликты еще недавно росли в лесах Тернопольщины*



*Мои друзья, оказавшие огромную помощь в создании серии однодревесных членов: Анатолий Мартыненко и Юрий Ипатов*

ли генуэзские купцы, построив в XIV–XV веках крепость, и вывозили товары, прибывавшие с севера. В начале XVI столетия Тигин был захвачен турками.

Все указанные по Днестру города входили в последней четверти XIV–середине XV столетий в европейский торговый маршрут, известный под названием «Молдавский путь». Он связывал Львов с Белгородом, где собственно и завершался. Далее грузы благодаря генуэзским купцам отправлялись в Кафу, а оттуда в Южную Европу.

Точное место изготовления челна остается неизвестным, но вероятность его строительства в самих Бендерах невелика. Для узкой реки он имеет большие габариты. Его явно построили не для рыбной ловли. Девяностометровый челн из Бендера мог перевозить до 2 тонн груза, к примеру, пшеницы, а уж связка таких челнов представляла хороший грузоподъемный паром.

Со временем свои выводы и результаты углеродного анализа я отправил в музей города Бендера, но тогда, получив отщепы древесины и вернувшись в Одессу, я надеялся, что найденный челн будет старше по возрасту и, возможно, его построили во времена греческих поселений на берегах Северо–Западного Причерноморья.

И хотя челн из Бендера был звеном в цепи воссоздания облика однодеревых челнов, сам по себе помочь решить задачу с местонахождением необходимой нам древесины он не мог.

Нам с Александром предстояла новая поездка, теперь уже в город Белгород–Днестровск. Объехав по узкому перешейку, разделяющему лиман и море Белгород–Днестровский лиман в пригороде мы нашли цех пиломатериалов, на территории которого Анатолий Мартыненко видел большой кряж. В цеху помнили о великане, но он давно был расколот и распилен.

— Расколот? — переспросил я у начальника цеха.

— Да, конечно расколот. А как вы себе представляете, дерево диаметром у комеля более полутора метров может пройти в пилораму? Мы уже более пятидесяти сантиметров с опаской распиливаем. Такой кряж в два счета пилораму поломает.

— Как же вы его раскололи?



*Сергей Бегин валит осокорь более полутора метров в диаметре у основания*

— Очень просто, вон видите под навесом куча стальных клиньев, а есть еще и дубовые. Забивают их в рядок один к одному, и каждый день подбивают поглубже. Так за неделю ствол и даст трещину, затем вбивают более толстые клинья, где древесина свивается, пропиливают бензопилой. Так мы его на четыре части и развалили. А потом уже пустили на доску и брус.

— Кому нужна тополиная доска?

— Не скажите, хорошо высушенная и отполированная она очень красива и ее часто используют в отделке. К тому же осокорь не совсем тополь, его древесина не такая рыхлая и более прочная.

Мастер был прав, я вспомнил, как свою каюту на полакре «Одесса» обшил тополиной доской. Получилось красиво, особенно после того как древесину пропакировали.

Рассказав мастеру подробно о том, для какой цели я ищу дерево, поинтересовался, как ведет себя осокорь после усыхания и откуда к ним привезли такой большой кряж.

— После усыхания тополь становится легким и, если его хорошо пропитать олифой, а еще лучше просмолить, то на воде лодка будет то что надо. Мой отец рассказывал, что еще в середине пятидесятых годов прошлого столетия на лимане были однодеревки, но небольшие, на одного человека. Возможно, их делали из осокоря, его ведь повыше по Днестру и Турунчуку, как и вербы, всегда много росло. А кряж, тот, по-моему, и привезли из села Граденицы. Но точно я не помню.

На какое-то время я потерял дар речи. Ищу по всей Украине, а большое дерево росло совсем рядом, да еще в селе, соседнем с Троицким, где живет Сергей Ластовецкий. Какой же я дурак!

— Что призадумались?

— Да так, себя ругаю. Где только не искал, а под носом и не увидел.

— Не страшно, поезжайте, поспрашивайте, возможно, где-то в плавнях найдется еще не одно большое дерево. Я знаю, что в Троицком идет большой вал тополя, он достиг своего максимального возраста и его срезают, чтобы сажать молодняк.



*Работа над выемкой древесины из поваленного гиганта. Игорь Зяблов, Олег Кравцов, Анатолий Павленко и лесники Троицкого лесничества*

— Я об этом тоже знаю, сам видел, как валят лес, но и подумать не мог, что среди посадок тридцатилетней давности может затеряться столетний гигант. Спасибо вам.

— Удачи.

Всего через час мы подъехали к дому Сергея в Троицком. Он был удивлен нашим приездом.

— Что случилось, ребята? Камыша не хватило или горбыля?

— Нет, Сережка. Вопрос в другом.

Я подробно рассказал ему о новых планах, ведь не виделись мы больше чем полгода.

— По правде, я не обращал внимания, но мне кажется, видел большие кряжи. Вы подъедете в леспромхоз к директору, Изотулина ее фамилия, она и лесники точно знают.

Кабинет директора был закрыт, но, на счастье, ее дом находился совсем рядом. Людмила Григорьевна приняла нас радушно, но ее ответы были не очень-то обнадеживающими.

— Стволов диаметром до двух метров у нас нет, это точно. Есть несколько крупных деревьев, диаметр не знаю, не мерила. Приезжайте на следующей неделе, я дам вам лесника, обойдетте на лодке делянки в плавнях, если найдете, будем решать. Сейчас у нас массовый вал и посадка саженцев. Следующий вал будет через тридцать лет. Так что выбрали вы хорошее время, а год-два назад никто вам бы не разрешил спилить и куст.

— Людмила Григорьевна, чтобы не тратить время, возможно ли нам поговорить с лесником сегодня?

— Пожалуйста.

Она дала его адрес, и в сумерках мы нашли дом и хозяина растапливающего печь.

— Александр Сергеевич! — представился он узнав цель нашего прихода. Вроде что-то есть, ходить много надо и на лодке плавать, а бензина нет.

— Будет бензин! Когда пойдем?



*После мучительной работы Сергей Ластовецкий и его помощники смогли подтянуть и столкнуть в воду упрямый осокорь*

— На неделе, приезжайте во вторник и масло возьмите камазовское, его тоже нет.

Поздно ночью мы с Александром вернулись домой, полные надежд, в приподнятом настроении.

— Послушайте, Игорь, а если ствола диаметром до 2 метров нет, то как построить большой челн?

— Придется растить два в длину.

— А в прошлом так делали?

— Да есть упоминания о однодеревках-катамаранах, да и плоты—«комяги» состояли из нескольких челнов. Попробуем, уверен, что нам это удастся.

На выходные у меня дома был собран штаб, в который вошли, кроме меня и Александра, Валерий Воропаев, главный строитель «Меотиды» и «Феры», Геннадий Кимаковский—неоднократно помогавший в строительстве моих предыдущих судов, в особенности «Мелькарта», Борис Иващенко, наш бессменный капитан Анатолий Павленко и скульптор Николай Пульча.

Обязанности мы решили распределить следующим образом: мы с Сашей будем добывать лес, Валера и Борис займутся обработкой стволов, когда те прибудут в Одессу, Анатолий подготовит инструмент, а Николай начнет резать носовые и кормовые украшения. В соответствии с рисунками сделанными Игорем Зябловым, борта будущей лодки, начиная от форштевня, где будет грозно возвышаться голова Горгоны Медузы, оплетут волосы чудовища в виде змеиных тел. Для создания образа было решено использовать вековую виноградную лозу. Найти ее мне помогли участники походов на «Ивлии» и «Одессе» Олег Кравцов и Александр Иванов. Осуществляя на грузовиках экспедирование грузов по всей Украине, ребята обнаружили, что всего в 60 километрах от Одессы по автотрассе на Николаев, в знаменитом винсовхозе Коблево, идет выкорчевывание старой лозы и посадка новой. Спасибо Саше и Олегу, благодаря принадлежавшему им грузовому автомобилю лоза была доставлена в цех, где еще до доставки леса, самих кряжей Николай Пульча начал работать над украшениями.

Забегая вперед, следует также добавить, что именно Олег Кравцов, работа-



*Транспортировка по реке была не из легких. Дерево так и норовило утонуть*

*На мели*



ющий несколько лет в Германии в цеху пиломатериалов, научил Валерия Воропаева работе с бензопилой. Читатель может подумать: что в этом сложного? На самом же деле работа эта сложная и очень тяжелая, в особенности, если древесину режут не поперек, а вдоль волокон. Более того, работа эта бывает и очень опасной, о чем станет понятно позднее.

На том памятном первом заседании штаба был поставлен еще один вопрос.

— А если в Троицком мы нужный лес не найдем? — спросил Геннадий Кимаковский.

— Будет плохо, но что ты предлагаешь?

— Я думаю, что следует продолжать поиски, к тому же ты, Игорь, задумал серию челнов, а значит, одним стволом или двумя не обойтись. Я свяжусь с родственником в Тернополе и попрошу его поискать для нас еще один или два необходимых кряжа. Но было бы хорошо, если бы это была не частная просьба, а официальное обращение, лучше всего от киевского начальства.

Геннадий был прав. Вероятность того, что именно в Троицком нам удастся найти нужный лес, была невелика. Тернопольская же область славится своими лесами.

Позднее я обратился с просьбой к Игорю Дмитруку, а он официальными письмами от лица журнала «Вокруг света» убедил высокое начальство оказать нам помощь. Очень помогла Игорю, а следовательно, и нам главный редактор всеукраинского журнала «Лісовий і мисливський часопис» Валентина Васильевна Максименко. На момент нашего штабного совещания в наличии у нас была дружная команда, отсутствовали лес и, как обычно деньги, но обращаться в Овидиополь за финансированием я не спешил, опасаясь, что лес не будет найден.

Как и было договорено, во вторник после нашего совещания мы отправились в Троицкое, запасясь маслом и бензином. Александр Сергеевич подготовил свою лодку, и мы начали обходить бесчисленные острова днестровской поймы. Леса было много, но весь он как на подбор одинаковых размеров, которые нам не подходили. Чтобы обследовать все угодья, нам пришлось приезжать в Троицкое в продолжении всей недели. И все же два больших кряжа мы нашли. Один рос на



*При подъеме второго реликта в Троицком дважды ломался кран*

острове, и было понятно, что транспортировать его удастся только по воде, другой — в низине, проезд крана и автомобиля куда был возможен только в сухое время. На наше счастье, весна стояла теплая, без осадков.

В леспромхозе мы получили разрешение на валку двух найденных крупных кряжей. Решено было, что эту сложную операцию совершил Сергей Бегин, отличный мастер своего дела. Когда я узнал, что его фамилия Бегин, то решил, что он родственник Николая Григорьевича Бегина, который сплел корзину, ставшую «Тигром».

— Сергей, ты что, племянник Бегина, который плетет корзины?

— Нет, я его однофамилец. Есть еще Бегины, и тоже не родственники. Бегин — это от слова бежать, беглец. Сюда, в пойму Днестра, еще при царях бегали.

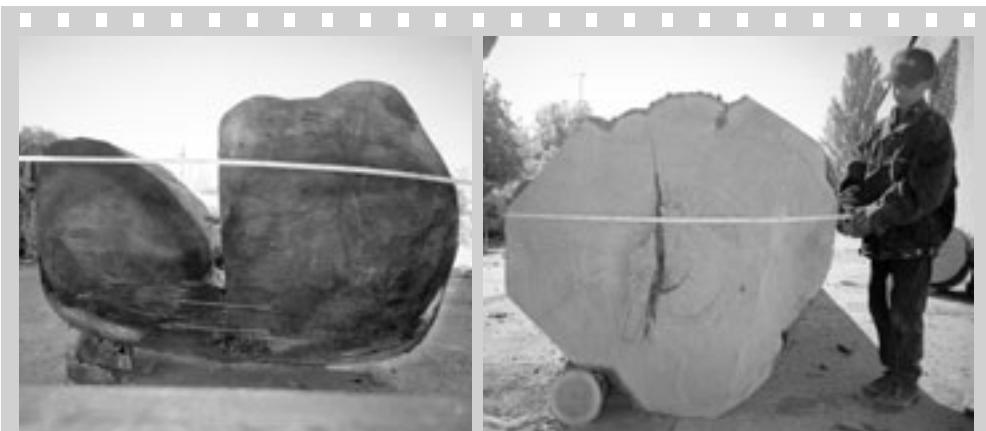
— Это ты прав, Сережа, и не только сюда, а и на Дон, Дунай, Буг. В плавнях много разного люда селилось, — вспомнил я историю старообрядцев, искающих спасения на окраинах Московии во времена раскола. Вот тебе и село Троицкое, сама история в именах и фамилиях.

Оставив машину на дамбе, мы переходим топкую низину, чуть покрытую водой. Александр Сергеевич лихо переезжает ее на своем мотоцикле. Дальше два километра по узкой тропинке. То справа, то слева поблескивает на солнце вода. Остров низкий, во многих местах ерики образуют небольшие озерца. Смесь запахов тины, молодой сочной травы и цветов обволакивает все вокруг.

Вот и последняя точка, куда может добраться мотоцикл. Дальше пилу, бензин, масло и провизию мы несем на себе. Через полкилометра огромный кряж становится виден из-за более низкорослых деревьев. Он стоит метров на сорок выше от низкого берега, уходящего в мутный поток. Задача Сергея уложить кряж так, чтобы он лег в сторону реки. Дальше нам придется его опилить со всех сторон и протащить при помощи лебедок к воде.

По воде ему суждено и попасть к месту, где его сможет поднять кран. Сергей заводит бензопилу и начинает обходить ствол по кругу. Мокрая стружка брызжет фонтаном, устилая белой крупой изумрудную траву.

Не представляю себе, удалось ли бы нам свалить этого гиганта без пилы,



*«Персей» получился объемным. В корме его ширина составила 1 метр 70 см*

как в древности, разложив под ним костер. Я собираю стружку и пытаюсь ее зажечь. Она даже не тлеет. Там, где прошла пила, дерево пускает струйки воды. Оно как гигантский насос своими корнями уходит под слой земли в воду и тянет живительную влагу до самой вершины.

Я думаю, что верхние ветки находятся не менее, чем на сорокаметровой высоте, туда-то воду и поднимает живой насос. Сергей начинает выпиливать клинья с той стороны, на которую дерево должно упасть, он вспотел и волнуется, впервые срезая такой вековой кряж.

Огромный осокорь начинает постачивать, что-то внутри дерева хрустит, слышно, как рвется древесина. Гигант цепляется за корневища с последним усилием.

— Отходите! Быстро назад! — командует Александр Сергеевич, и в этот же момент огромное дерево начинает медленно клониться в сторону реки.

Выпустив из рук пилу, последним отбегает Сергей. Кряж падает, громко ломая соседние деревья. Когда он достигает земли, все ощущают невероятной силы сотрясение и последующую вибрацию.

Все! После работы пилы, хруста и звука удара наступает тишина. Огромное дерево беспомощно лежит на земле.

Только сейчас я слышу шум моторной лодки, вскоре показавшейся из-за поворота реки. В лодке Сергей Ластовецкий. Он швартуется и быстро подходит к нам.

— Ну что, свалили? А дальше что делать будете? Как эту машину в воду спихнуть? Вы хоть знаете, сколько в нем веса? Не меньше тонны на кубический метр. А кубиков здесь будет без веток двенадцать — тринадцать. Считайте.

Я не придаю словам Сергея особого внимания, и обойдя гигант начинаю мерить его у основания. Обмер дает результат — один метр шестьдесят сантиметров. В предполагаемом срезе у носа будущего челна около одного метра двадцати сантиметров. Вернувшись к стоящим по отдал лесникам, я благодарю их и договариваюсь с Сергеем Бегиным о том, что через два дня мы приедем сюда всей своей командой, чтобы обрезать ветки и начать выпиливать часть ствола, которая облегчит кряж и сделает его более транспортабельным.



Так будущие челны «Персей» и «Одиссей» представил себе наш художник Геннадий Козак

Контуры «Персея» только проглядывают

Мы остаемся с Геннадием и Сергеем Ластовецким. Он продолжает вслух высказывать опасения.

— Ну и намучаемся мы, пока дотащим его к воде. Справилась бы моя лебедка. Мне понадобятся помощники. Тут работы не на один день.

— Сергей, бери кого посчитаешь нужным. Расходы за мой счет, пытаюсь его успокоить.

Моторная лодка вывозит нас к дамбе, и на обратном пути мы заезжаем в администрацию города Овидиополя. Пора просить деньги; нужен инструмент, да и текущих расходов будет не мало. Владимир Владимирович Левчук внимательно нас выслушивает, подтверждая решение к празднику города подарить жителям Овидиополя красивый член.

— Деньги будут выделены, не сомневайтесь, но уговор: не подведите меня. Праздник 10 июня, в запасе у вас меньше двух месяцев. Успеете?

— Постараемся, самое главное, чтобы, не зарядили дожди...

\*\*\*

Всего через два дня мы вновь оказываемся возле поверженного гиганта. Здесь весь наш коллектив. Как заправский лесник, орудует бензопилой Олег Кравцов. Вместе с Сергеем они отрезают верхушку дерева и отваливают огромные ветки. Остальные оттаскивают опиленный лес и помогают мне разметить сектор, который необходимо выпилить. К обеду на лодке Александра Сергеевича мы вместе с Сергеем Бегиным покидаем основную группу и направляемся к дамбе. Оттуда мотоцикл доставляет нас ко второму кряжу. Пока ребята готовят первое дерево, мы должны свалить второй осокорь.

Дерево это, на первый взгляд кажется еще более массивным, чем первое, но стоит оно в низине, и проходящая рядом насыпь возвышается более чем на пять метров. Решено кряж валить так, чтобы он лег на насыпь. По нашему мнению, позже будет легче поднять его краном. Сергей принимается за работу, и стружка под жужжение бензопилы укрывает все вокруг. Ствол пилится легко, и пила входит в него, как в масло. Сергей приостанавливается.



*Не верится, что из этих плохо отесанных деревьев получится красивая ладья. На отдыхе: Сергей Рябоконь, Валерий Воронаев, Борис Иващенко, Вероника Рябоконь, Василий Семкин, Александр Эминеску, Анатолий Павленко*

— Странно, тот же осокорь, а режется гораздо легче, чем первый, на острове, — перекуривая, задумчиво произносит он.

Вскоре вырезан клин, и огромный кряж, потрескивая, начинает клониться в сторону насыпи.

— В сторону, — кричит Сергей и сам ловко отбегает.

Дерево валится на насыпь, издав последний всхлип. Гигант повержен. На сегодня все. Надо быстрее возвращаться к первому стволу и заканчивать работу. Разделка этого кряжа будет производиться позднее.

Уже почти в сумерках мы возвращаемся к нашей бригаде. Работа там почти завершена, но чтобы начать подтягивать ствол к воде, нужно подрезать всего несколько пластин древесины, все еще соединяющих дерево с корневищем. Пила, которой работает Олег Кравцов, имеет короткую штангу и он не может перепилить оставшуюся древесину. Поэтому все ждут нашего возвращения.

Сергей Бегин заводит пилу и направляется к комлю, но вдруг останавливается и решает обрезать почти полуметровую капу — нарост, источенный ходами, в которых, видимо, когда-то селились древесные пчелы. Мало кто обращает на Сергея внимание, все собираются в обратный путь. Капа падает на покрытую стружкой землю. Не останавливая пилу, Бегин доходит до комля и перепиливает несколько оставшихся волокон.

Когда Сергей уже почти вынимает пилу из распила, неожиданно она соскальзывает и впивается ему в ногу. От неожиданности он даже не вскрикнул, и в первое мгновение я подумал, что все обошлось порванными брюками, но пропущенная кровь говорит о том, что рана серьезная. Все начинают суетиться.

Ремнем мы перетягиваем Сергею ногу выше пореза и, помогая ему попреременно, выбираемся к нашим транспортным средствам. До ближайшей больницы в городке Беляевка километров пятнадцать. Саша едет быстро, к тому же дорога между селами пустынна. На наше счастье, в больнице дежурит хирург, который промывает рану и готовит все, чтобы зашить достаточно глубокий порез. Сережка молодец, не теряет обладания и подбадривает даже нас, расстроившихся и приувывших.



*Николай Пульча примеряет волосы Горгоны*

— Не надо мне было капу резать, там, видать, лесовик жил. Я его прогнал, а он мне и отомстил.

По правде сказать, я не знаю, относиться к его словам серьезно или как к шутке. Операция проходит быстро. Четырнадцать швов наложены опытной рукой уже немолодого хирурга, и его заключение — через неделю бегать будет, — обнадеживает.

Но эскулап добавляет: «Нужно, чтобы пару дней побыл здесь, под моим наблюдением и еще купите перевязочный материал и антибиотики». Мы закупаем все необходимое, оставляем Сергея, обещая заехать через день, и возвращаемся в Одессу. По правде сказать, настроение у всех скверное. Не знаю как лесовик, но то что Сережка устал и потерял бдительность, работая таким опасным инструментом, это точно. Эта первая неприятность оказалась не последней, но забегая вперед, следует отметить, что нога Бегина быстро зажила и он впоследствии еще несколько раз помогал нам в обработке кряжей, приезжая в Одессу.

Второй проблемой стали вначале невозможность транспортировки стволов в Одессу, затем поломка техники и резкое ухудшение погоды. Но обо всем по порядку.

Пока Сергей Бегин лечился в больнице, Олег Кравцов обрезал ветки и вырезал сектор на втором кряже, облегчив его и сделав доступным для крана и автомашины. Хуже дела шли на злополучном первом дереве. Уж точно поверишь, что жил на нем лесовик и, потревоженный, решил нам вредить. Сергей Ластовецкий привез две ручные лебедки и попытался подтянуть дерево к воде. Оно не двигалось с места. Рвался трос, ломались зубья лебедки, и сам Сергей, и помогавшие ему ребята посыпали все руки в кровь. Дерево как будто вросло в землю.

Десяток технических предложений родились и умерли, пока ствол сдвинулся на первые десять сантиметров. Но все же одно из предложений облегчило работу. Подкопав под передним торцом ствола небольшую лунку, мы вставили туда большой пласт коры гладкой стороной к дереву. Внутренняя часть коры, влажная и гладкая, как будто полированная, стала своеобразными салазками, по которым упрямый кряж начал сдвигаться в сторону берега. За рабочий день его удавалось



*Отливка маски — ужасающего лика медузы Горгоны, выполненная художником Вадимом Рудым*

подтянуть не более чем на метр, но как ни упирался «лесовик», настал момент, когда край ствола навис над водой. После этого достаточно быстро удалось повернуть кряж, и одна из его сторон соскользнула в воду. Сергей отвел меня в сторону.

— Знаешь, Игорь, я понимаю, ты рад, что дерево почти в воде, но вот что я тебе хочу сказать. Я всю жизнь прожил в плавнях и не раз видел, как подгнившая или спиленная древесина падает в воду. Так вот чаще всего она тонет!

— Что ты говоришь?

— Тонет, Игорь, тонет!

— Этого не может быть! Это же дерево, вес его кубического метра легче веса кубического метра воды. Оно должно плавать.

— Это теория, а на практике весенний лес, а в особенности тополь это и есть сама вода. Ты же видел, как из него все время стекает вода струйками, когда его пишишь.

— Сережа, так что же делать?

— Быть готовым к любым неожиданностям.

Впятером мы навалились на кряж, и он, сгладив глинистый берег, плюхается, окатив всех водой с ног до головы. И как предполагал Сергей кряж скрывается под водой. Собрав инструмент, мы грузимся в лодку и зацепляем тросом «утопленника».

Заработал мотор заглушая все остальные звуки, и Сергей повел лодку на середину неширокого ерика. Кряж еле-еле показывается из воды, но легко скользит по илистому дну. Пройдя более километра, мы наконец-то выходим в глубокое русло Турунчука, где происходит следующее: кряж толстым комельным концом ушел в воду и стал вертикально. Над водой осталось всего полметра древесины.

— Вот и вся его плавучесть, — перекрикивая шум мотора прокричал Сергей.

— Долго сушить придется, пока из этого тополя лодка получится, — добавил он.

Настроение у меня стало прескверным: еще не начав работу, мы столкнулись с такими трудностями. Доставив первый кряж к месту погрузки, мы взяли два дня выходных, за которые нашли кран и машину, чтобы вывезти второй ствол из плавней. По моим расчетам, второй кряж весил около пяти тонн, и я надеялся, что шеститонный кран сможет его поднять. Но я ошибался. Кран смог только вытянуть



*Скорее бы на воду*

дерево на дамбу, поднять же его на кузов КамАЗа ему было не под силу. Еще несколько дней пошли на поиски более мощного крана. Когда он был найден, начались дожди, намочившие дамбу так, что ни новый кран, ни автомобиль к дереву подобраться не смогли. Пока дамба высохла, прошла еще неделя.

Наконец—то мы добрались до дерева, десятитонный кран легко поднял великаны и положил на платформу... и через сто метров задняя ось КамАЗа лопнула. Кряж вновь сгрузили, и «подбитый» грузовик, «хромая», уехал в Троицкое, а мы начали искать новую пару кран—машина. Итог всех наших мытарств—20 апреля оба кряжа были перевезены и разгружены в Одессе, возле цеха, где уже стояли «Тигр», «Меотида» и «Фера».

Деревья были установлены вплотную друг к другу днищем будущего судна вверх, что позволило топорами и пилой постепенно придать кряжам плавные обводы. Время бежало быстро, нужно было успеть к празднику, и работали мы иногда до 12 часов в день. Стволы были соединены между собой деревянными поперечинами, вырубленными из дубовых брусьев. Всего их было семь. Эти же связи стали банками — сидениями для гребцов. В носу и корме, кроме этого, мы стянули кряжи железными скобами, что противоречило древнему кораблестроению, но нужно не забывать, что после обработки в корме, которая была шире носа, мы получили менее двух метров ширины.

Днище было просмолено в три слоя, после чего при помощи домкратов восьмитонный гигант перевернули. И здесь не обошлось без неожиданностей. Во время переворота лодка соскользнула с примитивного стапеля и гулко ударилась о бетон. Появилась тонкая нежеланная трещина между стволами. На ее ликвидацию и новое осмоление ушло три дня. Пока лодка выглядела неказисто, к тому же до сих пор не было носового украшения, точнее, его неотъемлемой части — волос змей, украсивших голову Горгоны Медузы. Маску—лицо из глины лепил Вадим Рудой. Впоследствии было решено снять с глины форму и отлит ее из сплава свинца и олова. Конечно первоначально хотелось сделать маску чудовища из бронзы, но это было слишком дорого, к тому же свинец, как и олово, в обиходе древнего человека существовали наряду с бронзой с III тысячелетия до нашей эры.



***Создатели «Персея»: скульптор Николай Пульча, мастер Овидиопольской госадминистрации Владимир Левчук, Борис***

Дерево, пригодное для изготовления волос Медузы, нашлось случайно — это была полузасушенная шелковица, поразившая всех наклоном своих ветвей. Кроны низкорослого дерева росла не вверх, а параллельно земле. Виной этому была молния, несколькими годами ранее попавшая в дерево и расщепившая его ствол. Дерево так и не смогло затянуть обуглившееся дупло и протянуло свои ветви не вверх к небу, а параллельно земле. Мы срезали шелковицу, перевезли в цех, где над нею начал колдовать Николай Пульча. Очистив сплетение веток от коры, он как заправский волшебник стал им придавать форму змей. Концы туловищ украсили головы с раскрытыми ртами. Обрабатывая края, мы не раз собирались возле Николая, его работа была интересней, чем наша.

- Страшные у тебя получаются змеи. Так, гляди и наровят укусить.
- Игорь, — обратился ко мне скульптор, — а почему именно Горгона Медуза?
- Образ Горгоны, древнейшего греческого божества, хорошо описан в эпосе о Персее, а Персей, как известно, один из первых странников в греческой мифологии. Геракл был его потомком и принимал участие в походе за Золотым руном, хотя до самой Колхиды так и не доплыл.

Мы расположились вокруг верстака за которым работал Николай. Время было обеденное, и по просьбе друзей я углубился в историю Персея, Горгоны и вероятных походов протогреков еще в XIII столетии до н.э. к черноморским берегам. Вообще-то, уже давно следовало рассказать друзьям, почему первый член нашей серии я хотел назвать «Персей».

Герой, а впоследствии бог Персей был сыном Зевса и Danae, дочери царя Акрисия. Акрисию было предсказано, что примет он смерть от руки своего внука, и посему царь заточил Danae в подземелье, дабы она никогда не вышла замуж. Но Зевс проник в подземелье в виде золотого дождя, и в срок дочь царя родила малыша, названного Персеем. Узнав об этом, Акрисий приказал дочь и внука посадить в ящик и бросить в море. Волны занесли несчастных на остров Сериф, где их спас рыбак Дицис. В его доме Персей вырос, став богатырем.

Царь Серифа Полидект, воспылав страстью к Danae, попытался избавиться от Персея, защищавшего мать. Он послал его за головой Горгоны Медузы.



*Валерий Воропаев, руководитель проекта, председатель Иващенко, Александр Ерес, Александр Эминеску, Анатолий Павленко*

Горгоны—сестры Свено, Эвриала и Медуза, женщины—чудовища, были дочерьми морских божеств Форкия и Кето. Форкий и Кето—титаны, древнейшие божества сестра и брат Крона, сверженного Зевсом. Горгоны были также внучками Геи—земли и Понта—моря. Крылатые, покрытые чешуей, с извивающимися змеями вместо волос, они одним своим видом наводили ужас. Всякий, кто встречался взглядом с Горгонами, превращался в камень.

Медуза в отличие от старших сестер, была смертной. За ее головой и послал Персея Полидект, надеясь, если тот погибнет, овладеть Danae, а если вернется, получить грозное оружие, которым он смог бы превращать в камень врагов.

— А где же жили чудовища согласно мифа? — прервал мой рассказ Николай.

— А то вырезаю змей, вырезаю, а сам толком о мифе ничего не знаю.

— По преданию, Горгоны жили в Океане, впрочем, как и многие другие божества эпоса о поверженном Кроне, они были сосланы туда Зевсом и новым поколением богов. И не только они, но и другие помощники Крона отправлены не только в Океан, а и под Землю в царство Тартара. Там Зевс заключил сторуких великанов и других чудовищ—союзников своего отца Крона.

— Значит, Горгоны жили на западе, в Атлантике?

— Это так и не так. Дело в том, что протогреки считали, что вся известная им земля омывается Мировой рекой — Океаном и, как ни странно, но и Черное море в те времена считалось частью Океана. Даже в более поздние времена, когда дорога к черноморским берегам была открыта, о вернувшихся из похода говорили, что «они прибыли из многоного Понта», это означало — из пределов Океана.

— Так что Медуза могла жить и в Черном море?

— Возможно, к тому же протогреки всегда более стремились на восток, чем на запад, о чем говорит их экспедиция в Малую Азию, а затем в Черное море, а не к берегам современных Италии или Испании.

— Как я уже говорил, Персей первый в греческой мифологии герой—путешественник: и потому, что еще младенцем в ящике—лодке отправился в плавание по Эгейскому морю, и в последствии путешествующий вглубь Океана. В путешествии Персею помогли Афина и Гермес, и именно благодаря им он вначале отправился к



*Колоссальный труд привел нас вот к такому результату*

Грайям: Пефредо, Энио и Дейно—сестрам Горгон.

Грайи—это еще одна тройня, рожденная от союза Форкия и Кето. От рождения они были седы и имели всего один глаз и один зуб. Их по наущению Гермеса и похитил Персей, пообещав отдать после того, как Грайи помогут ему найти Горгон. Грайи отправили героя к Нимфам, у которых тот получил крылатые сандалии, шапку—невидимку Аида и заплечную сумку. Благодаря всем этим «техническим» достижениям древних Персей и подобрался к спящей Медузе.

— Понятно, что в реальном путешествии герой мог расчитывать только на свои ноги да на небольшой парус, поднятый над неказистой лодкой, похожей на наш челн, что скажешь Игорь?

— Ты совершенно прав, Валерий, ковра-самолета у Персея уж точно не было. Но легенда гласит, что он именно подлетел, а не подплыл к Горгоне, и не смотрел на нее, а лишь наблюдал отражение чудовища в начищенных до блеска бронзовом щите. Ничего не подозревая, Горгона осталась без головы, так и не проснувшись, а убийца, спрятав ее голову в сумку, одел шапку—невидимку и был таков.

— Таков уж наш герой, хороший, правда, ничем неповинную животину обезглавил.

— Это не так, Николай, Горгон боялись все плававшие в океане, они превратили в камень много моряков, так что Персей волею случая оказался тем, кто лишил страшилище своей грозной силы.

Благодаря голове Горгоны Персей превратил ненавистного ему Полидекта в камень, освободил мать, а затем вернул дары Гермесу и Нимфам, а голову Медузы вручил Афине, которая укрепила ее на своем щите. У греков был обычай — они всегда располагали изображение Горгоны на входных дверях в свои жилища. Если к дому подходил лихой человек, Медуза должна была его превратить в камень, а доброго беспрепятственно пропустить. Греки поклонялись Медузе не менее, чем другому божеству и верили в ее защитную силу. Возможно, если бы Персей не отрубил Горгоне голову, мы о ней так бы ничего и не знали.

— Интересная история, теперь понятно, почему ты решил назвать первую лодку «Персей»: древнейший бог—герой, путешественник и Горгона Медуза, из



*«Персей» готовится к водному крещению*

страшилища, губящего моряков, превратившаяся в покровительницу и защитницу домов и храмов.

— Это так, Валера, добрым людям наша Горгона друг, а злым враг, и пусть хранит она наш член и доставляет радость своим видом людям. Видели же маску, которую лепит Вадим. Он смягчил грозные черты лица Медузы, и теперь она не такая злая.

Мы вернулись к стоящему на постаменте «Персею». Хлопнув по древесине рукой, Валера спросил:

— Так, что Игорь, такая деревяшка, по-твоему, могла из Греции доплыть до берегов Черного моря?

— Абсолютно уверен, что, приподними мы у нее борта, никакие шторма ей не страшны. Впрочем, испытания покажут...

Работы продолжались. Вскоре нос корабля украсили волосы—змеи. Вадим нарисовал глаза, сразу оживившие наш член. Нарисовал он их, взяв за образец глаза лодки, изображенной на большом сосуде из Тебена, экспонируемемся в Лувре. Исследователи считают, что это изображение IX века до н.э. — одно из древнейших изображений галеры, и не просто галеры, а построенной на базе одного ствола древесины. Николай не только завершил носовое украшение, но и «оплел» всю лодку виноградной лозой, завершившей свой бег на корме в виде трех змей, поднявших свои головы к небу. «Персей» с каждым днем становился все привлекательнее, когда же его борта засияли под тонким слоем лака, я понял, что нам пора показать его журналистам и руководству города Овидиополя.

До праздника оставалось две недели...

В назначенный час двор цеха заполнили более сотни людей, на чей суд был представлен «Персей» и на чьих глазах была отлита маска Горгоны. Возле печи колдовали художник Вадим Рудой и Виталий Шевченко, керамист, работающий в цеху и активно помогавший нам не только профессиональными советами, но и непосредственным трудом.

Родилась маска Горгоны, засветились глаза на носу лодки, разлита водка в пластиковые стаканчики.



*Ура! «Персей» на воде!*

***Мастер Валерий Воропаев первый вступил на борт***

— Шампанское будем разбивать уже в Овидиополе. Ну что же, «Персей» готов к испытаниям.

Перед отправкой в Овидиополь мы опустили лодку в воду в Военной гавани. Большинство моих проектов неразрывно связаны с одной из старейших гаваней Одесского порта. Совсем рядом строилась «Одесса», здесь испытывали «Мелькарт», сейчас — «Персей». Военные моряки всегда относились к нашим проектам с пониманием, добром и теплотой.

Кран поднимает лодку и опускает на воду, по правде сказать, я очень волнуюсь, таких судов я еще не строил, да и не только я. Примитивные однодеревки вообще обходят вниманием исследователи морской истории. А зря!

Ослабевают крановые тросы — лодка в воде. Хотя стволы были разными по весу и объему, «Персей» сидит в воде хорошо, одна беда — очень, очень глубоко. Ничего удивительного в этом нет.

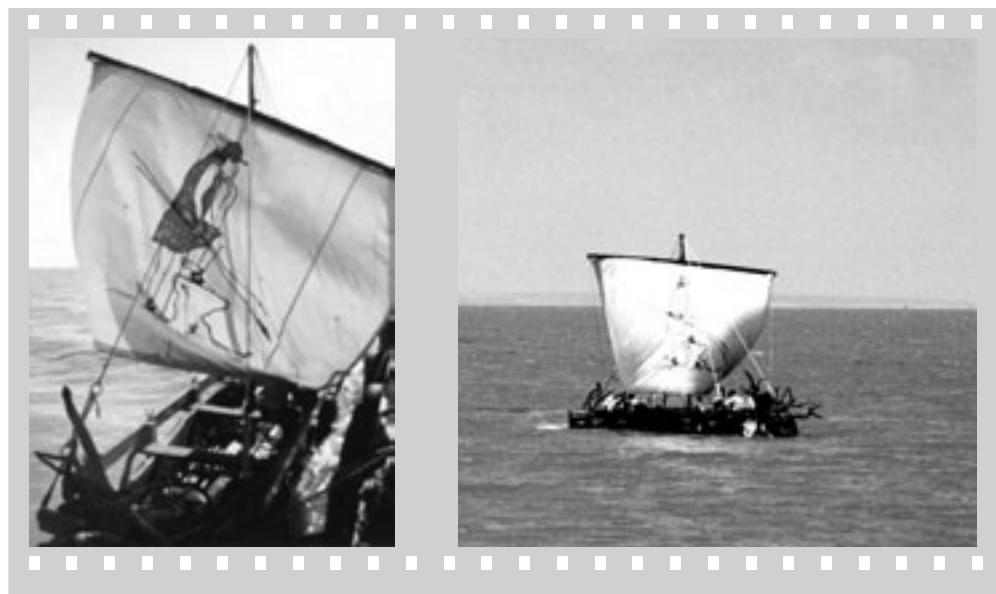
Прошло всего полтора месяца как деревья спилены. Высохнуть они не могли, о чем говорит и краномер, установленный в кабине крана. Вес «Персея» превышает семь тонн. Но это сейчас. Через год он будет весить вдвое меньше и его осадка составит не 50, как сейчас, а всего 25-30 сантиметров.

Тогда и поднимется над водой мощный галерный таран, увенчанный также змеиной головой.

Мы находим несколько мест, откуда в корпус тонкими струйками проникает вода. Их следует законопатить, чем и займутся Валера и Александр Ерес. Его сын Слава в это время занят изображением фигуры греческого героя на парусе. Славик рисует Персея стоящим одной ногой на камне. Герой задумался, какие подвиги ему еще предстоит совершить.

Нам же предстоит самый важный подвиг этого лета — удачно представить челн «Персей» на юбилее города Овидиополя.

Девятого июля лодку доставляют в город Овидия. Десятого июля в 9 часов утра кран опускает ее в воду, а к 11 часам пристань полна людей. Выступления, наконец — то об борт челна разбивается бутылка шампанского, городку на лимане — 209 лет или 2209, или больше, гораздо больше.



«Персей» набирает ход, ветер на лиманской воде поднимает барашек, и лодка, ведомая опытной рукой Анатолия Павленко, под изогнувшемся дугой парусом скользит вдоль лимана. На набережной раздаются аплодисменты, внутри челна сейчас разместилось двенадцать человек, это почти тонна груза, а лодка идет легко, рассекая волны. Я подхожу к Владимиру Владимировичу Левчуку.

— Не жалеете, что решили для овидиопольчан построить такую лодку?

— Нет, Игорь, что ты! Спасибо. Я как историк так и представлял себе заселение этих берегов. Только не один челн, а сто—двести идут вдоль берега. На ночь люди останавливаются, вытягивают лодки на берег, утром вновь в поход. Пока не найдут подходящее место для жизни. А наше место всегда было хорошим для жизни, хотя в древности лимана не было. Но было самое главное — пресная вода.

— Вы абсолютно правы. Тира, Никоний, Оффиуса, Фиска, башня Неоптлема — и это все здесь, на каких-то восьмидесяти квадратных километрах:

— А знаешь почему?

— Почему?

— Было чем торговать. И тогда, и в средневековые, и сейчас. Рыба, пшеница, виноград, вино, гончарные изделия. Наверное, поэтому человек стремился сюда со всего Средиземноморья и, не прерывая связь со своей родиной, работал на новой земле не хуже, чем дома.

— Потому, что эта земля и стала его новым домом. Более тысячи лет насчитывала на этих берегах греческая цивилизация.

— Ты прав, Игорь, поэтому посмотри, как радуются люди маленькой лодочке, она — это один из символов нашей земли, символов торговли, без которой не мог жить человек ни тогда, ни сейчас.

«Персей», совершив по лиману первое плавание, подошел к берегу. Что и говорить, все мы, кто его создавал, были счастливы. Челн удался не только своей конструкцией, но и внешним видом. Долгой ему жизни и походов на лимане!





## Глава 6. «Народы моря»

Первая часть проекта была завершена. «Персей» великолепно показал себя на воде и, увидев какой высокой остойчивостью он обладает, я понял, что можно без проблем переходить к реконструкции набойного челна, не боясь ни за остойчивость, ни за потопляемость судна.

Нельзя не вспомнить предчувствие Геннадия Кимаковского, верившего в успех первого проекта, и пока мы строили «Персей», продолжавшего поиск еще нескольких крупных деревьев. Он добился своего и нашел два больших дерева в Тернопольской области. Непосредственную помощь в их поиске Геннадию оказали Александр Левандовский, Андрей Тырчик — директор Тернопольского гослесхоза, лесники Микуленского лесничества Игорь Барабаш и Павел Голубеный.

Геннадий несколько раз ездил в Тернополь и благодаря своей настойчивости получил разрешение на вал двух реликтов. К моменту испытания «Персея» в Белгород-Днестровском лимане два дубовых ствола, насчитывавших более ста лет от роду, были привезены в Одессу. Мне оставалось подобрать основные размерения и форму будущего челна.

Изучение истории долблених судов привело меня к стопроцентной уверенности в том, что самым главным усовершенствованием этого типа плавающих средств можно считать появление у них бортов. Между первой дуплянкой и набоями прошло не одно тысячелетие. Где и когда могла произойти эта революционная трансформация?

Безусловно, челны с нарощенными бортами были нужны на море, там, где человек столкнулся с силой стихии, сильным ветром и волнами. И там, где ему требовалось преодолевать большие расстояния с грузом или в военных целях.

Цивилизации Шумера, Египта, Мохенджо-Даро не знали пригодного для челнов леса, не имели и навыков их создания. Появлению набойных лодок могло способствовать только два фактора: лес и большое количество островов. В мировом

океане таких районов несколько—это тихоокеанские группы островов: Микронезия, Меланезия и другие, Карибский бассейн и Эгейское море. Данные археологии свидетельствуют, что ранее всех этих групп были заселены острова Эгейского моря, носящее сегодня название Кикладских, о чём более подробно рассказывалось ранее. Человек не просто расселился на этих островах, а стал вести активную хозяйственную деятельность, а вместе с ней и торговлю, которая была невозможна без плавающих средств, в данном случае без больших и вместительных челнов.

Предполагая воссоздание набойного челна, мне хотелось реконструировать наиболее древний из них, такой же как и «Персей». Я стал внимательно изучать изображения набойных челнов, дошедших до нас из глубины веков. К древнейшим можно было отнести несколько: в первую очередь изображения, сохранившиеся на загадочном Фестском диске, затем несколько оттисков критских печатей и, наконец, египетский барельеф, на котором были видны как суда египтян, так и суда пришельцев, рискнувших напасть на великое царство фараонов.

Изображения на диске и печатях очень примитивны, и нельзя с уверенностью сказать, набойные ли это галеры или нет. Барельеф был более наглядным изображением, чтобы воссоздать древний набойный челн.

Изученный материал указывал на то, что подобными судами пользовалась группа племен, носящая в истории общее название «народы моря». Связана она с одним из первых, известных в истории человечества, большим переселением народов не только сухопутным, но и водным путем. Чтобы понять, что толкнуло массу людей, живших на севере Балканского полуострова, двинуться в тысячетысячекилометровый поход на юг, следует вернуться ко всем так любимой греческой мифологии, а именно к циклу мифов, посвященных Троянской войне.

Нет ничего невероятного в том, что гомеровский Илион разрушила коалиция «ахейцев», или данайцев, напавших на Трою с моря во главе с микенским царем Агамемноном, хотя, если судить по греческим легендарным генеalogиям, Троянскую войну следовало бы датировать на 50–75 лет позже; однако подобные ошибки в легендарных генеalogиях вполне возможны. Конечно, похищение спартанской царицы Елены, жены брата Агамемнона—Менелая, троянским царевичем Парисом,



Прорисовка барельефа с изображением челнов «народов моря». Автор Виталий Шевченко

тroyянский царь Приам и его 50 сыновей, вещая Кассандра, скора Агамемнона с Ахиллом, единоборство Ахилла с Гектором, гибель Ахилла от стрелы Париса в Скейских воротах Трои, Одиссеев «тroyянский конь», с помощью которого Илион был хитростью взят, — все это относится к области легенд и мифов. Нет никакой возможности проверить, есть ли во всем этом какое-либо историческое зерно. Однако в главном легенда о Троянской войне не противоречит фактам, известным из письменных и археологических источников; только события были более грозными и охватывали больше территории, чем об этом подозревал автор «Илиады», великий Гомер.

Согласно гомеровским поэмам и более поздней греческой традиции, «ахейцы», разрушив Трою и полностью уничтожив или взяв в плен ее население (лишь немногие бежали), стали возвращаться в свои города, но почти все из их предводителей, каждый по своей причине, поодиночке погибли. Немногие оставшиеся в живых благополучно правили в своих городах, а за ними их сыновья и внуки, пока — примерно на третьем поколении после Троянской войны — не началось из глубины Балканского полуострова вторжение дорийских племен во главе с потомками Геракла-героя, когда-то не получившего причитавшегося ему наследства в «ахейских» городах.

В результате нашествия дорийцев «ахейская» цивилизация погибла, и начался новый период в истории Греции, завершившийся созданием классической полисной цивилизации в I тысячелетии до н.э.

Наряду с этой более или менее известной историей сохранились упоминания других событий. Представление о том, что греков — «ахеев» после Троянской войны разбросало едва ли не по всему Средиземноморью, несомненно, существовало оченьочно. Недавно неожиданно подтверждилось предание о герое этой войны Мопсе, который после падения Трои основал поселение в Киликии, на юго-восточном побережье Малой Азии. Была найдена надпись начала I тысячелетия н.э., которая принадлежала Азитиваттасу, правителю области именно на юго-востоке полуострова, возводившему свой род к «дому» Мопса.

По археологическим данным, после разрушения Трои на ее месте вновь, хотя



*Фрагмент древнеегипетского барельефа. Пешие воины «морских народов» избиваются египетскими армиями*

и очень ненадолго, возникло новое поселение, которое погибло примерно тогда же, когда и Хаттуса — столица Хетского царства. В материковой Греции микенские города — крепости просуществовали еще в течение 50—100 лет, а затем были покинуты; исчезли прежние крупные дворцовые хозяйства, исчезла и «линейная» письменность, так как она не успела развиться до уровня письма, приспособленного к составлению чего бы то ни было, кроме перечней и ведомостей, необходимых для ведения дворцовского хозяйства.

Исследователи считают, что все эти катаклизмы произошли после того, как в движение были приведены большие этнические массы людей, далеко не только греческие, а вылазки ахейцев на Трою, в юго-западную часть Малой Азии и Кипр оказались в свете этих этнических передвижений лишь небольшим историческим эпизодом.

По-видимому, движение началось в глубине Балкан; племена, проживавшие там, двинулись в Малую Азию и Средиземноморье. Греков движение затронуло только периферию, и поэтому они не сохранили в своей исторической памяти всего его размаха. Участвовавшие в движении племена принято условно называть «народы моря» или «морские (заморские) народы», хотя лишь часть из них действительно была связана с морем.

А точнее, стала связана с морем после того, как переселенцы вышли к берегам Черного и Мраморного морей. Вероятнее всего, большинство племен, составивших «народы моря», первоначально проживали на территории современных Болгарии, Румынии и восточной части Сербии. Балканский полуостров горист. Горы занимают большую часть внутренних районов подступая к берегам омывающих полуостров морей. Балканы омывают пять морей: Черное, Мраморное, Эгейское, Ионийское, Адриатическое. В случае с «народами моря» и благодаря проведенным исследованиям наилучшим маршрутом из глубин Балканского полуострова к морю могла быть крупнейшая европейская речная система — Дунай с притоками Яломица, Олтул, Жиу, Искыр, Морава, Тиса, Дрина, Драва. Крупные реки с обступавшими их лесами были прекрасным местом для строительства множества однодеревых членов и плотов, на которых переселенцы могли преодолеть сотни

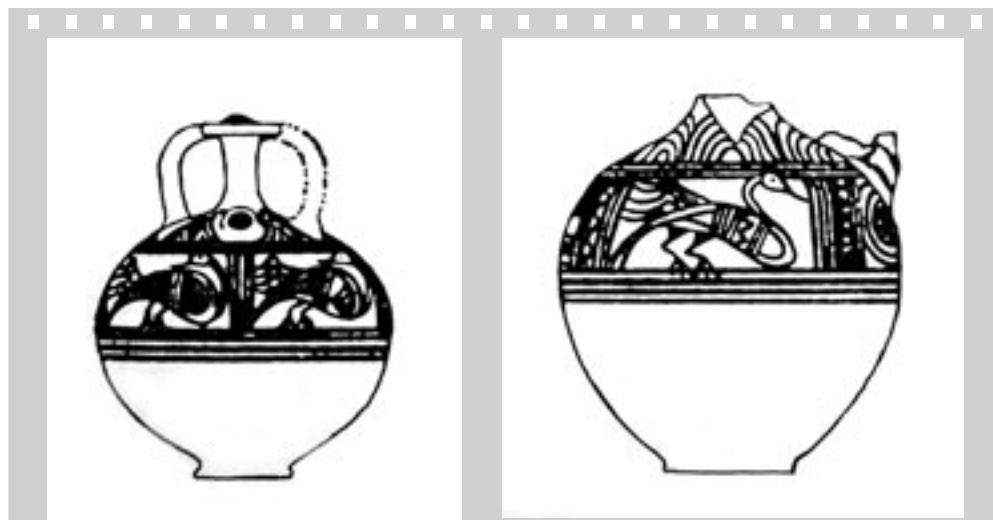


*Нехитрый быт, одежда и оружие племен, входивших в группу «морских народов»*

километров водных дорог. Огромная дельта Дуная, богатая рыбой и дичью, способствовала накоплению воинственных племен, обучению их азам мореходства и дальнейшему походу вдоль берега к узкому проливу Босфор, где пришельцы легко проникли на территорию богатой и цивилизованной Малой Азии. Часть из них продолжила свое движение по морю, другая несравненно большая двинулась по сухе. Чтобы понять масштабность этого движения, нужно знать, что «народы моря» осуществляли свои походы в период жизни нескольких поколений. Двигались они поэтапно. Захватив территорию, они жили на ней несколько лет, опустошали ее, как саранча, и затем двигались далее.

Первое упоминание одного из «народов моря» — шардана (в египетском написании «шрдн») встречается в надписи фараона Рамсеса II. Шардана служили наемниками в египетском войске. Рамсес II умер в глубокой старости, процарствовав без малого 67 лет. Преемник Рамсеса II — фараон Мернептах, правивший во второй половине XIII века, был уже пожилым человеком, когда после смерти одного за другим старших наследников престол достался ему.

Новому фараону вскоре пришлось принять решительные меры для отражения надвигавшейся с запада беды. Еще при жизни Рамсеса II Нижний Египет стал страдать от проникновения ливийцев, доходивших до его восточной окраины. Даже большие города заперли свои ворота, храмы испытывали недостаток в жертвенных припасах, а население бежало с насиженных мест, когда весной 5-го года царствования Мернептатах главные силы ливийцев двинулись вниз с плоскогорья на колосящиеся поля и зеленеющие оазисы Низовья. Ливийские полчища шли не одни. Во главе союзных племен стояли собственно ливийцы под предводительством Марайи, сына Диды, а в числе союзников последних были шрдн, шклш, 'квш, рк и трш; из них 'квш — это, вероятнее всего, «ахейцы», рк или лк — это, почти несомненно, ликийцы, лувийское племя юго—запада Малой Азии; трш — вероятно, тирсены, по-другому этруски. Отождествление шклш остается более спорным, хотя часть исследователей считает, что это сикулы в будущем так же, как и этруски, отправившиеся на запад Средиземноморья и осевшие в центре Апеннинского полуострова.



*Сосуды с изображением аистов, времен походов народов моря*

Египетское войско—пехота и колесницы—сошлись с неприятелем у царской усадьбы на западной границе не то Низовья, не то северной части Верхнего Египта. Шесть часов длилась кровопролитная битва. До 8,5 тысячи вражеских трупов усекло поле браны. Союзные полчища были разбиты наголову, и египетские колесницы преследовали бегущих.

Предводитель Марайа, босой, без колчана и лука, потеряв свое перо с головного убора, глубокой ночью проскользнул мимо пограничной крепости и скрылся в пустыне. Свыше девяти тысяч пленных взяли египтяне, в том числе и жен Марайи. Победителям досталось много скота, оружия, утвари. Опустошенные кожаные шатры вражеского стана были сожжены. Кое-какую добычу доставили на ослах ко дворцу, и фараон из окна обозрел ее, в частности окровавленные груды рук и других частей тела, отрубленных у павших врагов.

Первую волну переселения народов с запада и севера Египет отразил. Мернептах вышел победителем.

До этого нападения «народы моря» могли бы еще сходить за отдельные группы приморских пиратов, но в дальнейшем они оказываются уже составной частью более широкого переселения масс народов как по морю, так и по суше.

Но прежде чем достичь Египта «народы моря» осуществили страшные опустошения по всей Малой Азии, и первым подверглось уничтожению Хеттское царство со столицей в Хаттусе.

Хеттское государство возникло в 1700 году до н.э. в центральной части Малой Азии и распространило свое влияние затем почти по всему полуострову, а также Северной Сирии. Столицей государства была Хаттуса, современный Богазкей, в 150 км юго-западнее Анкары. Из отдельных хеттских княжеств образовалось государство, которое со временем стало монархией. После становления Хеттское государство вело непрерывные войны с Митанни и Египетской державой, захватив часть Сирии вплоть до Ливана.

На рубеже XIII–XII веков до н.э. политическая ситуация вокруг Хеттской державы была нестабильной. Внутри страны царил голод, и хлеб для хеттов поставляли Угарит и Египет, а угроза нашествия с моря и с суши усиливалась.



*Древнейшие  
светильники.  
Найдены, сде-  
ланы в районе  
озера Бурнас, где  
точно побывали  
морские пираты*



### **Вооружение воина «народов моря»**

Основной удар по хеттам был нанесен племенами, переправившимися через Босфор с Балкан «народами моря». Разрушения в Хеттском царстве—и, главное, перестройка общества—были в Малой Азии не меньшими, чем в результате дорийского нашествия в Греции: исчезли старые городские центры Малой Азии, исчезла клинописная писцовая традиция. Почти за 400 лет после падения Хаттусы не дошло из срединных частей Малой Азии ни одного письменного памятника. Лишь на юго-восточной периферии хеттского мира сохранились государства, претендовавшие на продолжение истории хеттов: таковы были небольшие царства в Мальдии, Каркемише и некоторые другие. Из племен, двигавшихся через Малую Азию с запада, часть задержалась на востоке полуострова или продвинулась на Армянское нагорье. Этими племенами были фригийцы.

Остальные двинулись сушей и морем на юг, через Сирию и Палестину. Это была грозная сила, опустошившая на своем пути царство Хатти, Кипр и Сирию. В надписи фараона Рамсеса III (начало XII века до н.э.) сообщается: «Ни одна страна не устояла перед десницей их, начиная от Хатти; Кеде, Каркемиш, Арцава, Аласия были уничтожены. Они разбили лагерь посреди Амурру, они погубили его людей... Они надвинулись на Египет...» (Хатти — Хеттское царство; Кеде — вероятнее всего Киуцувадна — страна, которую современные исследователи располагают на части территории Киликии в южных предгорьях Центрального Тавра между течениями рек Тексу и Джейхан; Каркемиш — город-государство на среднем течении реки Евфрат в 80 км от современного сирийского города Алеппо (Халеб), Арцава — государство в долине между реками Большой и Малый Мендерес (реки Меандр и Каистр), Аласия — остров Кипр, Амуру — южные районы Сирии).

По этническому составу переселяющиеся племена значительно отличались от нападающих на Египет при Мернептахе. Среди них не было уже ахайцев (ахейцев) и луку (ликийцев), но зато наряду с шакалша — сикулами, шерданы и турша-тирсенами выступали новые племена: филистимляне и близкие к ним чаккара, дануна—данайцы и уашаша. Основную воинскую силу вместе с филистимлянами составляли чаккара.



*Этапы строительства набойного целна «Одиссей»*

Передовые отряды переселенцев напали на Египет с моря и с суши еще в 5-м году царствования Рамсеса III, одновременно с ливийцами, однако решительная схватка с «народами моря» произошла позднее.

На восьмом году правления Рамсеса III египетская армия встретила врага в Сирии и Палестине нанеся ему жестокое поражение на суше. В том же году фараон дал переселенцам большое сражение на море. Египетские суда осыпали неприятеля градом стрел, местами корабли сближались вплотную и команды бились врукопашную. Фараон стоял на берегу, окруженный военачальниками, и вместе с размещенными впереди них лучниками стрелял по вражеским судам.

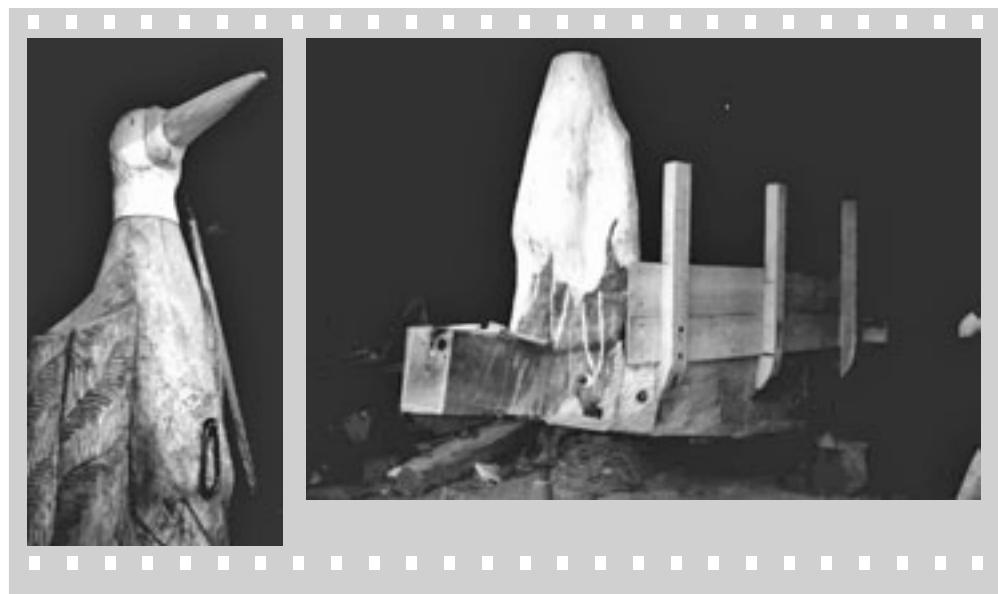
Неприятельские суда с оборванными парусами, некоторые перевернутые плавали среди убитых и живых пришельцев, тонущих в воде.

Живых врагов египтяне вылавливали на свои суда или вытаскивали на берег, где их связывали и угоняли толпами. Победы, одержанные Рамсесом в этой войне, были настолько решающими, что позднее источники уже ничего не сообщают о новых нападениях на Египет «народов моря». Разбитые филистимляне вынуждены были довольствоваться палестинским берегом, где они поселились, видимо, с «милостивого» дозволения египетского царя. Битва на море хорошо отображена на упомянутом барельефе.

Рассеянные захватчики отступили. Часть вернулась на места своего обитания в Малую Азию, другая часть разбитых но оставшихся в живых пришельцев продолжила свой путь в поисках свободных земель. Есть предположение, что под названием племен шакалша—сикулами скрываются сицилийцы, шердани—сардинцы и турша—тирсенами—этруски. А это может говорить о том, что разгромленные, но не уничтоженные племена «народов моря» двинулись на запад Средиземного моря и постепенно заселили Сицилию, Сардинию и центральную часть Апеннинского полуострова, соседствуя с местными племенами...

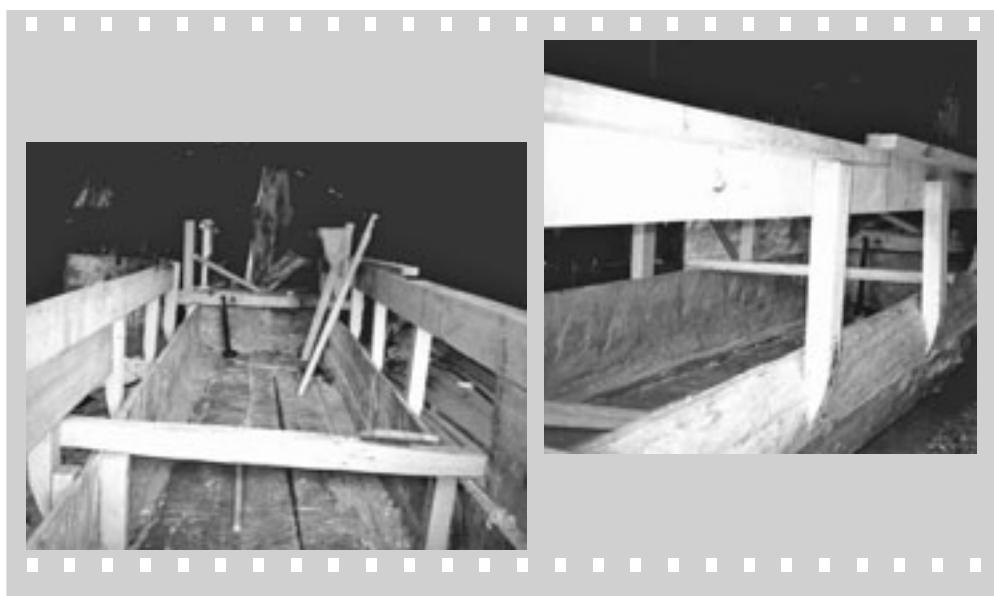
\*\*\*

Обо всем этом и новом проекте я рассказал друзьям на встрече, где были намечены основные размерения будущего корабля. Лодку решено строить тем же



составом, который создавал «Персей». Главный строитель — Валерий Воропаев, помогать ему буду я и, по возможности, Виталий Шевченко, Борис Иващенко, Алексей Табачников, Александр Эминеску и, конечно же, наш скульптор Николай Пульча.

Как и на «Персее», Николаю предстояло выполнить всю резную работу. А будущий корабль должны были украсить в носу и корме головы птиц. К моменту нашей встречи я увеличил рисунок, сделанный с египетского барельефа, и не только увеличил, но и проработал его технически и подобрал еще ряд материалов об украшениях древних судов изображениями птичьих голов. Судить об этом в первую очередь можно по найденным моделям судов. Их большое количество эпохи бронзы найдено было на Кипре. Многие из этих моделей были украшены орнаментом и красками. Одна из моделей, найденная еще в 1894 году, в носовой части имеет рисунок, напоминающий клюв птицы и глаза. Более выразительна другая модель, хранящаяся в Археологическом музее Никозии. Корпус этой модели в передней части вытянут вперед и вверх и переходит стилизованную птичью голову. Трудно сказать повлияли ли на кипрских мореходов «народы моря», украшавшие свои суда головами птиц, вероятнее всего, изображения птичьих голов, каким-то образом связанны с религиозными верованиями различных народов. Но вот что интересно, модели с хорошо различимыми головами птиц найдены в захоронениях в регионах таких реках, как Дунай, Днестр и Днепр. Прекрасная модель найдена на городище Золотая Балка в Запорожской области, схоже выглядит ладья на декоративном рельефе, украшающем бронзовую вазу из Померании. Рельефы на бронзовых вазах с изображением ладей, чьи нос и корма украшены головами птиц, найдены также в Словакии и Румынии. Их датируют XI—X вв. до н.э. А ведь существует большая вероятность того, что именно из северных районов Румынии и начали свое движение загадочные «морские народы». Именно в Северной Румынии на реке Самом, около города Сату-Маре была найдена бронзовая модель ладьи, чьи нос и корма венчают птичье головы. А самое интересное, что подобная, но уже керамическая модель культуры виллановы в Тарквинии найдена в Италии. А ведь культура виллановы это и есть культура этрусков, народа, принимавшего участие в



разрушительных походах «народов моря». Складывается интересная особенность по находкам моделей с головами птиц: Словакия, за ней Румыния, Кипр, Италия. Прямо точное соответствие движению «морских народов». Хотя доказать это невозможно, слишком уж мало мы знаем о них и их культуре, скорее всего о десятке культов, обрядов и традиций. Нужно помнить, что эта масса людей не была одной общностью. Объединила их только жажда наживы и, возможно, единый символ, ментально сближивший с оставленной родиной — культовый образ птицы — того самого аиста, гнездящегося по берегам европейских рек. Птицы сильной, хищной, не боящейся никого благодаря своему страшному клюву, способному поразить любое живое существо. Испокон веков именно аист, не боясь человека, селился возле его жилища. По поведению этой птицы человек определял погоду, смену сезонов, стремился в то далекое пространство, куда улетал аист. Возможно, аист и подсказал племенам «народов моря» направление их движения в сторону богатой Малой Азии.

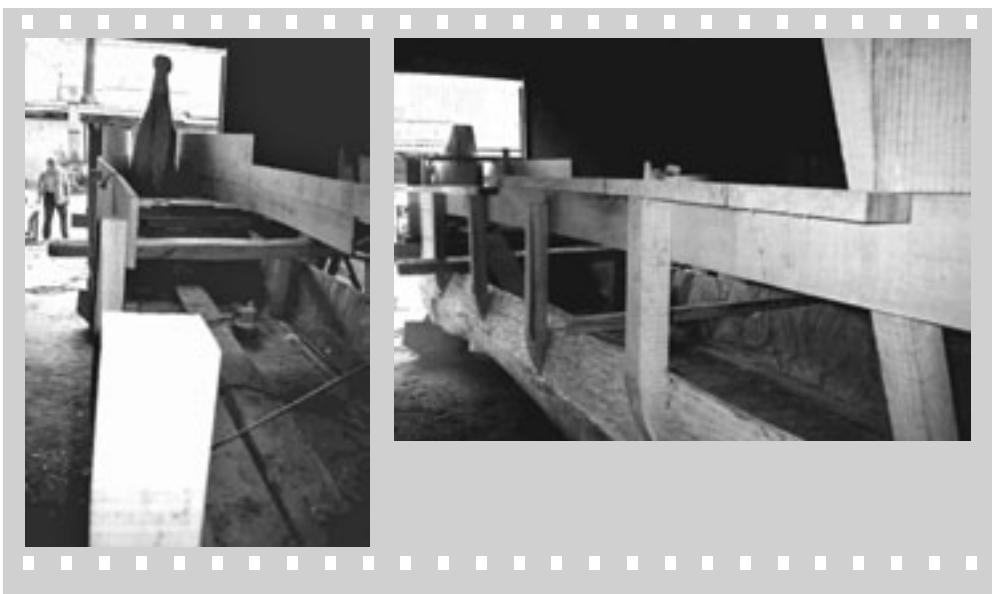
Показывая свои рисунки Николаю и отбирая необходимую древесину для птичьих голов, я в первую очередь думал о других технических деталях проекта.

Как и в случае с «Персеем», вначале следовало соединить вдоль два ствола, после чего в носу и корме решено было поставить вертикально еще два коротких ствола, которые должны были стать фор-и ахтерштевнями, а затем уже нарастить борта. С наращенными бортами высота челна в середине должна была составить один метр сорок сантиметров, а в носу и корме — один метр семьдесят сантиметров.

Фор- и ахтерштевень становились деревянными туловищами огромных птиц, головы же было решено сделать отдельно в целях обеспечить беспрепятственную транспортировку лодки на автотранспорте. Общая высота вместе с головами птиц составляла два метра.

Мой рассказ об истории «народов моря» и демонстрация рисунков неоднократно прерывались вопросами и размышлениями.

— Скажи, Игорь, а не сильно узким будет челн? Стволы, которые привезли из Тернопольской области, гораздо уже стволов из Троицкого, а длина дубов



превышает длину тополей, — высказал свои сомнения Валера.

— Я думал над этим. Нам все равно придется делать челн составным, и я решил вставить внутрь вставку, которая кроме расширения, еще позволит сделать таран. В «Персее», чтобы сделать таран, мы ведь тоже делали в носовой части вставку, — ответил я.

— Хорошая идея, также вставка послужит еще и килем, если будет выступать ниже днища.

Следующим был вопрос Николая:

— Где мы возьмем древесину, чтобы сделать туловища птиц?

— С этим у нас проблем не будет. Благодаря Вадиму Рудому и Ларисе Субанголовой. У них в мастерской уже много лет стоит два платановых обрезка. Дерево спилили лет двадцать тому назад и принадлежало оно скульптору, работавшему в мастерской до них. Они готовы отдать два этих чурбана, да есть проблема. Каждый из отрезков весит более ста пятидесяти килограммов, а мастерская в глубоком подвале. Задача будет — вытащить стволы наверх. Этим и займемся на следующей неделе.

Последним свое предложение внес Геннадий:

— На улице стоит ужасающая жара. Июль, как всегда, немилосерден. Строить во дворе цеха будет жарко и тяжело, особенно орудующему бензопилой Валерию. Надо соорудить какой-то навес.

— Сделаем так: вырежем в реликтах сектора, деревья станут легче, а затем на катках втолкнем их в ангар, где и будем работать. Как лодка будет готова, выкатим ее из помещения. Вобщем, все будем делать так, как делали с «Мелькартой». «Мелькарт» весил около пяти тонн, челн будет весить шесть — шесть с половиной. Я уверен, с транспортировкой мы управимся...

Вскоре закипела работа. В цех доставили платановые стволы, приехавший из Троицкого Сергей Бегин помог Валерию Воропаеву вырезать сектора в дубовых кряжах. При помощи погрузчика нам удалось втолкнуть реликты в цех и разместить их так, чтобы можно было начинать работу.

Необходимую центральную вставку в виде поваленного тополя мы нашли по воле



*За работой Николай Пульча, Валерий Воропаев и Алексей Табачников*

случая рядом с цехом. Всего в двухстах метрах от того места, где мы работали, шло разрушение старого здания под будущую застройку, срезались и росшие рядом с ним деревья. Увидел я это совершенно случайно, выйдя на шум работающих бензопил. Ну как тут не удивляться — длинный, слегка искривленный ствол длиной двенадцати метров рухнул, подпиленный со всех сторон, прямо к дороге. Резчик решил уже начать его резать на короткие поленья, когда я предложил ему не тратить бензин, силы и время, сдобрив это гонораром от которого тот не мог отказаться.

Так у нас появился киль—таран, а я не мог не вспомнить случай, когда мы искали древесину для навершения мачты «Мелькарта». И тогда и сейчас воля случая или провидения подарила нам необходимую древесину поблизости от цеха, не дальше полукилометра. И это там, где в густой застройке и простой куст трудно обнаружить.

Оказавшись в цеху, тополинный ствол был превращен Валерой в мощный четырехугольный брус, который закрепили соединив с одним из кряжей. На получившуюся конструкцию интересно было смотреть, так как она представляла собой фигуру, похожую не на будущую лодку, а скорее на меч-рыбу.

Пока велась работа по подготовке кстыковке второй части, я вновь засел за бумаги, желая завершить исторический экскурс в прошлое. Его целью было проследить эволюцию однодеревых членов в других регионах Мирового океана и в первую очередь на берегах тысяч и тысяч Тихоокеанских островов, где однодеревые суда достигли наивысшего совершенства и наибольших размеров благодаря смелости, упорству и кропотливому труду народа Полинезии. Как увидит читатель, этот исторический экскурс позволит лучше понять возможности самих «народов моря».

\*\*\*

Плавания древних полинезийцев были столь рискованными, что некоторые ученые даже сомневались в их достоверности. Чтобы как-то объяснить расселение полинезийцев на островах, удаленных друг от друга на многие сотни и даже тысячи миль, появились легенды об некогда обжитых землях посреди Тихого океана, якобы существовавших с незапамятной древности.



Но легенды остались легендами, а за полинезийцами закрепилась слава первооткрывателей и несравненных мореплавателей. На своих быстроходных челнах они открыли все большие и малые острова в огромном треугольнике между Новой Зеландией, Гавайями и островом Пасхи. Произошло это в конце I тысячелетия до н.э.

Этому выводу полностью соответствуют и все имеющиеся на сегодняшний день археологические находки. Судя по ним, первые обитатели Полинезии появились на архипелаге Тонга в середине II тысячелетия до н.э. Это были носители так называемой культуры Лапита, обладающие навыками земледелия и умеющие изготавливать керамику. За последующие две тысячи лет их потомки постепенно заселяли остальные острова и обследовали буквально каждую пядь суши в огромном «полинезийском треугольнике». Процесс этот был длительным и занял более 1,5 тысячи лет.

О том, как медленно и трудно шло первоначальное заселение Полинезии, наглядно свидетельствуют хронологические даты, полученные с помощью радиоуглеродных анализов. Маркизские острова были освоены человеком около 130 года до н.э., Гавайи — с 300 года н.э., а на острове Пасхи — восточном форпосте Полинезии и всей Океании — древнейшие следы обитания относятся к 400 году н.э. На острове Таити, расположеннном в самом центре Полинезии, самый ранний памятник датирован только 1010 годом н.э.

Полинезийцы — единственный в мире народ, который приспособил однодревесный член для длительных океанских плаваний. Сделано это было при помощи балансира.

Истоки кораблестроения полинезийцев нужно искать в островной части Юго-Восточной Азии и в Меланезии, где и появился балансир, в результате чего узкие, выдолбленные из целых древесных стволов рыбакские челны приобрели необходимую остойчивость и стали пригодны для выхода в открытое море. Там, где позволяла древесина, долблевые челны достигали в длину 10 метров и более, имели один или два балансира и плетеный парус. Вмещали такие лодки 12–15 человек.



*Скульптор Николай Пульч изготавливал головы аистов, которые должны украсить нос и корму «Одиссея»*

Из обширного свода, созданного Э. Хэддоном и Дж. Хорнелом, можно узнать о изготовлении лодок в Океании в период ранних контактов с европейцами. Повсюду в Океании, за исключением отдельных периферийных островов Полинезии, таких, как Мангарева и Чатем, встречались лодки с одним балансиром, выдолбленные или с набойным корпусом.

Микронезийцы сделали из лодок этого типа самые совершенные в Океании суда. Высокий асимметричный клиновидный корпус ослаблял дрейф в подветренную сторону. Треугольный парус наклоняли то в одну сторону лодки, то в другую, в зависимости от направления ветра. У этих микронезийских лодок нос не отличался от кормы. Суда можно было направить вперед или назад, повернув парус вокруг центральной мачты. В середине лодки и у подветренного борта были места для пассажиров и груза. По скорости и маневренности микронезийские лодки не имели себе равных. Разновидности лодок этого типа использовались также на острове Санта-Крус в Меланезии, а океанийский треугольный парус, изобретенный, видимо, в Микронезии, крепили на двойных лодках фиджийцы и новокaledонцы, а также маилу, обитавшие на юго-восточном побережье Новой Гвинеи.

В ряде западных районов, включая полуостров Кейп-Йорк в Австралии, встречаются лодки с двумя балансирами индонезийского типа. Население Соломоновых островов специализировалось на изготовлении дощатых лодок наборной конструкции без балансиров. Жители всех других островов пользовались исключительно лодками с одним балансиром, кое-где на западе — с квадратными парусами. Вообще, в Меланезии наблюдалась значительная вариативность. Так, на Новых Гебридах встречались простые лодки-долблени, иногда с насадками на бортах, а на северо-востоке Новой Гвинеи были распространены простые долблени, часто даже без парусов, а в западной части — быстроходные и большие суда с балансирами и уникальной формы парусами. Зато на таком изолированном острове, как Новая Кaledония, имелись настоящие двойные лодки — катамараны с одинаковыми носами и кормой и океанским треугольным парусом.

На простых однодеревых балансирующих лодках сидений не было. Плавая на лодке, мужчины сидели на корточках или стояли, а женщины садились прямо на



*Строители «Одиссея»: Виталий Шевченко пробует на прочность мачту, Валерий Воропаев — последнее фото перед официальной презентацией*

дно, и тем самым помогали сохранять равновесие. В спокойную погоду рыбаки выплывали на таких лодках в море. Воду вычерпывали куском коры в форме лотка или большой раковиной. Когда лодки причаливали к берегу и уходили надолго от воды, челн вытаскивали на сушу при помощи катков.

Вероятно, уже с ранних этапов своей истории полинезийцы начали пользоваться двумя типами мореходных судов: лодками с балансиром и двойными судами — катамаранами.

Отсутствие корабельного леса на некоторых центральных и восточных островах ставило полинезийцев в зависимость от плавника, заставляло строить части лодок из кусков дерева, соединяя детали посредством бечевок. Нередко они посыпали на соседние острова уполномоченных для переговоров, чтобы выменять за соответствующие дары необходимые бревна.

Там, где был лес, небольшие лодки целиком выдалбливались базальтовыми теслами из стволов деревьев, и их делали в каждой семье; для крупных шлюпок выдолбленные стволы служили основой, на которую наращивали борта. Борта делались из колотых досок, которые просверливались и скреплялись между собой при помощи веревок из волокон кокосовой пальмы.

Строились и еще больше суда. Так, мореходы Западной Меланезии, промышлявшие обменом, совершали свои плавания на замечательных парусных судах. Самыми лучшими в Меланезии были фиджийские друа, соединявшие качества микронезийских лодок с балансиром и значительно превосходившие по размерам двойные полинезийские лодки. Друа были двойными, но состояли из неодинаковых корпусов: наветренный был короче подветренного. Треугольный океанский парус позволял идти вперед или назад не разворачиваясь, обеспечивая характерную для микронезийских лодок маневренность; правда, асимметричные в сечении корпуса лодок, типичные для Микронезии, не распространились далее островов Тувалу. В начале XIX в. фиджийские лодки могли перевозить до 200 человек, но, как и раньше, в их основе лежал долбленый член.

Как описывал исследователь Бриан: «Строительству больших лодок предшествовала целая программа хозяйственных мероприятий. Вождь отдавал



распоряжения обеспечить строителей продовольствием, отводилась необходимая площадь под посевы и производились посадки. Женщины делали циновки и таповые одежду. Строительство лодок производилось, как правило, мастерами под контролем специалиста, который у гавайцев назывался *kahuna kalaiwa'a*. Во время выбора дерева *kahuna* руководствовался действиями птицы *elepaio*. Птица принадлежала к числу насекомоядных. Своим поведением на стволе дерева она давала знать, есть ли под корой личинки вредителей или нет. Срубали дерево все мастера, работая поочередно — вначале углубляли долотом параллельные насечки, затем отщепляли между ними щепы. Затрачивали на это от 5 до 7 дней. На дереве, сваленном соединенными усилиями работающих, специалист отмечал шагами необходимую длину, каждый раз ударяя теслом, пока не достигал места, где должен быть нос челна. Здесь он перевязывал ствол лозой, и рубка возобновлялась снова, чтобы отделить вершину. Затупившиеся инструменты мастера подтачивали на точилах из песчаника. Грубое обтесывание и выдалбливание бревна под член производилось теслами на месте, после тщательных вымериваний и разметки. Нагревающиеся от работы тесла охлаждали, вонзая их в древесину банановых деревьев. Окончательной отделке строящееся судно подвергалось в закрытом помещении, куда его доставляли волоком».

Каждый мастер имел собственный набор инструментов, состоящий из тщательно отшлифованных топоров, тесел, долот и сверл, сделанных из базальта и раковин. Их привязывали к деревянным рукояткам бечевой, сплетенной из кокосового волокна или травы.

Набойные доски корпуса подгонялись плотно друг к другу, располагаясь одна над другой, и образуя гладкую обшивку, причем верхний край каждой нижележащей доски обмазывался мокрым илом и прижимался к верхнему краю нижней. Таким способом обнаруживались все шероховатости, отпечатывавшиеся грязными пятнами на верхней доске. Их стесывали и оба края точно подгоняли друг к другу. Швы промазывались толченой кокосовой шелухой, смешанной с клейким соком хлебного дерева. По краям смежных досок просверливали по паре отверстий, пользуясь раковинами «церебра», острыми прутьями твердых пород дерева или

*Общественная организация Центр исследований истории мореплавания»: Вероника Рябоконь, Геннадий Козак, Александр Дмитриев, Руслан Михайловский, Игорь Мельник, Владимир Котов, Павел Аксёнов, Сергей Рябоконь, Роберт Короткий, Валерий Воропаев, Вячеслав Белоус, Виталий Шевченко, Ирина Омельченко, Николай Пульча, Олег Зайцев, Владислав Ковшун, Сергей Антипин, Наталья Бадюк, Наталья Зяблова, Сергей Завальняк, Игорь Зяблов, Александр Ерес, Анатолий Павленко, Вадим Рудой, Сергей Замбриборщ, Михаил Замбриборщ, Лариса Субангулова, Игорь Дмитрук*

каменными сверлами. Через эти отверстия продевалась веревка, сплетенная втрое из волокна кокосовой кожуры.

Корпус шлифовали кокосовыми мочалами с песком, затем выглаживали каменными гладилами и окрашивали коричневой или черной краской, приготовленной на соке растений с сажей и ореховым маслом. Планширы, которыми были подняты и расширены борта, а также и нос, очень часто отделялись художественной резьбой и раскрашивались.

Если это был челн с балансиром, то к его боку привязывали на шестах плавучее бревно из мягкого дерева. Для двойного судна катамарана требовалось изготовить кузов такого же или меньшего размера. Между двумя кузовами судостроители устраивали деревянную площадку, положенную на негнувшиеся балки от 2 до 6 штук, намертво привязанные к бортам. Каждый челн был снабжен гребками, сиденьями для гребцов, черпаками и каменным якорем. Более крупные челны и все катамараны оснащались мачтами и парусом из плетенки. Мачту устанавливали на средней площадке, если судно было двойное. Парус представлял удлиненный треугольник, обращенный вершиной вниз; одним краем был привязан к мачте, другой крепился к легкому вертикальному шесту. На верхушках развевались султаны из хвостовых перьев крупных птиц или вымпела из тапы с живописными изображениями и узорами.

Готовое судно скатывалось по круглым рейкам в лагуну. Потом следовала пробная поездка по морю, испытание качеств судна, в результате чего оно признавалось экспертами годным для больших или малых путешествий.

Если предстояло большое плавание, имеющее целью открытие новых земель, экипаж экспедиции тренировался на предмет выносливости. Питались скромным пайком, чтобы приучить людей к неполному рациону. С собой брали запасы продовольствия, состоящие из свежих и сущеных фруктов, ямса батата, таро, упакованных в цилиндрические сосуды из древесной коры, домашних животных и корм для них, вяленую рыбу в корзинах, переложенную банановыми листьями. В пути занимались рыбной ловлей и охотой на морских птиц, пополняя свои запасы. На коралловых островах плоды пандануса пекли, высушивали, размалывали в муку



и упаковывали в сухие листья того же дерева. Запасы свежей воды набирались в сосуды из скорлупы кокосовых орехов, из бамбуковых стволов или из высушенных тыкв. Чтобы вода не испарялась сквозь поры сосудов и не нагревалась солнцем в дни долгого путешествия, сосуды плотно закупоривались, и их буксировали по воде океана на привязи. На корабле обязательно устанавливался алтарь богу Тане для ежесуточных утренних приветствий и очаг на подстилке из песка с небольшим запасом топлива.

В далекие морские плавания брали каменные якоря с отверстиями для каната. Во время штормов носовые тяжелые якоря бросали за борт, чтобы ладья всегда была обращена носом к волне, а легкие якоря—чтобы определить направление течения.

Большое плавание никогда не предпринималось на одном шлюпке, всегда на 10—20 попарно скрепленных крупных лодках. Причем полинезийские суда не выстраивались кильватерной колонной, как плавали европейцы, а шли широким фронтом, чтобы обозревать большие пространства океана и не пройти мимо искомых островов, близость и местоположение которых полинезийцы определяли по облакам, плавающим растениям, по полету птиц.

Располагая короткими гребками с широкими лопастями, полинезийские гребцы усаживались не спиной к носу корабля, а лицом. Широкий горизонт океана обыскивался глазами всего состава экспедиции. Функции руля выполняли весла. В ночное время эскадра собиралась вместе, чтобы не потерять друг друга.

Полинезийские лоцманы не знали ни компаса, ни карт, хотя умели изображать на песке или составлять из палочек навигационные карты, ориентированные на расположение и смещение небесных светил. В ночное время они вели эскадру, ориентируясь по звездам. При этом они и днем и ночью наблюдали за тем, под каким углом находится нос корабля к набегающей волне, ибо морские течения и ветра в определенное время года имели свое направление. Вместе с тем полинезийцы широко пользовались и самой движущей силой морских и воздушных течений, экономя труд гребцов. Их навигационные знания были увековечены в песенной поэзии и передавались таким путем от поколения к поколению.



*Последние приготовления*

Русский мореплаватель, участник кругосветного плавания Лазарева и Белингсгаузена, Литке высоко оценивал ходовые качества балансирующих челнов микронезийцев и умение их водителей. Он отмечал, что эти лодки способны были ходить «обоими концами вперед», а аутригер всегда оставался на ветре. В момент поворота на другой галс сначала отдавался шкот, чтобы приостановить лодку. Потом снимался с банки галсовый угол паруса и быстро переносился к другой банке на противоположном конце лодки, куда наклонялась и мачта. Микронезийцы это делали ловко, своевременно помогая штагами и фордунами, осторожно опуская угол паруса и натягивая шкот, пока лодка не становится на нужный курс.

В Новой Зеландии ко времени, когда туда прибыл Джеймс Кук лодки с балансирами и двойные лодки были вытеснены простыми долблеными. Огромные однокорпусные военные челны, которыми славились маори, имели высокие насады на бортах, искусно украшенные резьбой нос и корму.

Важно указать, что одиночные челны новозеландцев делались из очень крупных в обхвате стволов и были достаточно устойчивы на волнах, поэтому могли обходиться и без балансиров. Они были подобны крупным челнам Эгейского бассейна.

Балансиры имеют не только положительные свойства. Во время плавания балансира должен был быть только на наветренной стороне судна. Находясь на подветренной стороне, он мог попасть под воду и оказаться сломанным. Для большей остойчивости лодки нередко на другой стороне ее корпуса пристраивалась балансирующая платформа. Некоторые лодки Маршальских островов и островов Джильберта поворачивали на другой галс при условии перестановки аутригера и балансирующей платформы.

Наилучшими по мореходности судами Тихого океана были, конечно же, катамараны, ставшие отличительным признаком полинезийских мореходов. Строились они с равновеликими корпусами, симметричными в сечении. Самыми известными из судов такого типа были огромные военные лодки островов Общества, достигавшие в длину 30 метров и имевшие резную корму до 8 и более метров в высоту. В одной такой лодке помещались 114 гребцов. Джеймс Банкс описывал двойную лодку,



которую видел на Таити, возможно, фиджийского типа с неравными корпусами: один — длиной 15,5, а другой — 10 метров. По—видимому, этот пример уникален для Восточной Полинезии. В 1774 году Дж. Кук видел флот, состоявший из 160 двойных гребных военных лодок и сопровождавших их 170 небольших грузовых парусных лодок. Всего, по его подсчету, на них находилось 7760 человек. Этот флот готовился к нападению на остров Муреа. Обитатели островов Общества разработали искусство войны на море. Лодки воюющих сторон подходили вплотную друг к другу, и воины по двое или по четверо сражались на высоких помостах, причем выбывавших бойцов постоянно заменяли новые. Эти помосты устраивали специально для воинов, подымались на них так же, вероятно, вожди и жрецы; гребцы же в бою не участвовали. Именно так борaborцы победили жителей острова Раиатеа. Флот таитян произвел глубокое впечатление на Кука, хотя увидеть его в бою капитану так и не удалось.

У полинезийских двойных лодок обычно имелись четко выраженные нос и корма, курс судна изменяли поворотом руля. В Полинезии только на лодках туамотуанцев не различались нос и корма и использовался треугольный океанский парус. Возможно, строительство таких лодок — местная традиция, а не привнесенная из Микронезии или Меланезии. На Тонго и Самоа лодки, имевшие нос и корму, ходили под треугольным парусом более архаичного типа; вообще же полинезийцы применяли менее эффективный неподвижный парус и вертикальную мачту. Лодки полинезийцев были, безусловно, самыми крупными: они могли перевозить большие группы людей на очень значительные расстояния.

Скорость больших судов варьировалась, но в среднем катамараны достигали скорости 8–9 узлов, а простые однодеревые парусные члены при попутном ветре шли со скоростью 6–7 узлов. Во время затишья двигались на веслах. Эскадра за один месяц пути могла пройти 2500 морских миль, или 4630 км, со скоростью, которая превосходила скорость каравелл Колумба.

Переходы океанских навигаторов удивляют своей дальностью. Одно из преданий повествует, что полинезийский вождь по имени Теару—Тангануку в древности, плавая в южном секторе океана, проник на своих кораблях в область



*Валерий Воропаев с первым прикосновением челна воды разбивает шампанское, нарекая его «Одиссеем»*

холодных вод, где видел айсберги и китов. А через триста лет еще более крупный поход совершил Уите—Рангиора и якобы достиг снежной страны, каковой могла быть, очевидно, Антарктида. Расстояние между Новой Зеландией и Антарктидой превосходит 3000 километров. Возможно, полинезийцы достигали и берегов Америк, о чём ведется многолетний спор между учеными, изучающими древнейшие культуры Нового Света.

Юго-Восточная Азия и Океания позволяют проследить развитие челнов. Начальную форму представляет примитивная долбленка с балансиром Тробриандовых островов. На бортах этой лодки нет никаких надстроек. Вслед за ней идет долбленка тех же островов, но с отбойниками на бортах, защищающими судно от волн. Она, как и первая, снабжена балансиром.

На третьем месте поставлена такая же долбленка с Тробриандовых островов, но снабженная набоями, составленными из двух рядов досок. Заключительным звеном развития является ятра дони—простейшее кильевое судно сингалезов—острова Цейлон. На ятра дони малого тоннажа иногда оставался балансир. Долбленка сужена здесь до минимума и несет функцию киля, на которой поставлены дощатые борта. Доски сшиты, борта раздвинуты для придания максимальной ширины кораблю. Это судно уже можно отнести к дощатым, наборным судам.

Профиль ятра дони напоминает эгейские торговые суда, изображенные на древнегреческих вазах, являющиеся предшественниками кораблей классического периода. Ятра дони близки к этим кораблям и по отношению длины к ширине. Вероятно, что часть судов «народов моря», предназначенных для перевозки людей, могла также строиться для увеличения размеров подобно ятра дони.

Ливанский кедр и другие лесные материалы Средиземноморья позволяли с глубокой древности производить долбленые суда, развитие которых привело к кораблям, в основе которых лежал поперечный набор, крепившийся к килю, который был долбленкой.

Тысячи миль расстояния, тысячелетия разделяют людей, разные национальности, верования, технологии, а челны схожи по своим размерам, форме и, конечно же, предназначению.



*Борис Пузаков, Вероника Рябоконь, отец Виктор (Родовский), освятивший «Одиссей», Александр Ерес, Александр Поляков, Антон Эльстнер, Алексей Табачников, Вячеслав Ерес, Павел Симоненко, Игорь Мельник, Олег Зайцев*

\*\*\*

Устроившись поудобнее вокруг нашего новодела, я рассказал ребятам о мореходах Полинезии и Океании, сравнивая их суда с судами «народов моря».

— В заключение я хочу сказать, что долго думал, как назвать наш челн, ему ведь пора давать имя.

— Но ведь, как ты сам говорил, современная наука не знает имен героев «народов моря», ни имен божеств, которым они поклонялись, — перебил меня Валера.

— Это не совсем так. Да, героев и богов таких племен, как пелештим, чаккара, сикулы, шардана мы не знаем, но ахейцев-то мы знаем по греческим мифам. И не одного, а многих героев и богов. Ахейцы были в числе племен, нападавших на Египет. Вот я и думаю, а что если назвать наш челн именем странника Одиссея, это ведь о его походах рассказывает целый цикл легенд, а схожи они по географии с походами племен «народов моря», достигших после поражения в Египте берегов Сицилии и Италии. Там бывал Одиссей, а в проливе между Италией и Сицилией потерял всех своих спутников и корабль. И погубили их чудовища Сцилла и Харибда. Я очень много внимания уделил этому эпосу в своей книге цикла «Путешествие в прошлое. «Ивлия», вы должны об этом помнить.

— А что, замечательное имя. Сколько подвигов выпало на долю странника, сколько невзгод и побед! — поддержал меня Валера.

— «Одиссей» хорошее имя для корабля. Пусть будет «Одиссей»!

*Первый экипаж «Одиссея»: Вячеслав Ерес, Сергей Рябоконь, Алексей Поляков, Олег Зайцев, Борис Пузаков, Александр Ерес, Антон Эльстнер, Игорь Мельник, Павел Симоненко*



## Глава 7. «Одиссей»



Работа продолжалась. Во время составления двух половин челна пострадало плечо Алексея Табачникова — лопнул трос ручной лебедки и достаточно глубоко рассек Алексею кожу. Продезинфицировав рану, мы все же завершили сборку и в результате проявился облик будущего судна.

Николай несколько дней колдовал над фор- и ахтерштевнями, вырезав в них глубокие пазы, благодаря которым тяжелые кряжи плотно сели на подготовленные места в носу и корме челна. Вес лодки становился все больше и больше, но нам неоднократно приходилось сдвигать многотонную машину при помощи катков, талей и домкрата. Не раз обсуждался вопрос, как могли древние, не имея современных технических средств, перемещать большие грузы. Если учесть этнографические исследования, что над строительством лодки колдовало целое племя, а, как говорит украинская пословица: «гуртом і батька легше бити», то полсотни человек вполне могли ворочать тяжелые стволы. Нас же, строителей «Одиссея», собиралось иногда трое, но часто бывало, что Валера работал один. Приходил ему на помощь пятитонный рейковый домкрат, который вот уже для третьего строительства лодок давал Сережа Сергеев, мой друг и участник экспедиций на остров Змеиный.

Много дней заняла работа по расширению внутреннего пространства челна, так как вырезанные первоначально сектора были небольшими. Работа велась таким образом, чтобы сохранить как можно больше выпиленной древесины. Именно она должна была пойти на изготовление набойных бортов. Пропилив длинный разрез как вдоль, так и поперек мы начинали забивать клинья — вгоняя их один за другим глубже и глубже. Наступал момент, когда с громким треском длинная балка откалывалась от основного ствола. Размеры таких балок можно приравнять к небольшим цельным стволам древесины: шесть—семь метров длины, двести миллиметров в разрезе. Неподъемные балки сбрасывали рычагами на пол, и в последующем часть из них стала мощными бортовыми стойками и досками — набоями.

В носу и корме на расстоянии 1 и 1,2 метра соответственно древесина не выбивалась, составив кормовую и носовую площадки. Высота от днища внутри челна до площадок составила 0,5 метра в носу и 0,65 метра в корме. Полученная конструкция дала возможность создать основную конструкцию, к которой из носа в корму потянулись доски набоев. В носу и корме высота набоев составила 1,2 метра, по центру лодки — 0,9 метра. Для создания устойчивости доскам—набоям к основному корпусу с каждой стороны были прикреплены наружные ребра—стойки, по 10 штук с каждой стороны.

Еще более усилили борта из набоев поперечные сиденья и упоры для ног, которые зафиксировали борта. Всего вставляется вовнутрь 5 сидений и 5 упоров. Кроме них, через корпус по торцам носовой и кормовой надстроек и на длине две трети корпуса в нос были установлены три мощных дубовых бруса, выходящие за ширину челна на 300 мм с каждой стороны. Эти балки предусмотрены для привязывания к ним оттяжек, поддерживающих мачту, и создания дополнительной жесткости всего корабля. Мачту удерживает семь оттяжек. Как и «Персей», «Одиссей» управляет рулевым веслом, прикрепленным на корме корабля.

К концу сентября «Одиссей» принял тот вид, который соответствовал гордому кораблю. Вырезанные три птичьи головы украсили фор—и ахтерштевень и топ—мачты. Борта были плотно пригнаны к основным бортам, специальные резные накладки плавно скруглили туловища птиц и мягко перевели очертания носа и кормы в набои. Из—за стоек, подчеркнувших рельеф бортов, «Одиссей» стал больше напоминать не лодку, а цельную деревянную скульптуру. Ее мы и представили журналистам и друзьям.

\*\*\*

Пришедшие на презентацию челна с восхищением переговариваются между собой. Нужно быть откровенным, меня очень радует то, что из последних, построенных за последний год лодок, «Одиссей» получился наиболее эффектным и красивым.

Древесину кряжей в основе челна мы просмолили, все же верхние деревянные детали только слегка проморили, оставив древесине практически ее натуральный цвет. Для «Одиссея» был пошит парус и тент. После пресс-конференции лодка



*Первые неуверенные гребки. Экипаж обучает бывалый моряк Юрий Работин (первый слева), сегодня председатель Одесского областного национального союза журналистов Украины*

была зачехлена и оставлена отдохнуть на зиму. В цеху и ангаре собралось уже несколько судов: «Фера», «Меотида», «Тигр» и «Одиссей». Это было с одной стороны хорошо, а с другой — немного грустно. Имея такую прекрасную коллекцию реконструкций, выставку моделей я вынужден был держать их в заточении и не мог демонстрировать интересующимся. Нужно для подобной демонстрации иметь большое помещение, а его не было, как и нет по настоящее время из-за полной незаинтересованности в этом городских властей.

Зима прошла в детальной проработке маршрута похода «Одиссея» и подготовке отдельных вещей. Построить лодку — это еще не все. Необходимо ее зарегистрировать, а для этого следует выполнить массу требований и в первую очередь найти средства, чтобы закупить необходимое спасательное, навигационное и другое имущество. И хотя «Одиссею» был определен прибрежный класс плавания, средств на покупку спасательных жилетов, кругов, сигнальных ракет понадобилось много.

Весной, выполнив все требования мы доставили член в Военную гавань, где нам вновь оказали помочь военные моряки, разрешив провести испытания лодки и пробные походы. Кран опустил член в воду. Многочисленные зрители зааплодировали, а главный строитель Валерий Воропаев разбил бутылку шампанского о грудь носовой птицы.

Шесть человек сели на весла. Я сильно волновался, удастся ли им сдвинуть «Одиссей», для плавания ему, по расчетам, необходимо было десять гребущих. Но волнения были напрасны. Член легко заскользил по воде и через пять минут занял свое место по соседству с техническим судном «Беляевка», которое десятки раз ходило на Змеиный, доставляя грузы и технику, дважды доставляло туда и наши экспедиции. Это было символично. Раз за разом я сталкиваюсь с тем, что прямо или косвенно остров играет определенную роль в наших реконструкциях. Вот уж точно: «У каждого в душе есть свой остров».

Волноваться приходилось не только за управляемость нашей лодки, но и за водотечность. Уже работа с «Персеем» показала, что малейшая трещина или пропил доставляют много хлопот и их не так просто законопатить. «Одиссей»



имел таких дефектов больше, потому что мы старались сделать его борта и днище тоньше, чем у «Персея».

В данном случае опасения оказались не напрасными. Через час после того, как лодка оказалась на плаву в ней собралось десять ведер воды. Дальше больше. Начались ежедневные дежурства, утомительный отбор воды, поиск трещин, законопачивание и ожидание момента, когда древесина забухнет.

Время шло. С большим трудом «Одиссей» был зарегистрирован, что дало право начать его испытания. Приходя утром, мы вычерпывали воду, устанавливали весла и начинали грести. Вначале получалось не очень хорошо, и это неудивительно. Челн требовал других навыков во время гребли, чем лодка или ял. И это стало еще одним уроком, который могли знать только древние люди.

Хитрость заключалась в том, что у тяжелого челна большая инерция и его не так просто разогнать и в то же время нелегко остановить. И не только это. Почти одиннадцати метров в длину двух метров в ширину, он представляет собой узкую и малоостойчивую конструкцию, особенно тогда, когда на борту все десять человек гребущих плюс рулевой и три—четыре человека запасных.

В такой ситуации, центр тяжести лодки находится значительно выше ее обычного состояния (читатель должен понимать, что при шести тоннах веса кряжей, сидящих в воде, по корме на 60, а в носу 30 сантиметров, плюс тонна, составляющая вес людей, сидящих над днищем почти на метр, сильно повышает центр тяжести объекта) и лодка становится очень валкой.

Это не грозит опрокидыванием, все же огромная масса древесины находится в воде, но резко кренящаяся лодка вынуждает останавливать греблю. Весла одного борта глубоко уходят в воду, а другого оказываются в воздухе. Нужно научиться не только хорошо грести, но и соблюдать постоянное равновесие. Перемещения по «Одиссею», когда на нем пятнадцать и более людей, ограничены. Ситуацию изменило бы наличие балласта, но я прекрасно понимал, что в экспедиции таким балластом, который еще более посадит лодку в воду, станут запасы воды — 250–350 литров, продукты питания — 100 килограммов и личные вещи, также не менее 100 килограммов.



*Опытный гребец Олег Зайцев*

Интересным наблюдением стало то, что после установки паруса проблема остойчивости перестала нас беспокоить. Ветер не только раздувал парусину и придавал челну ход, но и своей силой вдавливал «Одиссей» в воду, и тот легко скользил и прекрасно слушался руля. Раз за разом выходя на морской простор, мы осваивали азы управления древнейшим плавсредством.

Радовало то, что наш «Одиссей» был «глух и нем» к волнению. Такая тяжелая лодка не взбиралась на волны, она их рассекала, безбоязненно встречая их и носом, и кормой, и бортом. За все время тренировок ни одна капля воды не попала внутрь через борта, чего не скажешь о водотечности корпуса. Течи были, и борьба с ними велась постоянная. Всегда во время выходов мы имели с собой паклю и небольшие деревянные клинья, которыми пользовались, если возникала необходимость законопатить открывшуюся течь. Наибольшего беспокойства после устранения течей в днище стала доставлять вода, сочившаяся со стороны кормы и носа по капиллярам древесины.

Даже будучи просмоленным, челн пропускал воду через сердцевину стволов. При том же вода проникала то из одного места, то из другого, иногда каплями, иногда струйкой, а время от времени то там, то здесь начинал бить фонтанчик. Пришло кардинально решить эту проблему, заделав всю внутреннюю поверхность торцов в носу и корме многократным смолением. Как говорят, «упорство, и труд все перетрут», так получилось и в нашем случае. Нам удалось сократить водотечность до минимума. В сутки «Одиссей» теперь набирал не более двух ведер воды, которая скапливалась в носовой части и не мешала во время походов. К сожалению, к концу лета 2004 года нам так и не удалось совершить длительное плавание, хотя все было готово к походу в район острова Березань. Но вначале «вмешались» организационные трудности, а затем испортилась погода. Все были немного расстроены случившимся, но драгоценный опыт, накопленный за первый сезон походов на «Одиссее» нельзя было ни с чем сравнить. Слишком уж челн отличался от всего того, что мы строили ранее.

Зима выдалась теплой, и бухта замерзала всего на несколько дней, не нанося вреда нашей лодке. Но природа берет свое, и теплой весной мы обнаружили, что



*До свидания, Воронцовский маяк*

соленая вода, ветер, дождь и снег полностью уничтожили всю красоту нашего «Одиссея». Грязные бурные потеки проложили себе путь по фигурам птиц, облупилась краска с планширеи, проржавели все железные детали.

Весной сформировался новый коллектив, составом сильно отличавшийся от прошлогоднего: кто-то не мог продолжать тренировки по семейным обстоятельствам, у кого-то изменилась работа, нужно было сдавать экзамены, уезжать на практику и многое другое. Для подготовки к будущему походу собрался экипаж в количестве восьми человек: автор этой книги, Александр Ерес, Вячеслав Ерес, Алексей Поляков, Борис Пузаков, Олег Зайцев, Александр Погонченков, Павел Симоненко. К назначенному времени начала похода из восьми осталось шестеро — Борис Пузаков и Олег Зайцев принять участие в экспедиции не смогли.

С одной стороны, коллектив сложился небольшой и одновременно грести смогут только пять человек, но с другой — даже нас шестерых с вещами, продуктами и водой на «Одиссее» было много. Ведь сверху на всем этом лежала рея с парусом, спасательные жилеты, а третья лодка занимал огромный двадцатиместный спасательный плот. До сих пор не могу понять, зачем он нам был нужен — прибрежное плавание, да и сам «Одиссей», полностью деревянный, уже был тем самым спасательным средством. Почему я так пишу? Да потому, что мы дважды полностью заполняли наш челн водой, но все равно борта в центре лодки, я уже не говорю о бортах в носу и корме, и, конечно же, фор- и ахтерштевень, были над водой. Лодка была непотопляема.

Но ответственный за безопасность и регистрацию «Одиссея» мой старый друг и учитель Владимир Дмитриевич Фарварчук настоял на своем. Его доводом было следующее:

— У тебя самоделка, если потонет, кто будет отвечать?

— Я, — был мой ответ.

— Ерунда, отвечать будет тот, кто разрешил этой деревяшке поход. И хоть она крепкая и мне нравится, но следует застраховаться от любых неожиданностей, так что плот обязателен.

Я вынужден был подчиниться, и теперь эта машина в сто двадцать кило-



*В море штиль*

грамм весом, взятая нами в аренду, использовалась впоследствии то как стол для еды, то как спальное место, больно врезаясь в спину ребрами своего пластикового кожуха.

Близилось время выхода, я все внимательнее присматривался к своим товарищам. Уже после похода, когда вся идеализация человеческих отношений канула в проблемы и шторма, я написал в своем дневнике следующее:

«Александр Ерес — вместе мы уже 16 лет. Прошли совместно экспедиции на «Ивлии», «Одессе» и «Мелькарте». Александр незаменимый спутник, осторожный и хладнокровный в принятии решений. С ним надежно. В этом походе заметил, что мы достаточно постарели, достаточно для того, чтобы конфликтовать по мелочам. В главном же всегда находим общий язык.

Вячеслав Ерес — как здорово, что в наши экспедиции стали приходить сыновья старожилов. Слава был на «Мелькарте», теперь на «Персее». Такой же надежный и трудолюбивый, как и его отец. Можно поручить любое дело и не проверять, всегда сделает лучше, чем запланировал руководитель.

Алексей Поляков — про себя называю его «кремезний», что соответствует действительности полностью. Белой завистью завидую его силе, крепости духа и хладнокровию. Неоднократно в экстремальных ситуациях прислушивался к его мнению и рад, что делал это. Жаль, что мы познакомились только в этом году и его не было с нами в предыдущих плаваниях.

Павел Симоненко — по профессии врач-реаниматолог, по призванию путешественник. Тысячу раз подумает прежде, чем примет решение, иногда это даже элит. Думаю, что если бы у него был фамильный герб, то на нем было бы написано: «Когда врач съят, пациенту легче», но врач он Божьей милостью и это прекрасно. Спасибо, что взял на себя тяжелейшую камбузную работу и хотя мы иногда и роптали, но были сыты.

Александр Погонченков — добродушный интеллигентный молодой человек. К сожалению, попал в экспедицию, не совсем реально оценив свои силы и те жесткие условия, в которых ему придется жить. Ему приходилось терпеть «Одиссей» и нас, а нам его. И все же мы расстались не врагами.



*На входе в Б.-Днестровский лиман*

И о себе — боюсь, что слишком много титулов к 44 годам. Поход на «Одиссею» показал, что многих из них я не заслуживаю. А все нервы. Когда-то я написал Тиму Северину: «Ты тратишь нервы во время путешествия, а я во время его подготовки». Так было и в этот раз. Когда наконец-то за кормой остался Воронцовский маяк, я понял, что уже перегорел. Дальше все было «на зубах» и силе воли. Спасибо ребятам — поддержали.

В Одессе остался: Борис Пузаков, оказавший огромную помощь в подготовке экспедиции, но по семейным обстоятельствам не принял участие. Мы его не раз вспоминали в походе и благодарили за то, что он сделал. В Одессе остались также Сережа и Вероника Рябоконь, которые осуществляли с нами постоянную связь и давали прогноз погоды. Остались в Одессе и многие друзья и родственники, которые «болели» за нас, тревожились, ждали и встретили 21 июля».

Написал бы я это до экспедиции? Конечно нет, тогда все было туманно: не только отношения, которые сложатся на лодке, не только случившиеся катаклизмы погоды, но и сам маршрут. Знали мы только одно: мы хотим дойти до Трои, современного города Чанак — Кале на южном берегу Мраморного моря у пролива Дарданеллы. Там я уже бывал во время походов на «Ивлии». Я один. Никто из сотоварищ по «Одиссею» Босфор не проходил.

Давно это было, но до сих пор я вспоминаю наш осенний поход из Одессы в Стамбул и на следующий сезон из Стамбула в Пирей. Экипаж «Ивлии» доходил до семидесяти человек. Нервотрепки было хоть отбавляй, это уже после походов на диере я зарекся совершать экспедиции с большим количеством людей, максимум пятнадцать человек, иначе время от времени, а особенно в сложных, подчас экстремальных, условиях, экспедиция становится неуправляемой. Сейчас нас всего шестеро, и я надеялся, что моральный климат будет легким и мы совершим задуманное. Но жилого пространства и условий быта на «Одиссее» было соответственно еще меньше, чем на «Ивлии», что в будущем так же принесло свои негативные результаты.

Итак, поход вдоль берега, остановки на ночь, движение с рассвета до за-



*Наши будни. Сушим хлеб*

ката. Спать на «Одиссее» в шестером негде, там где будет возможно, двое будут спать на песке. Таков план.

Насколько нам удалось его осуществить, станет ясно из дневника, который я вел во время экспедиции и который озаглавил: «Тридцать дней одного года».

«28 июня — 2 июля 2005 года. Началась нервотрепка. О том, что без нее не обойдется, я знал по опыту прошлых экспедиций. Начало начал.

Подготовка и оформление всей документации на выход в море. Удивительно, но факт — деревянная долбленая лодка в Украине по количеству документов приравнена к океанским кораблям. В течение 5 дней я должен получить: экологический сертификат, дератационное свидетельство, а если быть точным — документ, избавляющий нашу лодку от первого вышеуказанного свидетельства, разрешение санитарно-эпидемиологической службы; отдельно для таможенной службы и отдельно для пограничной службы дать следующие справки и обязательства: наличие оружия и взрывоопасных предметов, наличие наркотиков, наличие воды, бензина, масла, сигарет, алкоголя.

Конек — это документ о том, что на борту «Одиссея» нет груза, и обязательство, что я ввезу долбленое бревно в Украину не позже чем через год. Еще конек! Оказывается, я обязан вести специальный журнал, где записывать несколько раз в день, что я и экипаж осмотрели лодку и на борту бревна не обнаружили посторонних лиц. Слава Украине!

Пока я бегаю с документами, ребята грусят лодку. В который раз сталкиваюсь с нашими законами. Это даже не бред, это фантасмагория, где уж тут Булгакову с его причудами, творившимися по воле темных сил.

3 июля. Наконец — то бумаги оформлены, последний штамп — это печать яхт-клуба, и тут вмешивается погода: ветер северо-восточный 8-10 м/с с порывами до 17 м/с. Надо ждать, впритором мы такой ветер не перегребем.

4 июля — 6 июля. И далее погода не располагает к путешествию. Холодно, дождь, ветер северо-восточный, волны на море 0,7-1,2 метра. Это явно не для нас. Наконец — то шестого ветер, а с ним и волнение стихают. Утренняя беготня, но вот на пирсе появляются власти. Таможенник, провожающий нас, скептичен:



он считает... что вечером мы вернемся. Посмотрим. А сейчас — Ура! Наконец — то выходим.

11. 30. Створ Воронцовского маяка. Ветер встречный, то есть южный, он гасит волну, но создает толчею. Пляжи пустынны, сказывается погода предыдущих дней. Смотреть на морской фасад Одессы неприятно. Новострои как будто глумятся своей безвкусицей над таким любимым с детства берегом. Жуткое зрелище, размытые пляжи, проломленные пирсы и многоэтажки, что вот-вот сползут в море. Слава городским властям!

Ползем и мы. Шлеп, шлеп... К обеду задул ветерок. Ставим парус, ход 2,5 узла.

18.30. Подходим к городу Ильичевску и становимся на якорь севернее входа в Ильичевский порт. Ветер вновь меняет направление. Как утром, он вновь южный. Прошли 13 миль.

7 июля. 4.00. Утро. Брезжит рассвет. Ветер усиливается и с юго-восточного заходит на восток, поднимая волну и норовя сорвать нас с якоря. До берега 300 метров. К 5.00 положение наше становится очень опасным. Запрашиваю портконтроль и получаю разрешение зайти в порт. С трудом огибаем северный створ и на сумасшедшей скорости более 4 узлов влетаем в гавань, укрываясь на лодманской стоянке. Впервые я видел, чтобы «Одиссея» подбрасывало на волнах. Холодно. Дождь. На море страшновато смотреть. Не укройся — и были бы на песке. Ветер порывами до 17 м/с, на глаз высота волны 1,2-1,6 метра. Будем отстаиваться до утра. Самым страшным был вход. Еще чуть — чуть и нас бы разбило о бетонное ограждение.

8 июля. 5.30. Взяли отход. Море успокоилось. Идем на Затоку. За день прошли 17,5 мили. Ветер слабый. Дважды ставили парус. Скорость 2-2,2 узла. Зашли в Белгород-Днестровский лиман. Отдых на якоре. Много фотографируемся. За 10 дней, прошедших после начала оформления документов, я впервые выспался. Отдых нарушило мрачное зрелище. Течение затащило в лиман мертвого дельфина.

9 июля. 4.30. Светает. Выходим из лимана и движемся вдоль берега. Северо-



*Вячеслав и Александр Ересы, Павел Симоненко, Александр Погонченков, Алексей Поляков*

восточный ветер 2-4 м/с. Парус хорошо работает. Наша скорость 2,2-2,5 узла. За день прошли 36 миль и стали на ночевку севернее маяка Шаганы в 3 милях. Берег пустынnyй. Идиллию нарушают только виденные за день выбросившиеся на берег мертвые дельфины. Неприятно. Что происходит с природой?

10 июля. Выходим в 6.00 курсом на Прорвинский канал. Жабриянская бухта остается справа по борту. Скорость маленькая. В 16.00 проходим створы гирла Быстрого, на котором прорыт канал, вызывающий споры между Украиной и Румынией. За целый день на горизонте ни одного корабля, который бы зашел в гирло. Возможно, случайность, а может, этот канал так был нужен налогоплателям, как зайцу стоп-сигнал...

Становимся на якорь южнее Быстрого. Прошли 24 мили. Раскинувшись на тысячи гектаров плавни — заповедник. Миллионы птиц кружатся над песком и камышом. Здесь и утки, и бакланы, и чайки. Видел даже лебедей и пеликанов. Какое счастье, что сюда не добралась рука человека! На песке собираю перья чаек и делаю головной убор. Точно такой, какой носили воины «народов моря». Вероятно, часть племен и двигалась из дельты Дуная, отсюда, где господствуют птицы. Недаром суда этих племен по носу и корме украшали птичьи изваяния, а головные уборы всегда были украшены перьями. Прогуливаясь, забрел на территорию гнездовья чаек. Они стали на меня пиковать и вынудили отступить. Врач категорически запретил сделать из яиц яичницу. Ему виднее, он колдует на камбузе.

11 июля. Выходим в 6.00. Ветер легкий попутный 1-2 м/с. Помогает и течение. Проходим Сулинское гирло и самый судоходный канал всей Дунайской дельты. Границу между Украиной и Румынией пересекаем в 16.00. В 18.00 огибаем Сулинский маяк. В 21.00 становимся на якорь в 100 метрах от берега. Прошли 18 миль. До Сулины, которая осталась севернее, — 5 миль. Кажется, быт и разменность движения наживаются... Единственное, что меня беспокоит, это закат. Еще подходя к берегу, я процитировал друзьям морскую пословицу: «Если солнце садет в тучу, жди, моряк, большую бучу».

В моей памяти пословица возникла после того, как необычно яркое солнце, не дойдя до линии заката, скрылось в низкой свинцового цвета облачности. Вообще за



*В головном уборе из перьев чаек Александр Ерес вылитый вождь пиратов морских народов*

время этой и других экспедиций я часто вспоминал поговорки и пословицы, которые слышал еще в детстве от своих дедушек, Николая Феофилактовича Мельника и Александра Михайловича Лихачева, чей морской стаж начинался еще в 20 — е годы XX столетия. В те далекие времена моряки доверяли тысячелетнему опыту предков, не зная спутниковых прогнозов погоды и определения координат по JPS. А предки знали многое. Лучше бы я не упоминал старую пословицу!

12 июля 2.30. Просыпаюсь от гула. Ветер меняет направление и в считанные минуты начинает нарастать. Неужели шторм? Шторма всегда приходят невовремя. Вот тебе и буча.

3.30. Якорь больше не удерживает «Одиссей». Аврал. Все в воде. Лодка сидит на небольшом баре. Борьба со стихией длится минут 20. Нам удается стянуть лодку вновь в море, но стихия не утихает. Заводим запасной якорь.

4.00. Борьба проиграна. «Одиссей» вместе с якорями метр за метром ползет в сторону берега под свист ветра и скрежет волн.

4.30. Начинаем эвакуацию имущества. Рассвет запаздывает. Лодка все ближе подходит к урезу воды.

6.00. Эвакуация завершена. Лагерь разбит на берегу.

10.00. «Одиссей» оказывается рядом с нами выброшенным на берег. Как он похож сейчас на мертвого дельфина... Помочь мы ему не можем. Волны, бьющиеся о его борт, прокатываются по планширям. Лодку начинает замывать песком. Все вокруг гудит, ревет и рокочет. Вода доходит до уровня зимних штормов.

Днем — дождь. Сила ветра 20-25 м/с. Этот уже не шторм. Ураган какой-то. Насчитываю семь рядов прибоя. Не верю своим глазам. Волны закручиваются на гребнях, точь-в-точь как в океане, где-нибудь на Гаваях. В логии Черного моря находим, что такой «восточный шторм» имеет свое название — абазия, и его вероятность в летнее время всего один процент! Повезло! Один процент — и шторм наш! «Одиссей» сильно бьет о песок. Доживет ли наш кораблик до утра? Как бы не было тяжело, а жизнь продолжается. Из брезентового тента, которым укрывали член зимой, делаем палатку, развешиваем сушиться вещи. Заработал камбуз. Павел греет чай.



*Чайки в дельте Дуная везде. Они, их яйца, были хорошим питанием для «народов моря». Но нам врач Павел Симоненко категорически запретил употреблять и мясо и яйца птиц*

13 июля. К обеду ветер не стих. Волнение еще сильнее. Накат проходит отметки зимних штормов. Не верю своим глазам. Середина лета. Сняли мачту и снопы тростника, которые у нас использовались как отбойники от бокового волнения. Правый сноп разбит. Разбит и правый борт. Вода легко вливается в нашу лодку, сотрясая ее. Вновь дождь. Днище замыто песком, и поэтому не ясно, цело ли оно или же треснуло. Надо ждать. Везде преследует шум и рокот волн. Приезжали румынские рыбаки. Качают головами. Настроение у нас тяжелое. Разливаем по стаканчикам водку. Надо согреться и расслабиться. К ночи ветер начинает менять направление. Это к перемене погоды. Скорее бы, иначе потеряем «Одиссей».

14 июля 5.00. Ветер спадает, а вместе с ним начинает успокаиваться и море. В лодке 3-4 кубометра песка. Начинаем отрывать наш корабль. С отходом воды от берега прямо по песку приезжает полиция. Собираю документы и еду в Сулину. Оформление инцидента длится около часа. Румыны очень доброжелательны. Приезжают капитан порта Сулина и его помощник Иван Задунаев, который говорит по-русски. Вместе с ними вновь едем на «Одиссей». Срочно нужен трактор, пока вода не отошла от лодки. Если это произойдет — «Одиссей» погиб. Полиция и капитан порта звонят в мэрию. Мэр дает распоряжение, и к нам из Сулины летит огромный трактор с ковшом. До его прихода полностью убираем песок из корпуса. Днище протекает, но вроде бы цело. Трактор сталкивает челн в воду.

На руках ведем лодку южнее, вдоль берега. В полутора километрах к югу есть небольшой затон. Лодка течет, но держится на плаву. Пока ребята барахтаются по горло в воде, бегу к узкому входу в бухту. Надо промерить глубину. Дай Бог, чтобы прошли наносной бар. Слева под берегом глубже, около метра. Принимаю носовой конец, рядом Алексей, остальные толкают сзади. Вводим лодку в затон. К вечеру перебазируем лагерь. Спасибо румынам. Если бы не их помощь, то нашей лодке пришлось бы не сладко! И успели мы вовремя. К ночи вновь начался шторм. Нас он уже не страшит. Возле костра вместе с нами Иван Задунаев. Пробуем румынское вино, оно ни чем не отличается от нашего измаильского. Ночь. Вновь все вокруг завывает.

15 июля. Идет дождь. Ветер холодный. Слава Богу, в затоне тихо. Пора оп-



*И снова в путь*

ределить наши повреждения. Оторван правый борт, корпус дал трещину около 3,5 м в длину слева у днища, поломаны крепления рулевого весла. Трактор, выталкивая нас в воду, разбил планширь в корме и повредил основание кормовой фигуры. Очевидно, из-за этого вода стала поступать через древесину в корме сильнее. За ночь в лодке собралось 100 ведер воды. Начинаем ремонт во второй половине дня, когда погода немного улучшается. На берегу нашли много античной керамики (черепки). Думаю, здесь разбился не один корабль. Грустно... И опять мертвые дельфины. Их тела распластались на песке. Местные рыбаки делятся уловом. У нас уха. С улучшением погоды оживает насекомый мир плавней. Жутко. Мириады комаров и жуков. Спрятаться негде. Вот это настояще испытание!

16 июля. За день отремонтировано рулевое, законопачена трещина в днище, отремонтирован борт и планширь, морилкой проходим заново борта и фигуры. Это не лишнее — вода и песок за предыдущие дни полностью ободрали «Одиссея». Ставим такелаж. Погода улучшается. Дважды приезжает полиция. Прогноз, полученный по нашей просьбе в Констанце, неутешителен. В ближайшие три-четыре дня дожди, южные ветры и шквалы. Я принимаю решение возвращаться в Одессу. Такого июля в метеорологическом плане Румыния не знала, ну а мы на утлой лодчонке и подавно. По телефону от Сережки и Вероники узнаем, что шторм причинил страшные беды в дельте Дуная с Украинской стороны. Действуя против течения реки, он подпер ее могучие воды, которые поднялись до рекордных отметок, затопив Вилково и Рени. Множество затопленных зданий. А мы продолжаем борьбу с комарами, которую проигрываем.

17 июля 5.00. Прибыла полиция. Мне вручают наши паспорта. На память дарю представителям власти мои книжки и ставлю на титуле печать «Одиссея». Румыны в восторге:

— Штемпило! Штемпило! — повторяют они в один голос.

— Святая простота! В этой стране штемпило еще что-то значит. Эх, ребята, к нам бы вас, у нас штемпил сколько угодно, а порядка ноль. А румыны и в Европу вошли, и порядок сохранили, хотя вчера Ваня жаловался, что при социализме жилось все же лучше.



***Шторм никто не ожидал***

Это при Чаушеску? Верится с трудом.

Выталкиваем лодку в центр затона, но она садится на мель. Вода после шторма спала. Снова борьба. Выгружаем часть вещей и в первую очередь ненавистный всем спасательный плот. Полиция тянет джипом «Одиссей» за нос, мы толкаем и раскачиваем. Сантиметр за сантиметром. Борьба длится час. Наконец-то выходим в море. Полицейские машут нам вслед. Спасибо вам, друзья!

7.10. Курс на Сулинский маяк. За день прошли 20 миль и заночевали за гирлом Быстрым, в трех милях к северу. Набираем много воды, приходится черпать. Минимум два ведра в час. Счастье, что лодка, в общем, цела. Если доберемся домой, все приведем в порядок.

18 июля. Выходим в 6.10. Курс на Шаганы. Набор воды увеличился — три ведра в час. Ветер попутный, 3-4 м/с. Прошли 25 миль за 12 часов. Вечером много фотографировались. «Одиссей» после нового рождения на закате очень красив. На берегу севернее Шаганов нашел много черепков античной керамики. Что интересно, керамика попадается каждый раз после перехода 20—25 миль, начиная от устья Белгород—Днестровского лимана, где в античности был маяк—поселение, называемый Башней Неоптолема. Без сомнения, что было доказано еще на «Ивлии», дневной переход древних судов и составлял 20—25 миль, так чтобы проходя вдоль берега можно было остановиться возле небольшого поселка на якорной стоянке. А рано утром вновь отправиться в плавание. В сторону Дуная от Одесской бухты такими поселками были лежащие на двух берегах Одесской бухты гавани Иссиаков и Истриан, а далее башня Неоптолема, г. Кременики, г. Антифилов и т.д.

Большие города, расположенные не на берегу моря, имели свои морские гавани, поселки, маяки.

19 июля. Вышли в 6.00 курсом на Затоку. Опять погода портится. Волна высокая. Успеть бы укрыться в лимане! В 18.00 буквально влетаем в лиман. Порывы ветра до 15 м/с. Ну и лето! Шторм за штормом, ветер носится по всей картушке компаса как угорелый. Если утром северный, то к ночи будет южный. В лодке очень много воды. Черпаем. Прошли 25 миль. Видно, что все устали. Даже «кремезний» Алексей заговорил о доме. Тяжелее всех Саше Погонченкову, он ужасно расчесал



*Странно, но надо спасать имущество*

комариные укусы, лиманская вода завершила начатое. Появляется нагноение.

20 июля 2.00. Аврал. Воды больше, чем по колено. Черпаем до 3.00. Холодно. Где-то на западе идет гроза. Спим после аврала допоздна. Все устали и морально и физически. Надо не сдаваться, до Одессы рукой подать.

10.30. Снялись на Ильичевск. Прошли 17,5 мили. Черпаем, хотя, на удивление, воды стало меньше. Вновь отстаивались на лоцманской стоянке. Предчувствие благополучного возвращения возвращает хорошее настроение. Сменив Павла, готовлю горячее рагу. Едим до отвала. Красная, как будто раскаленная луна восходит на небосводе. Солнце садилось тоже красным. Вспоминаю еще одну пословицу, которую частенько говорил мой дед Александр Михайлович: «Солнце красно по утру, моряку не по нутру. Солнце красно с вечера, моряку бояться нечего». Уверен — завтра будет хорошая погода.

21 июля. Выходим из Ильичевска в 7.00. Погода хорошая. Вскоре видим на горизонте дома поселка Котовского. Ветер подталкивает нас домой. Даже волнение, кажется, подгоняет «Одиссей» в родную гавань.

12.00. Проходим створ Воронцовского маяка. Все, мы дома. Снова канистер с бумагами для таможни и пограничников. Тот же таможенник удивленно констатирует: «Долго вы продержкались». По нам видно, что отдыхали мы не на соседнем пляже.

15.00. Швартуемся в Военной гавани. Наконец-то нас встречают друзья — морские пограничники и военные моряки. Прошел слух, что мы погибли. К счастью, это не так. Живы все, и наш прекрасный непотопляемый «Одиссей». Впереди ремонт лодки и новые походы...»

Дневник я завершил на следующий день, когда вместе с Алексеем Поляковым исследовал всю лодку. Мы нашли и законопатили так докучавшую нам трещину в корпусе. Как назло, она была там, куда подобраться во время похода было не возможно. Алексею же я и рассказал о первых выводах, которые сделал по окончанию похода.

Первое. «Одиссей» — уникальная конструкция по своим прочностным характеристикам. Недаром казаки протаскивали свои однодеревные челны (дубы)



**«Одиссей», как выбросившийся на берег кит**

через пороги. Абсолютно уверен, что ни одна наборная конструкция (продольно-поперечный набор и обшивка) не выдержала бы таких ударных нагрузок во время шторма, как «Одиссей», когда его было о грунт, а затем засыпало песком.

Второе. Большая масса днища дает великолепную остойчивость и сопротивление дрейфу. Хоть и с совсем маленькой скоростью, 1,2-1,5 узла, но нам под парусом удавалось двигаться в полветра и практически без сноса удерживаясь на курсе, это не удавалось ни на «Ивлии», ни на «Мелькарте».

Третье. Оптимальное количество экипажа для дальнего похода — 5 человек. Максимальное — до 20 человек. Думаю, что подобные челны длиною до 15 и шириной до 3 метров могли перевозить ватагу пиратов, а таковыми и являлись «народы моря», — 30-40 человек. Тысяча или полторы долблена с набоями могли доставить целое полчище разбойников к местам нападений, а гурьба молодцев могла столкнуть челн в воду после того, как он оказался бы на песке.

Четвертое. Что-то происходит с природой Черноморского региона. Июль стал неблагоприятным месяцем для походов!!! Ветер в течение дня крутится по всей картушке компаса. Порывы до 20 м/с. Дожди. Грозы. Град. По всему маршруту следования мы видели большое количество мертвых дельфинов. Зрелище не из приятных. Версий две: млекопитающие попадают в сети и там задыхаются или шторма, ураганы и магнетизм глушат дельфинов, а как известно, дельфины, оглохнув, теряют ориентацию в пространстве и выбрасываются на берег.

Алексей был со мной согласен, добавив лишь, что не уверен, возможно ли было в древности спасаться полуголым людям от мириад комаров. У них не было палаток и кремов. Известны случаи, когда комары и гнус в Сибири доводили людей до сумасшествия и гибели.

Что на это ответить? Нам было не сладко, но живут же сегодня люди и в Сулине, и в Вилково. Возможно, они не так восприимчивы к укусам этих вампиров.

Через неделю после похода, отдохнув, мы провели в Союзе журналистов пресс-конференцию, на которой присутствовали консул Румынии в городе Одессе господин Корнем. Ему был вручен памятный адрес с благодарностью нашим ру-



*Лодку быстро занесло песком*

мынским друзьям. С удовольствием привожу здесь их имена и еще раз благодарю оказавших помощь в спасении «Одиссея»:

Мэру города Сулина — Димитриу Аурэлу, комиссарам полиции — Петре Мокану и Крету Милуце, капитану порта Сулина — Раду Андриченко, заместитель капитана порта — Ивану Задунаеву.

Несколько озадачили меня наши журналисты, задававшие нелепые, а подчас и глупые вопросы. У некоторых из них большую бы радость вызвало то, если бы «Одиссей» погиб, а не вернулся домой. Это было бы сенсацией, а так — просто неудавшаяся экспедиция. Все живы, все здоровы. Некоторые из молодых журналистов так и не поняли, что фактически на бревне мы вшестером прошли почти 250 миль, или 470 километров, пережили шторма, грозы, крушение и вышли из всего этого с честью. Но Бог им судья. Кто понял, тот понял, а кто не понял, тот не поймет уже никогда. «Одиссей» не дошел до Трои, а сколько из сотен или тысяч человек «народов моря» до нее дошли! Раз лодка цела, то будут и новые походы.

Еще через несколько дней благодаря помощи моряков-пограничников мы подняли «Одиссей» на стапель и начали так необходимый челну ремонт. Но на этом «Одиссея—2005» не была завершена, а виновником всему стал знакомый итальянский предприниматель сеньор Антон Эльстнер.



*Спасибо румынским друзьям и в первую очередь Ивану Дунаеву. Он быстро организовал наше спасение*

## Глава 8. *На родине этрусков*



**З**накомство с Антоном Эльстнером произошло еще в мае месяце, до нашего похода в Трою. Антон заинтересовался проектом, разрабатываемым нашей группой, и провел переговоры со своим шефом, директором компании «Darcano», занимающимся изготовлением крупных металлоконструкций для современных сооружений. Последней работой фирмы на то время была уникальная металлоконструкция, лежащая в основе трассы для бобслея, на которой олимпийцы состязались в итальянском Турине в феврале 2006 года.

Сеньор Франко Бурмат—директор «Darcano», человек, увлекающийся новыми проектами, помимо ежедневной рутинной работы, готовил в городе Триесте, где расположен офис фирмы, одно мероприятие, не имеющее никакого отношения к металлу.

Триест ежегодно проводит большой морской фестиваль, носящий название «Barcolana». Фестиваль становится последним зрелищным праздником осеннего парусного сезона и проводится в первой декаде октября. На праздник собираются более тысячи яхт и моторных катеров со всей Адриатики, посещают эту Мекку парусного спорта более четверти миллиона человек.

Сеньор Франко хотел использовать грандиозное шоу для демонстрации своей фирмы, но не как изготовителя металлоконструкций, а как одного из крупных акционеров вин производящихся в районе Триеста. Для проведения своего показа, о чем речь пойдет ниже, он искал яхту или катер, который привлек бы внимание тысяч посетителей.

После рассказа и демонстрации нашего «Одиссея» фирма «Darcano» пригласила наш экипаж вместе с членом для участия в фестивале.

Завершив не столь удачный поход, мы в конце августа подняли «Одиссей» на стапель и заново осмолили весь корпус, затем очистили и вновь проморили борта и фигуры, перетянули весь такелаж.

Работа заняла весь сентябрь. Подготовить «Одиссей» мы успели вов-

ремя. Как и обещали сеньор Бурмат и Антон Эльстерн, 23 сентября в Одессу прибыл заказанный им и длинномер, который увез «Одиссей» в Италию. Вслед за ним собрался и экипаж в составе десяти человек. В группу обеспечения вошли Александр и Вячеслав Ересы и Алексей Поляков, выехавшие вместе с лодкой, позже присоединились Сергей и Вероника Рябоконь, Владимир Котов, Анатолий Павленко, Юлия и Вячеслав Белоус, фотохудожники из Кривого Рога. Со Славой мы прошли две экспедиции на «Мелькарте», а Владимир Викторович Котов, на машине которого я и добрался до Триеста, участник всех предыдущих проектов и издатель всех книг, которые были написаны с 1990 года, за что огромное ему спасибо. Если бы не он, то, возможно, и не было бы ряда экспедиций, и конечно же, не увидели бы свет четырнадцать книг, которые мне удалось представить вашему суду, дорогие читатели.

Пара автомобилей, ведомые Сергеем Рябоконь и Владимиром Котовым, проехав за два с половиной дня чуть более двух тысяч километров, въехала в Триест, затянутый грозовыми тучами. Дожди начались еще по дороге в Венгрии и, следует добавить, что всю неделю, что мы пробыли в Триесте, они не прекращались, подгоняемые холодными северными ветрами.

Вольный, как гласит перевод его имени, с роскошной копной седых волос, встретил нас в Триесте сеньор Франко Бурмат. К моменту нашего приезда был установлен павильон, буквально в центре будущего праздника.

«Barcolana» — торжественная встреча сотен и сотен больших и маленьких судов, яхт и лодок всей Адриатики, должна была начаться через три дня и подготовка шла полным ходом.

Праздник, по мнению организаторов, должен привлечь большое количество туристов и продлить туристический сезон, что в начале XXI века стало актуальным для города, который никогда не относился к центрам туризма. Триест всегда был крупным торговым центром, и не просто торговым, а порто-франко. Порто-франко — от итальянского *porto-franko* (от *porto* — гавань и *franko* — свободный, вольный) часть территории в морских портах, изолированная таможенной границей, внутри которой ввоз и вывоз товаров производится без оплаты государственных налогов и



*За рулем трактора Иван Дунаев перевозит наши вещи в спасительный затон*

пошли. Именно свободной экономической зоне обязан Триест своим богатством и процветанием.

Но начинался этот город-порт в незапамятные времена как убежище палеолитических охотников, оценивших по достоинству множество карстовых пещер в районе вокруг будущего города. Жизнь в пещерах теплилась многие столетия, и в период неолита карстовое плато в окрестностях Триеста оставалось местом охоты сезонных ловцов, находивших пристанище в пещерах и других естественных укрытиях.

Во времена бронзового и железного веков здесь обосновались оседлые племена, которые строили укрепленные поселения кастельеры, состоявшие из хижин, окруженных одним или несколькими рядами мощных крепостных стен. Кастельеры строили на возвышенностях, господствующих над окружающей местностью.

Во II веке до н.э. земли вокруг будущего города, как и весь полуостров Истрия, были завоеваны римлянами, основавшими множество поселений, в том числе на месте будущего Триеста, колонию Тергесте.

Римское название «Тергесте» происходит от двух слов языка венетов и означает «город-рынок», или «торговый город» и очень созвучно нашему слову «торжище».

Благодаря пересечению торговых путей поселение быстро развило, и уже к первому веку нашей эры Тергесте становится богатой римской колонией и оживленным торговым портом. Весьма рано здесь утверждается христианство, о чем свидетельствуют сохранившиеся останки зданий христианского культа V века. Оставшись в стороне от главных направлений вторжения варваров, Тергесте в 539 году становится частью Восточной Римской империи, оставаясь при этом крупным торговым портом на Адриатике.

С этого времени власть в городе принадлежала епископу. Начиная с XI века население Тергесте вели упорную, закончившуюся успешно, борьбу за самоуправление с епископом, и с XIII века город приобретает независимый статус свободной коммуны (в 1295 году), получая право чеканить собственную монету и издавать свои законы.



*На месте крушения мы нашли множество обломков античной керамики. Очевидно, что и в далеком прошлом здесь терпели бедствия корабли*



Расположенный на пересечении важных торговых дорог, Триест в средние века служил объектом борьбы между различными государствами: Византией, Священной Римской империей, Венецией, Австрией. Особенно жестокими были столкновения с Венецией. Эта борьба за господство на Адриатике породила целый ряд войн.

В начале XIII века Венеция добилась подчинения Триеста, но после продолжительной борьбы в конце XIV века городом завладели австрийцы.

В 1382 году Триест заключил пакт добровольного подчинения правящему дому Австрии, связав свое будущее с судьбой империи Габсбургов. Более 300 лет город и порт соответствовали своему назначению — главного порта Австрийской империи.

Император Карл VI (1685—1740) решил увеличить товарообмен триестского порта и в 1719 году придал ему статус вольной гавани—porto—франко. С этого времени начался новый виток развития порта и последовавшее расширение городской черты. Именно тогда началось возведение нового города, или Борго Терезьяно.

Активное участие в планировке Триеста приняла дочь Карла VI, Мария—Терезия (1717—1780). Для начала она приказывает прорыть канал — Канале Гранде, чтобы суда могли заходить непосредственно в главную коммерческую часть Триеста. То, что в те времена было названо Борго, или «пригород» в переводе с итальянского, сейчас полноценный центр с главной городской площадью Пьяцца делль 'Унита д' Италия.

Город стремительно разрастался для приема сотен прибывающих в порт судов и значительного потока иммигрантов со всех концов света. За несколько столетий перестраивались и укреплялись портовые сооружения, а на территории старинных солеварен выросли вслед за Борго два новых предместья.

На рубеже между XVIII и XIX веками Триест переживает три французские оккупации. XIX век ознаменовался для города экономическим подъемом и активным участием в культурной и политической жизни Европы. В этом климате зреют идеи итальянской независимости, свободы и национального единства. З



*После ремонта «Одиссей» пошел в Одессу*

ноября 1918 года итальянский эсминец «Аудаче» («Бесстрашный») пришвартовывается в Триесте, берсальеры совершают десант и город с радостью приветствует воссоединение с итальянским Отечеством.

После Первой мировой войны 1914–1918 по Сен-Жерменскому договору город отошел от Австрии к Италии. В 1943 году во время Второй мировой войны Триест захватили войска Германии. 1–2 мая 1945 года он был освобожден югославскими войсками и вскоре занят англо-американскими войсками. В соответствии с соглашением об оккупации и администрации одна часть бывшей области Венеции–Джулии, отошла к Югославии, другая к США и Англии. Город вошел в зону англо-американского влияния.

Позднее здесь была провозглашена Свободная территория Триест под управлением Союзнического военного правительства, возглавляемого англичанами и американцами.

26 октября 1954 года в соответствии с параграфом 5 Меморандума Триест был возвращен Италии, с условием сохранения на его территории порто-франко.

Свободная зона торговли принесла городу расцвет и благополучие. Во второй половине XX столетия в городе была реставрирована большая часть средневековых сооружений, возникли новые жилые микрорайоны, развились инфраструктура коммерческого порта, наиболее крупного на Адриатике.

Сегодня зона свободной торговли сокращена, изменено налоговое законодательство, что не могло не сказаться на общей экономической ситуации.

Воочию говорят об этом огромные обветшавшие от времени пакгаузы и другие портовые сооружения. Сокращение объемов перевалки грузов отразилось и на благосостоянии жителей. Сократилось количество рабочих мест, что вызвало рост безработицы и снижение жизненного уровня.

Но центр города все также помпезен и величественен. Триестцы говорят, что их центральная площадь делль 'Унита д' Италия самая большая площадь в мире выходящая к морю. Не знаю, правда ли это, но площадь очень красива, представляет собой правильный четырехугольник, обрамленный зданием муниципалитета



*На стапеле. Лодка требует качественного ремонта*

и другими административными сооружениями. И хотя архитектурные стили, в которых выполнены фасады зданий, смешаны, общее впечатление торжественности не покидает, и лично мне показалось, что я нахожусь на огромной сцене, где дышащее море — зрительный зал, а величественные здания — кулисы.

Человеку, любящему историю, пребывание в Триесте доставит огромное удовольствие, хотя основная часть достопримечательностей, — памятники средневековья, оставили свой след и более ранние цивилизации. Есть здесь минироманский форум, сохранилась арка — фрагмент стены, датируемый I веком до н.э. В 30-х годах прошлого столетия при раскопках был обнаружен римский театр. В наши дни он находится в достаточном удалении от моря, а тогда его строили у самого уреза воды. С древних времен море уступило место суши, на которой и основали порт. Сейчас от набережной, где расположилась «Barcorana», до римской арки более ста метров. Над римским театром на холме Сан-Джусто (святые Джусто и Сервело — покровители Триеста) возвышаются постройки старого города.

Он невелик, но очень романтичен своими узенькими улочками, каждая из которых, даже длиной в один дом, имеет свое название. Дороги в старом городе вымощены брусчаткой, и подниматься по ним после дождя нелегко. Вершину холма венчает средневековый замок, построенный в XIV веке по приказу Фредерика III Австрийского для его наместника в этих землях. С массивных, поросших зеленью крепостных стен открывается прекрасный вид на город и гавань. В замке Сан-Джусто с серединки XX столетия располагается оружейный музей...

Пытаюсь рассмотреть между сотен мачт и белоснежных яхтенных корпусов наш «Одиссей», но вновь зарядивший дождь и пронзительный бора заставляют укрыться под сводчатой аркой средневекового дома. Если такая погода будет и завтра, состоится ли регата? Мне вспомнился Новороссийск, где частенько свирепствует бора — сильный порывистый, холодный ветер, дующий со склонов гор в более теплые низкие места. Отдельные порывы бора в Новороссийске достигают 50-60 и даже 100 м/сек. Как рассказывал Антон, бора типичен для Триестской бухты, окружённой невысокими горами, и иногда его порывы достигают 40 м/сек. Между сильными порывами ветра рассматриваю лес мачт, кренящихся то вправо,



«Одиссей» в Триесте

то влево. Погода не для праздника, но, на удивление, павильонный городок на набережной с утра до глубокой ночи полон туристов.

Путешествуя по Европе, раз за разом убеждаешься насколько европейцы любят традиции и в особенности традиции, связанные с морской историей. Италия не исключение, в том числе и Триест, собирающий на морской праздник «Barcolana» сотни, а иногда и тысячи лодок, яхт и кораблей. В отличие от иных фестивалей морской залив на протяжении трех дней отдан современным и даже можно сказать суперсовременным судам, участникам трансатлантических переходов, гонщикам морей и океанов. Суда эти не идут ни в какое сравнение с кораблями давно минувших эпох и больше похожи на НЛО, приводнившиеся для демонстрации опешившим землянам.

Титановые сплавы, вулканизированный пластик, кевларовые ткани... а обводы судов! И вот среди всего этого великолепия технологий XXI столетия появился наш челн «Одиссей», плотно сбитый из двух огромных бревен, нос и корму которого венчают деревянные аисты, пристально рассматривающие собравшихся изумрудными глазами. Что тут началось!

Оставив день сегодняшний, окунувшись с радостью в прошлое, зрители обступили наш деревянный кораблик, высказывая свое восхищение его пропорциональными формами и грациозностью.

Так уж устроен человек — прошлое интересует его не меньше, чем будущее. Очевидно, поэтому в Европе музейный бум, и ни в одно из известных «чудес света» без часовой очереди не попасть. Я не поверил своим глазам, когда после окончания туристического сезона во второй половине октября плотная очередь туристов, чтобы войти в Колизей, растянулась на полкилометра, а в Музей искусств во Флоренции — более чем на километр.

Есть чем гордиться и музеям в Триесте, в особенности Морскому музею, хранящему память не только о римских и средневековых галерах, но и об одном из пионеров в области создания гребного винта — чехе Йозефе Ресселе (1793—1857), работавшем в этом городе над воплощением своей мечты — движением судов без парусов.

Гребной винт был известен на Востоке еще в древности. В Европе идея



*Владимир Котов, Игорь Мельник, Вероника и Сергей Рябоконь, Юлия Белоус, Анатолий Павленко, Вячеслав Белоус, представляли Центр исследований мореплавания в Триесте*

создания гребного винта возникла также давно, но практически ее стали осуществлять только с появлением паровой машины.

С этого времени проекты судовых гребных винтов различных конструкций возникали один за другим.

Даниил Бернулли в 1752 году получил премию Французской академии наук за лучший проект движения судна без помощи ветра. В этом проекте среди других устройств он предложил гребной винт, врачающийся от паровой машины или с помощью лошадей. В 1764 году Леонард Эйлер в Записках Берлинской академии наук также рекомендовал гребной винт как один из судовых движителей.

Примерно в течение 200 лет мысль изобретателей шла тремя путями. Предложения разделились на использование лопастей ветряной мельницы, водоподъемного винта Архимеда и водяного мельничного колеса. По каждому из этих направлений работали многие изобретатели в разных странах, и в результате их совместных усилий во второй половине XIX века возникли современные конструкции гребных винтов.

Йозеф Рессель в 1825 году предложил движитель для судна — винт, напоминавший винт Архимеда. В 1827 году он получил патент на спиральный гребной винт с одним витком, а через два года построил в Триесте тридцатитрехтонный пароход «Циветта» с винтом из бронзы, который был расположен в корме судна. На испытаниях пароход с 40 пассажирами на борту развил скорость 6 узлов, что для того времени было для судов на паровой тяге большим достижением.

К сожалению, в дальнейшем Рессель вынужден был прекратить свои изыскания из-за отсутствия необходимых средств, но вошел в историю как изобретатель гребного винта из Триеста.

На третий день морского праздника суда покинули гостеприимную набережную и под всеми парусами устремились в глубь Триестского залива. Парусное шествие, подгоняемое сильным бора, растянулось на несколько миль. Регата состоялась. Суда проходили запланированный организаторами праздника маршрут совсем невдалеке от великолепного дворца, некогда принадлежавшего династии австрийских императоров Габсбургов.



### Эtrусские ценности

Дворец Мирамаре был роскошной резиденцией эрцгерцога Австрийского Фердинанда-Максимилиана (1832–1867), управлявшего как генерал—губернатор австрийскими владениями в Италии, и его супруги Шарлотты. Очарованный местным пейзажем Максимилиан поручил архитектору Карлу Юнкеру построить под собственным бдительным надзором белый дворец—замок, торжественно освященный в день Рождества 1860 года.

Максимилиан жил здесь до 1864 года, когда покинул Европу и отправился в Мексику, где был коронован как император Мексиканской империи. Однако против императора Максимилиана и международного военного корпуса, в который входили войска Франции, Англии и Испании, началась освободительная борьба, которую возглавил Бенито Пабло Хуарес (1806–1872).

В 1867 году войска союзников, потерпев ряд поражений, покинули Мексику. Император Максимилиан был взят в плен и расстрелян восставшими. Трагическая судьба Максимилиана Габсбурга контрастирует с удивительным шедевром зодческого гения — дворцом Мирамаре.

Дворец—замок сохраняет по сей день очарование своего времени и представляет собой одну из богатейших монархических резиденций второй половины XIX века, а в созданном по желанию Максимилиана парке собраны тысячи видов деревьев, цветов и кустов, которые чередуются с искусственными озерцами, клумбами в итальянском стиле и заманчивыми террасами. Прилегающая к дворцу часть моря объявлена заповедником по защите морской флоры и фауны с центром по обучению охране окружающей среды, обнаружению и помощи охраняемым видам растений и животных.

Вычертив незамысловатый треугольник на возмущенной ветром поверхности Триестского залива, отдав дань уважения архитектурному памятнику—дворцу Мирамаре, «Barcolana» вернулась к гранитным стенам Триестской гавани. Праздник подошел к концу, но возле «Одиссея», как и в шатре, где встречал гостей сеньор Франко, было многолюдно. Гости внимательно осматривали экспозицию вин, разложенные на столах книги и манускрипты. Непосвященным раздавались буклеты, рассказывающие об одной запутанной



*Эtrусские погребальная урна и входы в усыпальницы*

истории, начало которой было положено в далеком средневековье.

Нам помог разобраться в почти детективной истории потомок древнего рода лангобардов, пришедших на эти земли еще в XIII столетии,—граф Форментини. А касается она исконного для этих мест ремесла—виноградарства и виноделия.

В античном мире после подчинения Греции Римом торговля вином стала привилегией Италии и поддерживалась императорами на самом высоком уровне, принося казне огромные прибыли.

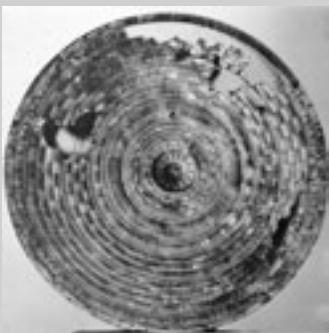
Экспорт вина из Римской империи достигал Скандинавии и Индии, а кельты отдавали иногда за каждую амфору раба. Квалифицированные рабы—виноградари ценились втрое дороже, чем рабы—земледельцы. В императорскую эпоху разведение винограда и связанная с ним терминология распространилась по всем провинциям Римской империи, откуда виноградарская лексика попала в романские и германские языки.

До императора Проба (232–282) вывоз виноградной лозы за пределы Италии был запрещен. Торговцы могли продавать только продукты виноделия: вино, сок, уксус и в редких случаях сам виноград. Проб отменил введенный Домицианом запрет на виноградарство вне Италии и требовал расширения виноградарства в Галии, Испании и Придунайских землях, и именно ему должны быть обязаны многие народы — соседи Рима за развитие виноградарства.

Однако разрушительные войны и переселения целых народов не шли на пользу виноделам, и как и в античности, в средние века именно итальянские земли остались основным поставщиком вин для всей Европы. Как и до указов императора Проба, в основном из Италии вывозились продукты виноградарства, лоза же экспортировалась редко.

Менялись хозяева земель вокруг Триеста. После распада Римской империи в V веке городом владел Атилла, с VI века — Византийская империя, после нее — готы и лангобарды. С VIII века полновластными хозяевами этих земель становятся франкские короли династии Каролингов, но во все времена и при всех властях доходным промыслом была торговля вином.

Граф Форментини подошел к кульминации своего рассказа. Не так давно в



*Этруссский щит, вход в усыпальницу под городом Вэя*



архивах рода Форментини было найдено брачное свидетельство и целый список приданного, которое давалось графини Авроре Форментини (1609–1653) более трехсот пятидесяти лет тому назад, а именно в 1632 году. Родственница графа в двенадцатом, а возможно, и в четырнадцатом колене выходила замуж за австрийского дворянину графа Адама Баттиани (1609–1659), земли которого расположились на берегах Тисы и Дуная. Рачитые родственники невесты подарили молодоженам много нужных вещей, и в том числе триста лоз винограда, сорт которого назывался Токай.

Граф развернул передо мной фотокопию документа, подтверждавшего сказанное им. Его следующее утверждение затрагивало уже не только интересы Италии и Триеста, но и Венгрии и Токайской области, славящейся на весь мир своими винами.

Как известно, токайское виноградное вино получило свое название от населенного пункта Токай, являющегося центром винодельческого района, у подножия вулканического массива Токай. Область эта лежит на северо–востоке Венгрии у впадения реки Бодрог в реку Тиса.

Как утверждает граф Форментини, и поселок, и возвышенности названы так в честь сорта винограда, полученного в дар новобрачными, занявшими впоследствии виноделием в Венгрии. Он уверен, что род Форментини имеет право изготавливающиеся в его винодельнях вина называть токайскими.

— Но ведь сегодня токайские вина, — это не только название в честь географических наименований, а способ изготовления вина, — возразил я ему.

— И знаменитые токайские изготавливают из сортов «гарс-левелю» и «фурминт», а не из сорта Токай. Способ же приготовления, отличающий эти вина от других, заключается в том, что вино делается из проявленного винограда, не ставшего еще изюмом.

— В ваших винодельнях тоже изготавливают вина из завяленного винограда?

— Нет, — был ответ графа. — Но я считаю, что раз наш род подарил Австрии и Венгрии лозу, которая их обогатила, то и мы имеем право на этикетках своих вин писать название «Токай».



*Внутри усыпальницы и этрусские маски*

Наш разговор на этом завершился, но следует добавить, что граф Форментини и его друзья подавали иск в Европейский суд в Брюсселе и проиграли дело. Чтобы подать иск повторно, но уже от лица провинции и города Триеста, наш друг Франко Бурмат и граф Форментини организовали компанию по разъяснению сложившейся ситуации и сбору подписей в поддержку вин рода Форментини.

На следующий день по приглашению графа мы посетили его дворец в тридцати километрах от Триеста в прекрасной долине, где не было опостылевшего дождя и бора.

Во всем было видно, что граф рачитый хозяин. На принадлежавшей ему земле расположился прекрасный гольф-клуб, виноградники и небольшой винзавод, сам замок и парк выглядели великолепно.

Увидев наши восхищенные лица, Форментини заявил:

— Не удивляйтесь, сегодня дворянский титул денег не приносит, да и в замке, в котором бывали Казанова и Наполеон, я давно не живу. Здесь принимаются делегации, в верхних комнатах могут останавливаться богатые туристы, хорошую прибыль приносит гольф-клуб, и конечно же, вино.

Вино и вправду было отменным и по своей плотности и аромату. Графские «Мерло» и «Каберне», пусть меня уж простят отечественные виноделы, не шли ни в какое сравнение с нашими.

Возвращаясь в Триест, мы заехали в средневековый замок, возвышающийся на холме прямо на границе Италии и Словении. Эта господствующая высота испокон веков контролировала прилегающие земли. Окружающий ее городок носит название Гориция и разделен границей на итальянскую и словенскую части. Осматривая с высокой замковой башни окрестности, я не мог не вспомнить прекрасный фильм «Закон есть закон», в главной роли которого снялся величайший французский комик Фернандель. Вспомните шлагбаум, разделявший одну улицу, и границу, проходившую внутри ресторана...

В Гориции на границе скучали два пограничника. Сопровождавший нас Антон Эльстнер улыбался, наблюдая за стражами, и чуть позже я понял почему.

По пути из Гориции в Триест он подвез нас к давно заколоченной погра-



«Одиссей»  
в Триесте



ничной будке с покосившимся шлагбаумом. Тропинка вела в сторону Словении.

— Не знаю, зачем в Гориции пограничники, таких закрытых будок по всей границе между Италией и Словенией десяток, — промолвил Антон.

Да и вправду, зачем Европе границы? Я вспомнил, как за неделю до этого нас «трусили» венгерские пограничники, выворачивая чуть ли не карманы, ведь мы же не Европа! Азиопа — что ли? Хотя тут же мне вспомнились пограничники в Сулине, которые всего два месяца тому назад помогли спасти нам «Одиссей» после шторма. Спасибо им еще раз. Так что скорее всего не европейцы виноваты в наших проблемах, а мы сами, и обижаться на них нечего. Слишком уж часто наш брат хочет зарабатывать быстро, обходя закон. Вот и чешут всех под одну гребенку европейские стражи порядка.

\*\*\*

Праздник завершился, и настал час покинуть Триест, но из головы у меня никак не выходил разговор с графом Форментини. Это было в самом конце нашей встречи. Я коротко рассказал ему об истории нашей лодки и походах «народов моря», упомянув и загадочных тирсенов-этрусков.

— О, этруски! Великие разбойники, — воскликнул граф. Они еще больше разбойники, чем мои предки лангобарды. Этрускам всегда не сиделось на своих местах. Я совершенно не удивлен, что они могли плавать по всему Средиземноморью и прийти на берега Тирренского моря из Малой Азии. Не знаю, как до Триеста, но до римского города Аквилеи, что в сорока километрах западнее, этруски точно доходили, и не с мирными целями. А итальянская их родина — в области Лацио, севернее Рима на берегу Тирренского моря. Поезжайте туда.

— Да, граф, вы правы, да и море-то так названо в их честь, потому что второе имя этого народа тирсены, или туски. Мы собираемся побывать в Риме, возможно, в музеях побольше узнать о воинственном народе...

В Рим мы отправились втроем — я, Сергей и Вероника Рябоконь, — проехав совсем рядом с Аквилеей, представляющей сегодня крохотный приморский городок, в прошлом же славящийся своим торговым портом. Основано поселение было еще при этрусках и если те не сами основали город, то точно влияли на его



развитие из своих о главных портах на Адриатике – Адрия и Равенны.

Равенна была основана этрусками в V веке до н.э. Еще более ранними городами основанными как на побережье Тирренского моря, так и в центре полуострова, были Вей (совр. Изола-ди-Фарнезе), Уэр (совр. Черветери), Тарквиний, Флоранция (совр. Флоренция), Клузий (совр. Кьюзи), Ареций, Вольсинии, Популоний, Пизы (совр. Пиза), Перузин (совр. Перуджа), Бонония (совр. Болонья), Патавий (совр. Падуя), Адрия (город, давший название Адриатическому морю) и другие.

Прийдя на побережье Тирренского моря варварским народом, этруски, осев, создали своеобразную культуру, став высококультурным народом по сравнению с современными им другими народами Италии. Их цивилизация красочно описана античными авторами и обильно представлена многочисленными памятниками. Тем не менее они до сих пор фигурируют в науке с этикеткой «загадочного» народа, до сих пор существует этрусская проблема, прежде всего проблема происхождения этрусков и интерпретации их языка. Вопросы эти возникли еще в античности. Латинские и греческие авторы обратили внимание на своеобразие этруской культуры.

Римская Италия, включая область Эtruria, говорила и писала на латинском языке и не понимала этрусских текстов. Редкое исключение составляли немногие римские ученые (Варрон, Нигидий Фигул), чьи произведения почти не сохранились.

Этрусский язык к концу I века до н.э. был забыт настолько прочно, что начали появляться толкования отдельных слов в трудах эрудитов, а позднее—целые словари. Этрусская история стала предметом специального изучения, и император Клавдий (I век н.э.) написал первый известный нам этрускологический труд в двадцати книгах. К сожалению, он полностью утрачен, а от гlosсариев с переводом этрусских слов преимущественно на греческий язык дошли лишь незначительные фрагменты.

Этруски пользовались алфавитным письмом, похожим на греческое и латинское, созданным на основе западно-греческого алфавита, представленным тремя



**Центральная площадь и старинные улочки Триеста**

локальными вариантами. Писали этруски справа налево (реже — наоборот).

Сохранилось всего около одиннадцати тысяч этрусских надписей, датируемых рубежом VIII/VII—I веков до н.э. При сравнительно легком их чтении перевод представляет огромные трудности. Установлено точное значение лишь около ста слов. Это объясняется прежде всего тем, что этрусский язык не принадлежит ни к одной из известных языковых семей, а также относительной скучностью словарного состава текстов.

С вопросом о характере этрунского языка тесно связана и проблема происхождения этрусков. Подход к этой проблеме и ее разработка зависят в первую очередь от характера и числа источников, которыми располагала наука нового времени в разные периоды. Самой ранней и наименее жизнеспособной оказалась так называемая северная теория, не перешагнувшая XIX век. Сторонники ее считали этрусков пришельцами из—за Альп, отождествляя их с альпийскими племенами ретов, известных античным авторам.

Широкое распространение получила теория восточного происхождения этрусков. Она базируется на сообщении Геродота о переселении их из Малой Азии в Италию. Эмигранты покинули родину под предводительством сына Атиса, царевича Тирсена, почему стали именоваться тирсентами, или тирренами.

Конец II—начало I тысячелетия до н.э.—время постоянных проникновений племен на Апеннинский полуостров и их передвижений, и вместе с тем время упрочивания компактных этнических групп на занятой ими территории. От этой эпохи идут названия областей Италии, в значительной мере сохранившиеся до наших дней. Центральная часть полуострова, обращенная к Тирренскому морю, получила название Лаций—по осевшим там латинам. Севернее на правобережье Тибра начиналась Этрурия, древнейший очаг культуры этрусков, или тусков, откуда современное название—Тоскана. Этруски постепенно расширяли свое господство к северу от реки Арно, где обитали умбры и лигуры, давшие наименование Лигурии, основывая все новые и новые поселения.

Этрурия граничила с Лигурией, Цизальпинской Галлией, Умбрией и Лацием, омывалась Тирренским морем. Этрурия была богата лесом, строительным камнем,



*Под парусом регаты «Барколана»*

гончарной глиной. На ее территории в давности добывались медь, свинец, олово. В непосредственной близости от Этрурия находится остров Ильва (Эльба) (см. «Путешествие в прошлое. «Ивлия»), снабжавший этрусков железом. Долины протекавших по Этрурии рек Тибра, Арно, Умброна и Кланица плодородны, но наводнения и заболачивания требовали мелиоративных сооружений. В их создании этруски преуспели, получая великолепные урожаи зерновых и винограда.

В VII веке до н.э. двенадцать основанных ими городов—государств объединились в федерацию, которая поочередно возглавлялась правителем одного из этой дюжины. Этруски завязали торговые контакты с греческими колониями и Карфагеном, а затем заключили с ним военный союз; они захватили острова Эльбу и Кирн (Корсика), проникли вдоль побережья Лигурийского моря в Генуэзский залив к его вершине и там, близ поселка лигуров, основали торговую факторию, выросшую в город Геную. Они занялись морским разбоем в акватории, получившей благодаря им название Тирренское море.

В конце VII века до н.э. перед окрепшими этрускими городами встала продовольственная проблема—и этруски приступили к колониальным захватам внутренних районов Апеннинского полуострова. Продвигаясь на юг вдоль западных склонов Апеннин, они к середине VI века до н.э. овладели плодородными землями Кампании, основали в этой области двадцать городов, в том числе Помпеи, на склонах Везувия, и Салерно, в вершине одноименного залива, и пресекли греческую экспансию с юга. Длина открытой ими части Апеннинских гор составила более шестисот километров.

Почти одновременно этруски начали колонизацию северных территорий: перевалив Апенины они вышли на Падуанскую равнину и у северных склонов гор основали несколько колоний, вытянувшихся цепочкой на триста километров до побережья Адриатики. Из них впоследствии выросли такие ремесленные и торговые города, как Модена, Парма, Болонья. За полосой широколиственных лесов, ныне почти нацело вырубленных, этруски обнаружили большую реку Пад (По), на ее левобережье и в устье заложили еще несколько колоний, а на севере поднялись на склоны Восточных Альп по притокам рек По и Атесис (Адиже),



*Пролив Дарданеллы*

верховьев которой они достигли, открыв озера Лаго—Маджоре, Комо и Гарда. Закат владычества этрусков на Апеннинском полуострове относится к V веку до н.э., когда они, потерпев поражения на севере и юге, лишились всех своих колоний.

Вероятнее всего это произошло потому, что этруски никогда не имели прочного политического и экономического объединения, а фактически единого государства и в большинстве случаев выступали в жизни древней Италии в качестве городов—государств или союзов отдельных городов—государств.

Но именно этруски стали во многих отношениях учителем римлян, перенявшим у них не только многие ремесленные и строительные навыки, но и ряд религиозных и культовых представлений.

В сорока километрах от Рима в предгорьях Апеннин находился этрусский город Вейи. Как и от большинства этрусских городов, о нем можно в большинстве своем судить только из сохранившихся литературных памятников, но в отличие от других здесь сохранились и материальные этрусско-поселения и в первую очередь потому, что город этот частично находился в пещерах.

Кто бывал в подобных пещерах-поселениях, к примеру, в предместье города Севастополя, тот знает какой загадочностью веет от шершавых стен. Иногда кажется, что здесь продолжают жить души далеких предков.

Мы заехали в Вейи. Сегодня в пещерном городе живут и творят художники и скульпторы. Многие из них говорят, что именно здесь к ним приходит прозрение, дающее возможность творить. Местные легенды утверждают, что среди обитателей пещер есть те, кто вылечился от смертельных болезней, а уж от душевных невзгод город этрусков лечит с невероятной легкостью. Что это — мистика или по настоящему, город предков обладает уникальной силой исцелять, как известные нам православные или католические святыни.

Когда-то в Испании меня поразило кельтское поселение, формой своих зданий и дворов, искривленностью напоминавшее знаки интегралов. Тогда я уверовал в то, что кельты не только строили не так как другие народы, но и мыслили иначе. То же самое произошло и сейчас, когда я поднимался по вырубленным ступеням и заглядывал в зияющие провалы неглубоких пещер.



*Троянский конь на набережной г. Чанак-Кале*

Мы не много знаем о религиозном культе кельтских народов и еще меньше о религии этрусков. Роднит их отсутствие единой, глобальной административной власти и колоссальный пантеон множества божеств и используемые приемы для проникновения в прошлое и будущее. Здесь и гадания, и применение жрецами галлюцинопептических препаратов, и принесение различных жертв. Возможно, это происходило из-за того, что кельтские племена в I веке до н.э. захватили всю плодородную равнину восточнее реки По, образовав так называемую Цизальпийскую Галлию, и пришли в столкновение с этрусками. Подобные контакты всегда в истории человечества оканчивались взаимным проникновением сакральных и других знаний. А возможно, именно отсутствие единого государства приводит к определенным религиозным схемам. Стоит вспомнить хотя бы финикийские города—государства, где пантеон богов состоял долгое время из многих равнозначных божеств, в зависимости от того, в каком городе божество считалось главным.

На небольшом столе я увидел множество сувениров, среди которых были и изображения этрусских божеств. Был здесь бог Тин, отождествляемый с греческим Зевсом и римским Юпитером. Но в отличие от них Тин был не царем богов, а лишь главой их совета, представляемого по образцу совета глав этрусских государств. Рядом скульптурка богини Туран, имя которой означало «подательница». Она считалась владычицей всего живого и отождествлялась с Афродитой.

Греческой Гере и римской Юноне соответствовала богиня Уни, почитавшаяся во многих городах как покровительница царской власти. Вместе с Тином и Уни в основанном этрусками в конце VI века до н.э. Капитолийском храме в Риме почиталась Менрава, римская Минерва, покровительница ремесел и ремесленников. Эти три божества составили этрусскую триаду, которой соответствовала римская триада: Юпитер, Юнона, Минерва.

Бог Аплу, отождествлявшийся с греческим Аполлоном, первоначально воспринимался этрусками как бог, охраняющий людей, их стада и посевы. Бог Турмас, соответствующий греческому Гермесу, считался божеством преисподней, проводником душ умерших.

Греческому богу Гефесту—хозяину подземного огня и кузнецу, соответствует



*Развалины и находки керамических сосудов в Трое*

этруссий Сефланс. Он участник сцены, изображающий наказание Уни по приказу Тина. В городе Популонии Сефланс почтился под именем Велханс, отсюда римский Вулкан. Судя по множеству изображений на зеркалах, геммах, монетах, видное место занимал бог Нефунс. У него характерные атрибуты морского божества—трезубец, якорь.

Я внимательно рассматривал изображение Нефунса, совсем не похожее на грозного Посейдона. Мне Нефунс показался этаким добряком, скорее всего изобразивший его мастер был в хорошем настроении, когда лепил этруссское божество. Хранители морей и покровители мореходов во всех религиях выглядят суровыми. Взять хотя бы финикийского Мелькарта или греческого Посейдона, не назовешь добряком и святого Николая.

Почти с уверенностью можно сказать, что Нефунс — древнейшее этрусское божество и поклонялись они ему задолго до появления божеств—покровителей сельского хозяйства и ремесел. Уверенность эта базируется на том, что этруски были пришлым народом и пришли они на берега Тирренского моря по воде, а не по суше. Путь их из Малой Азии, вероятнее всего, проходил вдоль африканского побережья Средиземного моря. В районе побережья современного Туниса пришельцы легко могли переправиться на побережье острова Сицилия, а затем и на юг Апеннинского полуострова. Дальнейшее продвижение вдоль берега вплоть до места поселения в Эtruрии не вызывало у умелых моряков-тусков, не зря они были одним из «народов моря», никакого труда.

Недалеко от Вейи, на берегу севернее Рима находился этрусский порт Уэрэ. Вероятно, один из первых форпостов освоения берегов пришельцами. Этруски имели много портов по всему побережью Тирренского моря, но с древнейших времен славились не как торговцы, а как пираты. Их алчность и склонность к разбою нашла свое место даже в греческой мифологии. Однодеревые челны, на которых этруски пришли в Италию, со временем сменили более совершенные наборные корабли, о которых известно благодаря изображениям, сохранившимся на каменных надгробиях в центральной части Италии.

Напоминая формой древние суда финикийцев, эти корабли отличались



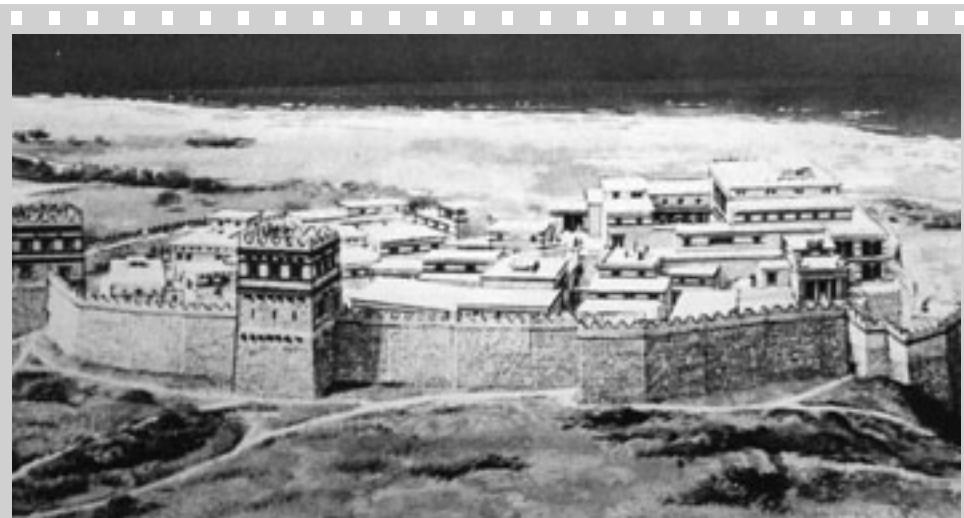
*Слои раскопанной Трои  
и небольшой амфитеатр римского периода*

более крупным изгибом штевней и имели много общего с более поздними судами североевропейских народов.

Как и на судах викингов, весла проходили через отверстия в бортах, чем обеспечивались удобное положение гребцов и их защита высоким бортом. Зазоры между веслом и бортом закрывались короткими кожаными рукавами. Управлялось судно одним рулевым веслом с поперечным румпелем, закрепленным снаружи корпуса на правом борту. Мачта, устанавливаемая в средней части, несла прямой парус с одним реем. По верхним поясам обшивки проходили орнамент в виде стилизованного изображения волны. Ахтерштевень с навешенными по обеим сторонам щитами завершался украшением в виде рыбьего хвоста. Такие же щиты крепились на верхней части форштевня и по всему борту. В носовой части судна устанавливалась скульптура в виде головы барана — конструктивный элемент, защищавший корпус при ударе тараном неприятельского корабля. Боевой металлический таран устанавливался на уровне ватерлинии и крепился к килевой балке. Широкие высокобортные, с большой седловатостью, корабли этрусков были достаточно мореходными для плавания в Средиземном море...

Покинув Вейи, мы отправились в Рим, к созданию которого загадочные этруски также приложили свою руку. Цари из рода Тарквиниев правили на Капитолийском холме более полувека. Несмотря на то, что великий Рим не сохранил памятников этрунского владычества, он, без сомнения, обязан им своим расцветом в VI веке до н.э.

Дорога из Рима назад в Триест заняла у нас чуть более десяти часов. «Одиссей» за время нашего отсутствия ребята перевели от пирса в центре города к месту его погрузки. Лодка еще до конца года прибудет назад в Одессу, где начнется подготовка к новому походу, а встреча с этруской историей, такой близкой нашему проекту, навсегда останется в памяти.



**Так, могла выглядеть Троя времен Троянской войны**



## Глава 9. *Турецкий след*

Как уже писалось ранее, «морские народы» включали в себя множество племен. Не все они были выходцами из глубин Балканского полуострова. Без сомнения, часть этих племен поддержали основную группу, будучи угнетенными Хеттским царством. Из государственных образований в Восточном Средиземноморье хеттские источники упоминают Лацпас (вероятно, остров Лесбос), Арцаву (вероятно, долина реки Большой Меандра), Лукку (юго-западное побережье Малой Азии), Кицувадну (верховья рек Сейхан и Джейхан), Аласию (Кипр) и другие. Арцаву, Лукку, Мири, Хапалу, Кицувадну, занимавшие пространство от берегов Эгейского моря (на западе) до реки Евфрат (на востоке) и от реки Большой Меандра, озер Эгридир, Бейшехир, Туз, верхнего течения реки Кызыл-Ирмак (на севере) и до берегов Средиземного моря (на юге) принято называть Лувией. Племена живущие в этом регионе во II тыс. до н.э., пользовались лувийским языком, который являлся одним из индоевропейских языков южной Малой Азии. Язык этот был близок к хеттскому. Известен он по отдельным словам и фразам в хеттских текстах, а также по некоторым элементам малоазийской топонимики; обозначению названий гор, рек и населенных пунктов. Так, к примеру, суффиксы -асса и -анда в названиях населенных пунктов и местностей указывают на то, что древнейшие обозначения этих наименований несут на себе отпечаток лувийского языка.

Одним из племен «народов моря», нападавших на Египет при Рамзесе III, были рк' или лк', отождествляемые с одним из лувийских племен — лукка. Луккийцы, позднее называемые ликийцами без сомнения, были не единственными малоазиатскими племенами, поддержавшими нападавших. И Хеттское государство, и Египет притесняли и держали в повиновении народы, жившие на территории современных Палестины, Ливана и юга Турции. Возможно, и сила «народов моря» от поколения к поколению, а экспансия их длилась более 150 лет,

возрастала благодаря присоединению все новых и новых племен и народностей, угнетавшихся соседними, большими державами.

Осталось ли что-либо от того далекого времени на побережье Малой Азии? Вероятно, не найти сегодня древнейших останков сооружений или других артефактов, но вот названия населенных пунктов... Возможно, давно забытый лувийский язык поможет найти следы канувших в лету завоевателей.

Над всем этим я задумался в тихом, уютном городке Овидиополь, в 50 километрах от Одессы. Именно сюда мы привезли из Италии «Одиссей». Здесь наш член отдохнет до следующего похода. Мне же и моим друзьям Сергею и Веронике Рябоконь предстоит осуществить уникальное путешествие в Малую Азию по пути движения «морских народов». Нашим организатором и спонсором стала украинская судоходная компания «Укрферри» в лице директора А. Я. Курлянда, осуществлявшая доставку нашей группы и автомобиля в город Стамбул на пароме «Южная Пальмира».

Писать о таком мегаполисе, как Стамбул, в котором проживает более 14 миллионов человек, дело не благодарное, да и что могло здесь остаться от времен, которые нас интересуют? Ничего! Нет, остался сам великолепный пролив Босфор, по которому когда-то сплоченной массой двигались неказистые долбленки завоевателей.

Археологи утверждают, что 3300–3200 лет тому назад пролив не был безлюден и пустынен. Уже в III тыс. до н.э. здесь проживалиprotoфакийские племена, поклонявшиеся богине Ас. Именно им принадлежит первый жертвенник и укрепление, построенное со стороны Мраморного моря—Ускюдар или Аскутра, что переводится как «цитадель на полуострове».

Фракийцы и пеласги в начале II тыс. до н.э. заселили южную часть пролива и продвинулись вглубь материка. Со временем возвеличивания Хеттского царства проживавшие здесь племена попадают под его влияние, а сама местность по-хеттски начинает называться Аситаванда. «Народы моря», видимо, с трудом справились с жителями Босфора, что косвенно можно понять из легендарного Троянского цикла.



Асесс,  
храм Афины.



Гомер утверждал, что аситане (жители Аситованды) сражались на стороне Гектора. Мы все хорошо помним, как долго и с каким напряжением сил велась троянская война, учитывая, что эти события явились лишь фрагментом большого переселения народов, то вероятнее всего, «морские народы» столкнулись с сильным сопротивлением аситан — жителей Босфора.

Нужно помнить, что для завоевателей это были первые длительные войны «в поисках пропитания для рта своего». Ранее на пустынных берегах Северо-Западного Причерноморья и юге Балкан воевать им было не с кем. Возможно отголоски событий происходивших на берегах Босфора и далее в глубине Малой Азии сохранились в анналах Хеттского царства. Из них становится известно, что во время правления Тутхалияса III (начало правления приходится на середину XIII столетия до н.э.) IV дважды хетты вели масштабные военные действия против страны Ассува. Сегодня ученые располагают географически Ассуву на южном побережье Мраморного моря вплоть до земель Виллусы (Трои).

Походы против Ассувы, а возможно против захвативших ее «народов моря» были прерваны из-за более страшного бедствия. Хеттское царство атаковали с северо-востока другие захватчики — племена каска. Ассува как союзник отпала от хеттов. Победили ли «народы моря» а затем и самих граждан Ассувы или те и другие присоединились к завоевателям ради большой цели разграбить богатый юг нам неизвестно.

Известно нашей экспедиции то, что нужно засветло покинуть вечный Византий-Константинополь-Стамбул, чтобы не застрять в многокилометровых пробках, к тому же это позволит нам быстрее добраться до пролива Дарданеллы и города Чанак-кале, вот уже много столетий охраняющего вход в Мраморное море.

Протофракийцы поселились на берегах Дарданелл в одно время с поселением на Босфоре. Древнейшее поселение носило имя Дадравана, что означало «страна мужа богини». Вероятно богини Ас. Гораздо позднее Дадравана стала Дарданеллами.

Пролив широк и достаточно длинен. О прохождении на гребном судне Босфора и Дарданелл я уже писал в книге «Ивлия». «Ивлия» имела более 25 метров



*Развалины древнего города, современные улочки и гостеприимные хозяева пансиона*

длины и 5 метров ширины, а наш «Одиссей» значительно меньше. Смотрю, как в проливе подбрасывает небольшие рыболовецкие баркасы и понимаю, что здесь пройти будет нелегко, но против Черноморских штормов это все же безделица.

Паром наконец-то переносит нас из Европы в Азию, точнее колыбель античной цивилизации Малую Азию. Надеюсь, что повезет и здесь о наших героях мы узнаем намного больше, к тому же от Дарданелл до Трои всего-то 25 километров. Гостей легендарной Трои встречает неказистый грубо сколоченный троянский конь, он же смотровая площадка, с высоты которой открывается великолепный вид на окрестности и далеко, далеко поблескивающий синевой пролив. Мало, что сохранилось от величественного города, а от эпохи интересующей меня и вообще почти ничего.

В каких-то пятидесяти метрах от главных ворот, которые когда-то вели во внутренний, окруженный мощными стенами Троянский акрополь, под небольшим дубом, мы разложили нехитрую снедь из маслин, брынзы и хлеба, разделив трапезу с россиянином Михаилом из Казани. Для него посещение Трои—это мечта всей жизни. Добирался он сюда из Антальи с тремя пересадками одиннадцать часов и был страшно огорчен, не обнаружив ни путеводителя на русском языке, ни одной российской туристической группы. Спасибо Сергею, великолепно владеющему английским. Он переводил нашему новому знакомому то, что рассказывал, активно жестикулируя, гид английской группе.

— Посмотрите вправо, там был лагерь ахейцев, а вон там бились Гектор и Ахилл, здесь хитроумный Одиссей оставил деревянного коня...

Уже вкушая брынзу с хлебом, я пытаюсь развеять грезы Михаила, но мое ерничество по поводу того, что все это сказка, написанная Гомером, и реального в ней ни одного слова, расстраивает казанца, и я замолкаю. Может быть, и хорошо, что миллионы людей верят в красивую сказку, да еще якобы подтвержденную находками прекрасных женских украшений, которые почти полтора века тому назад были сделаны Генрихом Шлиманом.

На самом деле история, хоть и не математика, но наука достаточно точная и правда состоит в том, что найденные Шлиманом украшения никогда не принад-



**Пергам**

длжали легендарной Елене, а окруженная мощными стенами Троя существовала на тысячелетие ранее гомеровской.

Вообще, город, как птица Феникс, девять раз возрождался из пепла, начав свое существование в начале III тыс. до н.э. Последнее городище относится уже к временам эллинизма и Римской империи. Еще в начале I тысячелетия император Август своими указами повелевал расширить храм Афины, построить театр и бани.

Жизнь на холме, который носит сегодня название Хисарлык, прерывалась по разным причинам: это и природные катаклизмы, сотрясавшие регион неоднократные землетрясения, и нашествие врагов, стремившихся подчинить город, занимавший выгодное положение вблизи пролива Дарданеллы. Внутренние конфликты занимают в этом ряду не последнее место.

Планомерные раскопки, проводимые в Трое с середины XX столетия, подразделяют девять культурных слоев, наиболее значительными из которых являются те, что относятся к временам Троя 2 Троя 6. Именно в слое Троя 2, относящемуся к периоду 2400–2200 гг. до н.э. нашел Генрих Штиман сокровища, хранящиеся сегодня в Пушкинском музее в Москве. Над городом, окруженным валом и мощными стенами, возвышались дворец и жилые здания из кирпича.

Троя 3 (2200–1800 гг. до н.э.) сменила царский дворец на укрепленный замок, который окружали не кирпичные, а каменные здания, а внешняя угроза привела, видимо, к тому, что во времена Троя 4 (1800–1700 гг. до н.э.) были сооружены более мощные наружные стены, а здания, оставив в нижней части каменные фундаменты и цоколи, в верхней возводили из кирпича.

Новый город, Троя 5 (1700–1550 гг. до н.э.) еще более заботился о своей защите, укрепив и возвысив защитные сооружения. Апогея защищенности и мощи достигла Троя 6 (1550–1275 гг. до н.э.) когда город расширился, стены достигли девятиметровой высоты и были сложены из колоссальных блоков, входивших друг в друга.

Пять ворот охранялись системой рвов, валов и башен. Величественный город



*Развалины, некогда величественных храмов и амфитеатра*

погиб в результате землетрясения, на его останках расположилась гомеровская Троя, использовавшая все, что не было разрушено.

Троя этого периода и была вовлечена в процесс переселения народов из глубин Балканского полуострова, от них и пострадала и, просуществовав после природного катаклизма всего 175 лет, к 1100 году до н.э. приказала долго жить, возродившись только в начале VII в. до н.э.

Троя 8 (700—333 гг. до н.э.) вначале находится под влиянием греков, а с 563 года до н.э. попала под влияние Персии. Поздние времена связаны с именами Александра Великого, Цезаря и уже упоминавшегося Августа, но так называемая Троя 9 (334 г. до н.э. 460 г. н.э.) никогда не достигла величия и могущества городов, находившихся на этом месте ранее.

Совершенно удивительно, но об этих реальных событиях экскурсоводы почти ничего не рассказывают, уделяя главное внимание гомеровским персонажам и критике Генриха Шlimана, варварски раскопавшего холм Хисарлык в поисках сокровищ царя Приама.

Пока я раздумываю над реалиями, Сергей вновь переводит Михаилу дополнения к сказке, которую очередной гид рассказывает американской группе, расположившейся в метрах десяти от нас. Американцы внимательны, как отличники в школе, и только один молодой парень посматривает в нашу сторону, улыбаясь. Несколько шагов — он приветствует нас, а мы его. Желая нам приятного аппетита, он сожалеет, что экскурсии с гидом не позволяют запросто поваляться на траве, и догоняет свою группу.

Заспешил и Михаил — ему предстоит долгая обратная дорога в Анталью, а я абсолютно счастлив, что можно никуда не спешить и предаваться безмятежному покою на развалинах Трои, преломляя хлеб и брынзу и наблюдая, как вдалеке, будто паря над землей, медленно движутся сухогрузы, преодолевая течение пролива Дарданеллы.

Я думаю о том, что время сильного разрушения Трои совпадает с временем нашествия, так что уж совсем не трудно представить себе нападавших не только в обличьях благородных Агамемнона и Одиссея, но и в головных уборах из перьев,



бородатых с дико горящими алчными глазами налетчиков. Идиллическую картину нашего отдыха и моих дум нарушают не только представления о страшных днях падения этого города под натиском ахейцев или других захватчиков, но и возгласы сторожка, оповещающего, что памятник закрывается.

Покинув Грою к ночи мы приезжаем в небольшой турецкий городок Берхамкале хранящий историю и легенды древнего города Асса, чье название несет в себе ту самую часть лувийского слова —асса. У людей нашедших здесь место для поселения еще в III тыс. до н.э. Асса обозначало «высокое место». Возможно здесь «народы моря» встретили своих первых союзников. Но об этом можно только догадываться. Сегодняшняя Асса или по-гречески Ассос встречает туристов руинами грандиозного храма. Ночью я поднимаюсь на него в предвкушении чего-то необычного.

Ветер облизывает вершину холма, перекатывая по фундаменту разрушенного храма Афины сухую, сбившуюся в бесформенные комья, траву. В мерцании звезд кажется, что по каменным плитам движутся тени. До рассвета еще далеко, но я устанавливаю фотокамеру на треногу. На открытой площадке долго не высидеть — холодно. Прячусь от ветра за мраморный барабан, некогда бывший одним из фрагментов огромной колонны. Здесь тоже долго не высидеть, лучше лечь...

Звезды, словно крупный бисер, подброшенный кем-то ввысь, так и застыли на небосводе. Чудно, но ковш Большой Медведицы почему-то очень низко над горизонтом, он совсем рядом, протяни руку...

Я больше не удивляюсь тому, что великий Аристотель (384–322 гг. до н.э.), прибыв в это место, прозванное греками Ассос, решил остаться здесь навсегда. И это после величественных Афин, где он прожил более двадцати лет, будучи вначале служителем, а затем и преподавателем школы Платона.

После смерти Платона Аристотель по политическим мотивам покидает Афины, долго путешествует и, наконец, останавливается в Ассосе, где организовывает ученую школу, слушатели которой изучали философию, историю, ботанику, зоологию и другие предметы. Возможно, не измени он своего решения и не под-



*Подводные находки в районе Фокеи*



дайся уговорам македонского царя Филиппа, не узнал бы мир имени величайшего полководца древности — Александра Македонского, которому Аристотель стал учителем и наставником.

Ассос тогда вошел бы в мировую историю как город ученых, философов и мудрецов. Но, увы, Ассос дремлет в небытии, а Александр уже тысячелетия не дает покоя тиранам всех народов.

Горизонт начинает светлеть. Очень хочется уловить мгновение, когда появится край солнечного диска. Но даже сейчас, в последних мерцаниях звезд, начинают прорисовываться очертания греческого Лесбоса, который от Ассоса отделяет неширокий пролив. Наряду с Троей он стал одним из первых в цепи завоеваний «народов моря».

Заслужив мифологическую славу острова, на котором проживали только женщины, на самом деле исторически плодородный Лесбос прославился своими выдающимися поэтами Сапфо и Алкеем, философами — помимо школы Аристотеля на острове в разные времена существовали философские школы Теофраста и Эпикура.

Солнце поднимается все выше, ускоряя свой бег. Дрожа от холода, я долго ждал, когда же появится оранжевый диск, а сейчас не успеваю перемещать треногу с фотоаппаратом, чтобы сфотографировать останки храма во время восхода.

Став напротив места, где находился алтарь, понимаю, что храм был своим создателем ориентирован входом на запад. Проходя по небосводу, солнце с рассветом освещало его задник, закат же долгое время освещал сквозь колонны алтарную часть. Вероятно, эта часть дня и была посвящена ритуалам, обрядам и приношениям.

Греческий Ассос был расположен на склоне холма, спускаясь ступенями зданий к морю. Современный Берхамкале, укрываясь от ветров, приютился на противоположном склоне.

Море из его неказистых, но очень уютных домиков не видно. Сегодняшний поселок сплошной туристический центр, каждый дом это пансион, а несколько уочек, ведущих на вершину, — сплошной рынок всего экзотического, что произ-



*Фокея всегда была портом и центром лова рыбы*



водится в Турции. Это и домотканые ковры, и глиняные сосуды, изделия из камня и стекла, и конечно же, оливковое масло, изготовленное совсем рядом в долине, где раскинулись плантации маслин.

Чуть согревшись, начинаю спуск. Последний взгляд на храм. Солнце уже высоко, по плитам фундамента спешит небольшая ящерица. Ей и невдомек, что здесь размышлял над устройством Вселенной мудрый Аристотель.

Спускаюсь с холма, примерно в пятидесяти метрах от вершины, на краю обрыва небольшой дом, часть его фасада сложена из мраморных плит, явно ранее принадлежавших храму, одна из которых украшена высеченным византийским крестом. Сегодня это мусульманская молельня. Совсем бы не удивился, если бы узнал, что до античного храма здесь было языческое капище, где приносили жертву, жестокие морские завоеватели. Такое уж это уникальное место. Но оно, как известно, не одно на белом свете из века в век, из эпохи в эпоху, привлекало к себе колдунов, оракулов, жрецов и священников... В каких-то ста милях на север — монашеский Афон, в сорока монастырях которого денно и нощно молятся православные монахи. А ведь на этом самом месте в античности находился крупнейший храм Зевса.

Мне навстречу спешат Вероника и Сергей. Перед отъездом, объехав холм, мы осматриваем раскопки некрополя римского времени и, конечно же, амфитеатр, обращенный к морю. Полуденное солнце серебрит воду, Лесбос нависает над проливом напротив нас. Не пойму, зачем здесь сцена и актеры, одного роскошного вида, сотворенного природой, достаточно для представления под названием жизнь. И все же в этом театре не только заседали, решая городские проблемы, но и смотрели представления, и, конечно же, играли здесь гомеровские «Илиаду» и «Одиссею». Играли?.. Или наблюдали, как по проливу к берегам Трои двигались корабли ахейцев?

Следует добавить, что по морю от Ассоса до Трои всего дневной переход для гребно-парусного судна. Думая обо всем этом, я не мог не вспомнить развалины Трои, на которых мы были сутки назад, и еще раз не отметить тот факт, что именно здесь, в Ассе, нападавшие могли встретить радушный прием, ведь Троя,



**Некрополь славного Герополиса**

или как ее еще называют по-ливийски — Трува, geopolitically находилась ближе к проливу, а следовательно, к торговой магистрали и, безусловно, экономически представляла больший интерес для торговой деятельности, чем Асса, что вызвало зависть и озлобление. Падение Трои было на руку ближайшим соседям. А кто уж ближе был к ней, как не город на Высоком месте?!

Узкая дорожка бежит от Ассоса вдоль моря. Осень и бесчисленное множество кемпингов на берегу пустынны. Летом, вероятно, здесь яблоку негде упасть, да что там яблоку — маслине.

Все склоны усажены этими деревьями, и галечные пляжи укрыты толстым слоем узких и острых маслинничных листьев. Искупавшись, обнаруживаю на берегу небольшой белокаменный дом, вокруг которого, тесно прижавшись друг к другу, растут гранат, хурма, мандарин, лимон, кокосовая пальма, инжир, фисташковое дерево и пару видов олив. На всех деревьях плоды. Не сомневаюсь, именно так и выглядел Адамов рай.

Сышен легкий морской прибой. По правде говоря, у меня на глаза наворачиваются слезы. Их появление связано с тем, что на мгновение я перенесся на родину моих предков по материнской линии, в город Туапсе на Черном море. Родовой дом, построенный еще в начале XX века моим прадедом, стоял на холме, в пяти минутах ходьбы от набережной, и утопал в зелени сада, где тоже росли инжир, гранат и лимон. И достаточно много крапивы, которой мне грозили, когда я бесшабашно лазил по деревьям, пытаясь добраться до спелых плодов.

Да уж, как говорят, «кровь — не вода» да и генетика — не дура. То, что заложено внутри нас, все равно когда-то проявится. Сколько бы я не стоял у березовой рощи, не вызывает она у меня никаких чувств, а вот за потемневшим, лопнувшим инжиром и сейчас украдкой тяну руку. Впрочем, полузаходшая маслина с ее горьким плодом не вызовет у россиянина или немца тоже никаких чувств, а для южанина она важна не менее чем хлеб.

Уже в сумерках мы обнаруживаем указатель обозначающий, что небольшой городок Фоча, тысячелетиями греками называемый Фокея, лежит в двадцати километрах. Дорога вьется вдоль моря по изрезанному бухтами горному побережью.



*Мегалиты городской стены и амфитеатр Герополиса на 12 тысяч мест*

Обочина угадывается с трудом, создается впечатление, что в этих местах никто не живет. И вдруг низина оживает огнями. После темноты и опасной дороги, как в сказке, возникает удивительный городок, полный отивающихся, прогуливающихся по набережной.

Поздний вечер, но из открытых ресторанчиков звучит легкая музыка, отовсюду слышна многонациональная речь. Фокея — это многовековой опыт того, как еще за II тыс. лет до н.э. создавались прибрежные поселения, и не только в Малой Азии, но и по всему Эгейскому морю. Два критерия были наиболее важными это безопасность и пресная вода. Ассос, Фокея, Книд, Приена и сотни других поселений создавались на окончностях, глубоко врезающихся в море полуостровов, обязательно имеющих спокойные бухты для организации гаваней и портов.

Очень важным было то, чтобы от внешнего мира город отделялся непроходимым горным массивом. Так, в упомянутый Книд до сих пор нет автомобильной дороги, и с внешним миром его соединяет пешеходная тропа. Об узких извилистых дорогах, ведущих к Ассосу и Фокею, я уже писал. Следует отметить, что эти дороги появились не так давно, всего 50–60 лет тому назад.

Естественные преграды создавали безопасную обстановку и защищали поселения от племен, перемещавшихся по плоскогорьям Малой Азии.

Связаны с внешним миром древние поселения были водными маршрутами. Не зря в античности мыслители сравнивали Средиземное море и народы, расселившиеся на его берегах, с болотом, вокруг которого расселились и квакают лягушки. Как они были правы! Вот уж точно, подобно лягушкам люди, живущие вокруг Эгейского моря и на сотнях его островов, никогда далеко не удалялись от своего водоема.

Море давало необходимые пути сообщения и морскую пищу, горы — защиту и камень для строительства зданий, узкие долины были великолепным местом для выпаса домашних животных и выращивания олив и винограда. Отличались между собой гористые полуострова только одним — наличием питьевой воды.

Фокея носила еще одно древнее название — Паувакка, что в переводе с лувийского означало «место у источника». Название это говорит само за себя.



*Центральная улица античного Герополиса*

Благодатная местность, жизнь здесь не замирала никогда, хотя добраться сюда совсем нелегко. В современной Фоче почти ничего не говорит о славном прошлом. Что же славного совершили его жители? — спросите вы. Ни много, ни мало именно фокейцы основали Массалию, будущий Марсель, и еще десяток других населенных пунктов по всему Средиземному морю и целое тысячелетие после Троянской войны считались наряду с финикийцами лучшими мореходами в регионе.

Недаром часть исследователей считает, что до фокеев здесь проживали легендарные турсы или этруски, о действиях которых шла речь в предыдущей главе. И как не согласиться с ними, когда еще великий Геродот считал исконным местом обитания будущих покорителей Апеннинского полуострова именно малоазийскую Лидию. Фокея граничит с Лидией — землей известных всему миру богатейших лидийских царей, речь о которых пойдет ниже.

Возможно, именно этруски поспособствовали «народам моря», поделившись опытом кораблестроения и мореплавания. А такой опыт для дикарей много стоил. И не только поделились опытом, но и стали союзниками в походе на юг. Примитивные долбленки «морских народов» для дальних походов не годились, да и далеко от берега плавать не могли. Такие лодочки как наш «Одиссей», захваченные непогодой, могли оказаться на берегу Другое дело суда Эгейского бассейна, известные по изображениям Крито-Микенской цивилизации. Они легко преодолевали большие расстояния, не боясь штормов, да еще и там, где что ни бухта, то приют. Возможно, именно эти обстоятельства сделали жителей таких городов, как Фокея, достаточно беспечными. Поселения не укреплялись ни со стороны суши, ни со стороны моря, так как надежда на хорошую погоду и собственный флот была лучшим защитником.

Да и кто в страшном сне мог представить, что на побережье нападут не десяток галер соседей, с которыми можно было справиться, а сотни странноватых примитивных судов, переполненных жестоким народом, не знавшим пощады?

Теплое ласковое море не только сыграло злую шутку с обитателями его берегов, но и послужило уроком. В I тыс. до н.э. города побережья «одеваются» в броню из высоких стен, рвов и башен. Как известно, «народы моря» двигались по



*Сказочные травертины — чудо природы*

территории Малой Азии по двум маршрутам. Вдоль побережья — на кораблях, и по равнинам — на примитивных повозках, в которых перевозили свой нехитрый скарб. Продвигаясь по побережью, захватчики углублялись в долины всех крупных рек полуострова, выходя и на плоскогорья. Под их натиском пали не только города побережья, но и хеттские города внутри Малой Азии, что сильно подорвало Хеттскую державу, окончательно разрушенную Ассирией в XII столетии до н.э.

В один из таких разрушенных во времена хеттов городов — Парнгауму, мы и решили попасть. К тому же лувийская Парнгаума, что означает «Высокий крепостной город великой матери», II тыс. до н.э. не что иное, как величайший город Пергам античного мира.

Современная Бергама — небольшой турецкий городок, живущий повседневными заботами, прерывающимися призывом муэдзина к молитве. Время нашего путешествия совпало со священным для всех мусульман месяцем рамадан, во время которого, согласно заповеди Магомета, правоверные ведут аскетический образ жизни, вкушая пищу и воду только после захода солнца.

По правде сказать, время это нелегкое, думаю, пожестче христианского предпасхального поста. Еще в Ассосе задолго до рассвета я был разбужен барабанной дробью и громкими выкриками. Тогда, не зная, что происходит, вспомнив фильмы о Востоке, подумал, что это означает: «Спите жители города. В Багдаде все спокойно». Конечно же, я ошибся. Оказывается, это помощник муллы оповещал верующих, что необходимо подниматься и кушать. Позднее ни есть, ни пить уже нельзя.

Все время нашего путешествия по ночам нас сопровождали барабанная дробь и отчаянные возгласы. Кроме космополитичного, делающего деньги Стамбула, где как поздним вечером, так и днем кофейни и ресторанчики были заполнены посетителями. Хочется верить, что все они были туристами.

Преодолев узкие улицы современной Бергамы, по направлению указателя начинаем подъем на возвышающийся над долиной скалистый холм. Подъем крут, и идет он вокруг холма по спирали. Еще издалека хорошо просматриваются мраморные колонны, взметнувшиеся ввысь, словно ракеты, приготовившиеся к старту. Это



Эфес. Реконструированный фасад знаменитой библиотеки

и есть останки величественного города Пергама, соперничавшего своей роскошью со многими богатыми городами Средиземноморья и Ближнего Востока.

Расцвет города пришелся на послемакедонский период, когда он стал центром Пергамского царства, занявшего достаточно большую территорию от Мраморного моря на севере до Смирны на побережье Эгейского моря.

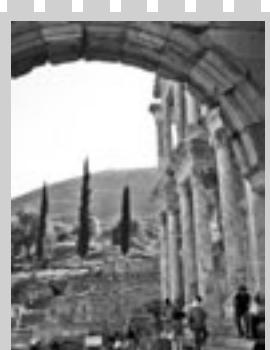
Подъем на автомобиле завершен. Дальше вырубленные в скале ступени, с аккуратно проложенным водостоком, приводят нас на широкую площадь, хранящую большое количество мраморных фрагментов. На ее краю высокая сторожевая башня, под которой разместился театр на десять тысяч мест. Размеры сооружения впечатляют, и вновь отмечаю, как и в Ассосе, что актеры здесь неуместны. Со ступеней театра открывается панорама на долину такой красоты, что дух захватывает. Диву даешься, как умело строились культовые, государственные и развлекательные сооружения задолго до наших дней.

Стоя далеко внизу, а рядов в пергамском театре восемьдесят, один из туристов начинает аплодировать, звук хлопков прекрасно слышен на самом верху, хотя все сооружение открыто ветрам.

В еще большее замешательство меня приводит почти стометровая галерея, состоящая из арок сложенных из камня и обожженного кирпича. Высота каждой арки около десяти метров и уходят они вглубь холма. Первоначально предназначение этого сооружения оставалось для меня загадкой, но поднявшись на площадь над арками, я понял, что их сооружение было организовано для того, чтобы увеличить размеры площадки, на которой стоят те самые, хорошо просматриваемые из долины колонны храма Траяна, сооруженного в 117 году.

Какого уровня технического мастерства нужно было достичь, чтобы поднять и водрузить на вершину холма тысячи тонн белого, как снег, мрамора?

И это достигалось без механических движителей. Ведь все строилось вручную, самыми передовыми были только системы блоков и полиспастов. В который раз восхищаюсь талантам римских зодчих, создавших не только города, но и мировую сеть дорог, объединивших тысячи населенных пунктов империи с их храмами, учреждениями, банями и библиотеками.



*Эфесский амфитеатр и городские развалины*

Кстати, о библиотеках. Южнее храма находилась библиотека, крупнейшая в тогдашнем мире. Она соперничала по своему собранию с известной Александрийской, что вызывало немалое раздражение в Египте. Дело даже дошло до того, что египтяне ввели эмбарго на поставку в Пергам папируса, чем вынудили последних изобрести такие методы обработки кожи, при которых она достойно заменила бумагу из папируса. Произошло это в 180 году до н.э., и вскоре пергамент был оценен по всему миру, так как подлежал более компактному хранению. Его не надо было сворачивать в свитки. Форме современных книг мы также обязаны пергаменту, так как хранили, а позже и переплетали кожаные листы в пачки в виде книг.

Соперничество между библиотеками закончилось трагедией. Коварная Клеопатра уговорила Антония подарить ей двести тысяч собранных в Пергаме пергаментов и свитков. Их перевезли в Александрию, где они и погибли вместе с другими в конце III века, во время восстания христиан.

Древнейшее сооружение на Акрополе — храм Афины (III в. до н.э.), обнесенный колоннадой из 190 колонн. Ко времени изобретения пергамента относятся и величественное сооружение — алтарь, посвященный Зевсу и Афине, с идущим по кругу рельефом борьбы богов и титанов.

Поднимаюсь еще выше, на самую вершину холма. Туристов здесь почти нет, только ветер да тысячи фрагментов зданий различных эпох, и «сердце» города.

«Сердцем» в данном случае является огромных размеров колодец — накопитель дождевой воды. По моим подсчетам, ее здесь могло содержаться около 700 м<sup>3</sup>. Немало, что было очень важно для поддержания жизни во время военных действий и при осадах, коих Пергам пережил множество.

Грабили его и персы, и Александр Великий в 334 г. до н.э., и другие мелкие тираны, в том числе и римляне до 129 года, когда Пергам стал столицей провинции Азия. Но он извечно возрождался благодаря своему местоположению и, возможно, особой ментальности. Ведь именно здесь стяжал и хранил часть своих богатств последний лидийский царь Крез, с чьим именем связана поговорка: «Богат, как Крез».

Одиночное дерево возле домика охраны, в корнях которого сделан подиум



*Домик, в котором по преданию жила  
Дева Мария — Матерь Божия*

для отдыха. Панорама заставляет думать о возвышенном, немного чувствуешь себя даже каким-то властителем, видимо такие чувства вызывают мегалитические останки древнего города, стоящего на вершине, и величие природы, даровавшее Малой Азии чудесный климат, трудолюбивых жителей и ни с чем не сравнимый ландшафт.

В последний раз окинув взглядом начинающий затягиваться вечерней дымкой холм, прощаемся с Пергамом. Но не прощаемся с историей богатейшего человека античного мира, царя Лидийского царства, в столицу которого Сарды, находящуюся от Пергама всего в 100 км, мы направляемся.

Осень в Турции чудесная пора: уже не жарко, ветерок охлаждает землю, подарившую труженику великолепный урожай. По всем дорогам продаются сладкие, как мед, дыни, торговцы зычно зазывают приобрести арбузы, помидоры, перец и, конечно же, хлеб. Хлеб в Турции не просто вкусный, он везде разный: воздушный, легкий, чуть сладковатый и дурманящий пахнущий. Выращивают турки и овощи, и пшеницу на очень бедной земле красноватого цвета и не подозревают, что есть страны, где земля черна, как ночь, плодородна, как богиня Артемида, а хлеб безвкусный и некрасивый.

Сарды открываются с дороги высокими фасадами полуразрушенных зданий. Даже не верится, что в прошлом этот город играл такое огромное значение в торговом мире. Именно здесь оканчивался Великий шелковый путь, начинавшийся за тысячи километров в бесконечно далеком Китае. Сарды и Сузы, столицу государства Ахеменидов, соединяла «Царская дорога» — одна из старейших дорог Малой Азии. Фотографируя ее раскопанный фрагмент, в который раз удивляюсь техническим достижениям древних народов. И это задолго до Римской империи!

Лидийский царь Крез правил в середине VI в. до н.э., а победивший его персидский царь Кир II дожил до 529 года до н.э., передав власть Камбису, вслед за которым над огромным государством, частью которого стало Лидийское царство, властвовал с 522 по 486 годы Дарий I. Именно ему принадлежит приказ, данный армии, высечь море после того, как наведенный через пролив Дарданеллы pontонный мост разрушила возмутившаяся стихия. Забавная, наверное, была кар-



Сохранившиеся  
барельефы  
в Эфесе.



Памятник Геродоту в Галикарнасе (Бодрум) (справа)

тина, когда десятки тысяч воинов, вытянувшись вдоль пролива, кнутами, мечами и копьями колотили по воде.

Но вернемся к Крезу. Откуда же у лидийских царей было богатство, вызывавшее зависть соседей, стремившихся любой ценой подчинить себе их государство. Ответ банален. Долина реки Герм, где лежат Сарды, и окружающие горы были богаты месторождениями золота. Добыываемый металл, столь любимый во все века и у всех народов, позволил лидийцам первыми начать чеканку золотых монет, что привело к появлению устойчивого денежного эквивалента и значительно расширило торговые возможности.

Лидийская аристократия нажила огромные богатства, пустив в оборот золотые монеты, и без преувеличения купалась в роскоши, ведя беспечный образ жизни. Богатые лидийцы снискали у греков репутацию изнеженных людей.

Армия состояла из наемников, и во многом благодаря этому страна стала легкой добычей персов. Но как все в подлунном мире повторяется! Чуть более, чем через два столетия, купавшаяся в роскоши, изнеженная Персия пала под настиском Александра Македонского, изнеженный потомок могущественного Дария I — Дарий III, принял яд. Но и победители, вкусив сладковатый плод роскоши и изнеженности, вскоре потеряли свои владения, доставшиеся стремительно развивавшемуся Риму. Не надо напоминать читателю, что стало с Римской империей, достигшей небывалой власти, роскоши и богатства...

Не все досталось Киру II после поражения Креза. Часть богатств была переправлена в Иран, где и затерялась. Возможно, еще не настало время, когда роскошные золотые изделия лидийских царей будут найдены, а, может быть, их уже поглотило время и людская жадность. Одно уж точно богатство осталось после Креза — эта мудрость, дошедшая к нам сквозь века. Его имя вошло в поговорки и легенды. Согласно преданию, перед началом войны с Киром II, Крез направился в Дельфы, чтобы получить совет оракула: начинать ему войну или нет. Оракул предрек: «Перейдя реку Галис, ты разрушишь великое царство». Так и произошло, Крез разрушил великое царство, к сожалению, свое собственное.

Не менее поучительна встреча гордившегося своим богатством и роскошной



*Найдены под водой в районе мыса Гелидония и груз, поднятый со знаменитого гелидонийского судна времен походов «морских народов»*

жизнью царя с философом и мудрецом Солоном. Тот предупредил Креза, что не стоит считать себя счастливейшим из людей, пока жизнь не подошла к концу... Жизнь царя окончилась вместе с разоренной персами страной. Но кто же из властителей мира сего когда-нибудь прислушивался к мудрецам и философам, или кто-то из них попытался взглянуть на ход истории?! А она, как ни парадоксально, движется по спирали, меняются лишь декорации и технические новации, окружающие нас, суть же остается прежней: не будешь развивать свое государство — будешь работать на чужое, не будешь кормить свою армию — будешь кормить чужую.

В современной Турции с этим все в порядке. Полиция и армия здесь видны за милю. Не хочу сказать, что страна милитаризована, но и полицию, и жандармерию, и воинские подразделения во время нашего путешествия мы видели воочию во всех малых и крупных городах, иногда это напоминало времена Советского Союза, но не надо забывать: Турция на переднем плане азиатских конфликтов, граничит она и с Ираком, и с Сирией, которая активно поддерживает Палестину. Не снята и внутри страны напряженность между турецким и курдским населением, да и с Грецией отношения не всегда добрососедские. Взять хотя бы кипрскую проблему, помешавшую островному государству вступить в Евросоюз. Это с одной стороны, а с другой, если посмотреть на видимое наличие вооруженных сил, то чувствуешь себя в безопасности, и хорошо, что у развивающейся стремительными темпами страны хватает средств и на экономику, и на поддержание в отличной форме своих силовых структур.

На месте Сард времен Креза, Дария и Александра Македонского римлянами был построен помпезный имперский город, чьи частично реконструированные здания наводят на мысль о том, что город благодаря своему местоположению никогда не бедствовал, о чем можно судить хотя бы по великолепно сохранившимся мозаичным тротуарам времен Византийской империи.

Как ни странно, меня и моих друзей больше всего поразили не торговая площадь многостолетней давности, окруженная портиками, поддерживающими сотней колонн, и не гимназия с библиотекой, а расположившийся за ними мраморный бассейн овальной формы длиной около тридцати метров, шириной восемь



метров по всему периметру, в который опускались ступени. В бассейн подавалась теплая, нагреваемая рядом в банях вода, которая по специальной водоотливной системе уходила далее к реке. Посидев на краю бассейна, я понял, почему в переводе «Сарды», что по лувийски звучит «Сварда», обозначает «счастливое место у реки». Вот уж точно на планете есть счастливые места, и это одно из них, и не даром завоеватели, начиная с «народов моря», так стремились сюда.

После Сард неширокая, окруженная хлопковыми полями дорога приводит нас в турецкий городок Памуккале, что в переводе означает «хлопковый замок» — еще одно поселение III тыс. до н.э., которое захватили «народы моря» на сушу. Местность в те далекие времена носила лувийское название Саура, что означает «священный город». Уже тогда известность ему приносили теплые источники. На месте одного из них лувийцы основали святилище для поклонения матери-богине. Не могли не знать о нем завоеватели из далеких Балкан. Позднее он оставался священным и у греков и у римлян, и звался в честь богини Геры — Герополис.

Это место, без сомнения, является одним из природных чудес света, и хотя ранее мы знали об этом, лучше, как говорят, один раз увидеть, чем сто раз услышать. Городок уже спал, когда, найдя приют, мы решили прогуляться при свете полной луны. Несколько близлежащих холмов заметно отличались от окружающего ландшафта своим цветом. И виной тому был не только лунный свет, но и цвет самих возвышенностей.

Порода была белой, и первоначально мне вообще показалось, что это соляные горы. Но на вкус кусочек породы оказался несоленым. Окружающую тишину нарушало только урчание воды, текущей по проложенным с вершин холмов водостокам.

Загадочностьочных открытий стала понятна ранним утром, когда взошедшее солнце осветило изумительной белизны холмы. Их цвет был непосредственно связан с водой, чье урчание мы слышали ночью, а точнее с известняковой породой, которая тысячелетиями вымывается и выносится из глубин на поверхность.

По правде сказать, нам повезло. Поленившись вновь подниматься на возвышенность пешком, мы выбрали более длинный путь, доехав автомобилем



*Реконструкция гелиодонийского судна*

к северной части холма... И очутились в центре огромного некрополя. Такого некрополя до сих пор я никогда не видел. Здесь более 1200 гробниц разных эпох, как в виде четырехугольных сооружений римского периода, иногда достигающих нескольких этажей, так и курганов, насыпанных над круглой стеной — лидийского культа. Сами того не желая, мы оказались на кладбище величественного в прошлом города Гиерополиса, раскинувшегося над знаменитыми на весь мир известняковыми холмами. Гиерополис, редко упоминаемый в источниках, тем не менее был одним из крупнейших городов Малой Азии в Римский период. На счастье, от него сохранился не только поражающий воображение некрополь. Раскопанная улица города за ним когда-то имела 1200 метров длины, 6 метров ширины и с обоих сторон венчалась рядами колонн. Она была построена в 84 г. до н.э. в честь императора Домициана. Ее начало в виде ворот с тремя арками и некрополь разделены площадью, на которой возвышается немалых размеров банный комплекс, чья мегалитическая кладка больше похожа на сооружение крепостных стен.

Прошу Сергея стать возле циклопической постройки, чтобы ощутить масштаб. Вот уж удивительны коллизии истории. Банный комплекс в византийское время был церковью, откуда в последний путь отправлялись христиане пополнять ряды умерших в античный некрополь.

Колонная улица приводит нас к холму, на котором расположился уже привычный для местных городов театр и останки крупного храма Аполлона. Храм занял свое место на фундаменте более ранней культовой постройки в честь финикийского бога Мена, а тот в свою очередь заменил верующим святилище богини Кибелы. Всех их объединяет вера в загадочные силы природы, проявляющие себя в пещере возле святилища. Пещера и ранее, и в античный период считалась воротами в подземный мир и использовалась жрецами для устрашения людей и управления ими. Благодаря капризам природы из недр выходит не только вода, наполненная известью, но и смесь газов с большим содержанием углекислого. Жрецы, показывая свою магическую силу, бросали в пещеру птиц с требованиями к богам подземного царства убить ее.



*Среди находок — свинцовые отлики*

Бедняга погибала, верующие устрашались, жрецы утверждались. Не удивлюсь, если время от времени в пещеру отправляли не совсем лояльных граждан. Сегодня храмовый комплекс и пещера закрыты, как закрыта большая часть театра. Огромное сооружение было рассчитано на 15 тысяч человек. Его украшают рельефные изображения, символизирующие жизнь бога Дианиса, покровителя театра.

Театр в Гиерополисе единственный, где сегодня нельзя спуститься на сцену. Табличка на русском языке гласит: «Проход закрыт. Мрамор руками не трогать». Осматривающие храм туристы из России спрашивают гида:

— Почему табличка только на русском языке?

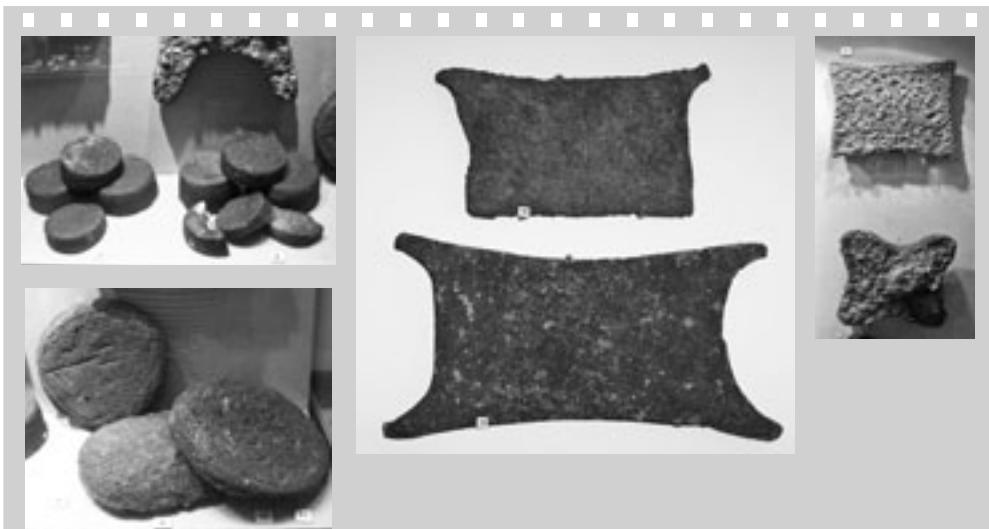
Тот не без иронии отвечает:

— Потому что только русским легче запретить, чем объяснить.

Памуккале одно из наиболее посещаемых мест отдыхающими из стран СНГ. Анталья и десятки километров сплошных курортов на Средиземноморье всего в 200 км. Не то, что Троя или Пергам. Здесь с русскоговорящими туристами прибывает 10-15 автобусов в день. А наш соотечественник, как известно, любит искусство не только глазами, но и руками. Издревле ведь говорят: «Глаз видит, зуб не ёмет». Так вот и огородили в Гиерополисе все самое ценное, чтобы глаз видел, а ручками достать было нельзя, и еще десятка два сторожей охраняют периметр античного города.

Сам же Хлопковый замок даже с верхних рядов театра не виден. Его скрывает перспектива долины реки Меандр, которую часто называют «рекой цивилизаций», так много взлетов и падений древних государств видели ее воды.

Белоснежные стены Памуккале были от нас всего в сотне метров. Сверху они не впечатляют, но как только начинаешь спускаться вниз, открываются небольшие озерца, поблескивающие голубоватой водой на ослепительном солнце. Вообще это чудо природы зовется травертены. Считается, что они образовались около 15 тысяч лет тому назад и продолжают формироваться в настоящее время. Вода, выходя из-под земли, имеет температуру + 34°C и обогащена известью. Попадая в естественные впадины, заполняет их, и тысячелетиями откладываящийся осадок известия затвердевает, создавая уникальную складчатую поверхность, чем-то



**Слитки стекла, бронзы и олова**

схожую со льдами Арктики. Хотя и называют это место Хлопковый замок, мне он больше казался сказочным дворцом Снежной королевы.

Травертины не всегда бывают белыми. Всего в 5 км от Памуккале на поверхность выходит вода температурой + 68°C, обогащенная не только известью, но и марганцем, и железом. В этих местах наплывы имеют желтый и красноватый оттенки. Раздевшись, ныряем в один из десятка бассейнов. Он не глубок — всего 30-40 см. Возмущенная вода теряет свою изумительную красоту, превращаясь из голубой в белесую. Это поднялась со дна осажденная известь, но вскоре она садится и перед глазами возникает новое чудо — белоснежные травертины отражаются на ее поверхности, отбрасывая во все стороны мириады бликов. Уходить из этого царства света и тепла не хочется, но время спешит неумолимо. К вечеру нам обязательно нужно добраться в Эфес.

Развалины античного Эфеса расположены на юге долины Сельчук, в месте впадения реки Малый Мендрес в Эгейское море, между горами Бюльбюль и Панаир. Лувийцы называли это место «Афаса», что означало «город у реки». Они заселили эти места еще в III тыс. до н.э. основав святилище. Из-за природных катаклизмов (землетрясения, оползни) город неоднократно менял свое местоположение и в итоге расположился у подножия горы. Почти доподлинно можно сказать, что «народы моря» бывали в Афасе, но вот как захватчики или как союзники, неизвестно.

Известно, что главенствовали в Афасе женщины-воины, что говорит о достаточно позднем матриархате, сохранившемся в этом регионе. Позднейшая история, связанная с греческим поселением, получившим название Эфес, изобилует легендарными событиями. Закладке города предшествовали легендарные события, впрочем, как и закладке других известных центров, таких как Афины, Микены или Рим.

Андроклу, сыну афинского царя Кодра, дельфийский оракул пророчил, что тот станет основателем нового города. Место ему должны были указать рыба и дикий кабан. Андрокл отправился на поиски «знаков» вдоль берега Эгейского моря и высажился на берегу прекрасной бухты. Как раз в это время местные ры-



**Найдены у мыса Гелидония**

баки жарили рыбу. От искры, вылетевшей из костра, загорелся куст, из которого выскочил потревоженный кабан. Пророчество было на лицо, здесь Андрокл заложил город. Дикий кабан стал символом, в его честь был установлен памятник, который почитали все жители.

Во время строительства города Андрокл встретился с воинственным племенем амазонок, в одну из которых, Эфесию (что переводится как «желанная»), он влюбился. В честь нее город и был назван. Позднее все амazonки стали женами греков-поселенцев. Глазами я ищу залив, на берегу которого основал город легендарный греческий герой. Его давно нет. Ближайшее морское побережье находится в десяти километрах от сегодняшнего Эфеса. Проживая короткий век на этой земле, мы редко замечаем происходящие вокруг нас катаклизмы, если это не молниеносные землетрясения или цунами.

Море от стен Эфеса уходило медленно, но именно оно стало причиной того, что к середине XV столетия он вообще перестал существовать, а найден был только через триста лет, когда в 1869 году английские учёные провели здесь археологические раскопки. Обнаружили они не останки города Андрокла, а развалины античного города, построенного Лисимахом, полководцем Александра Македонского. Почти сто пятидесятилетняя история раскопок поведала о том, что, как и древняя Афаса, Эфес не находился на одном месте, и неоднократно жизнь в этом районе замирала и затем возрождалась. Город «кочевал», то поднимаясь в смутные времена на вершину холма Айсалик, то спускаясь к заливу и излучине реки Малый Мендерес, когда благоприятная ситуация позволяла вести активную торговлю.

С момента основания женские культуры играли в общей религиозной системе города очень важную роль. Во все времена почитались амazonки. Страбон и Павсаний писали о том, что для храма Артемиды лучшим греческим скульпторам, в том числе Полиаклете и Фидию, были заказаны скульптуры женщин-воительниц. Найдены на месте первого храма многочисленных украшений из золота, слоновой кости, полурагоценных камней говорят о том, что храм был богат, как и сам Эфес. Город был разрушен во время нашествия киммерийцев в VII в. до н.э.



Крез финансировал восстановление храма, подарив ему колонны с барельефами и надписями собственных мудрых изречений. Одна из них сохранилась и экспонируется в Британском национальном музее. Однако восстановленный храм просуществовал не долго. В 356 г. до н.э. жаждавший прославить свое имя в веках житель Эфеса Герострат поджег величественный храм. Волею случая в эту страшную для Эфеса ночь в Македонии появился на свет Александр Македонский. Храм сгорел до основания, Герострат добился желаемого, «увековечив» свое имя.

Прошли годы, Александру подчинились и Греция, и Малая Азия. Эфес, получивший от царя свободу и самоуправление, боготворил его. Александр отвечал Эфесу взаимностью, предложив средства для восстановления храма, но эфесцы, почитавшие его полубогом, ответили отказом. «Один бог не может строить храм другому богу», — гласил их ответ. И все же храм Артемиды был восстановлен, прочно войдя в число семи чудес света. В следующий раз его разрушили в III веке захватившие Малую Азию готы. Сегодня тем, кто хочет увидеть бывшее чудо, представлено немногое, а именно одна собранная из разновеликих барабанов колона.

Ровными улицами, по которым гуляют тысячи туристов, Эфес обязан Гипподаму, построившему красивейший город Малой Азии, Приену. Идея архитектора так понравилась античным властителям, что в соответствии с нею были перестроены Милет, а через двести лет после его смерти и Эфес. Город получил не только новую планировку, но и системы водоснабжения и канализации.

Целая сеть водостоков привлекает наше внимание недалеко от государственной площади. Площадь эта увенчана небольшим театром, основное предназначение которого было вместить членов городского собрания. Здесь из века в век решалась судьба города. Рядом с театром административный центр, называемый пританеон, внутри которого находился священный огонь, неугасавший ни днем, ни ночью.

Поддерживали его жрецы-куреты, особая каста священнослужителей, составлявших особое сословие. Каждую весну куреты облачались в торжественные одежды и шли по центральной улице города, сегодня ее так и называют — улица



куретов. Вообще, куреты в греческой мифологии — демонические существа, чьи имена непосредственно связаны с Зевсом. Когда Рея родила его, то спрятала от своего мужа Крона, который поглащал рожденных ею детей, боясь что один из его потомков отнимет у него власть и трон. Рея спрятала младенца на острове Крит и направила туда куретов, которые шумными танцами и бряцанием оружия заглушали плач младенца. Таким образом, они спасли будущего молниедержащего бога, ставшего впоследствии на вершине олимпийского пантеона, и стали почитаемы по всему Эгейскому миру. В Эфесе почитание куретов доходило до того, что если приговоренный к казни замечал священнослужителя пританеона и сообщал об этом страже, то получал помилование.

Пройдя от пританеона вдоль впечатляющих руин некогда колосального храма Домициана, мы выходим на улицу куретов. Думаю, что и сегодня, если бы состоялась процессия жрецов с факелами, это оказало бы мистическое воздействие на окружающих. До чего величественно смотрится сама улица, сохранившая и ворота Геракла, и десятки постаментов, на которых ранее стояли статуи божеств и императоров и, конечно же, колоннады, некогда накрытые портиками. Что уж говорить о тысячах мраморных плит, ровной площадью покрывающих улицу, спускающихся к удивительно пропорциональному, стройному и легкому зданию —библиотеке Цельса.

Заворожено смотрю, как трое рабочих, напрягаясь изо всех сил, приподнимают и стропят одну из мраморных плит. Небольшой кран с трудом поднимает ее на холм, открывая археологам площадку для раскопок. Труд нелегкий, а каково же было тем, кто, не имея механических кранов и погрузчиков, строил все эти многотонные сооружения, мостили улицы, прокладывал водопроводы?

Их имен, в отличии от имен императоров и священнослужителей, да, пожалуй, нескольких видных граждан, мы никогда не узнаем. Вероятнее всего, именно боязнь быть забытым и руководила Геростратом, который не мог надеяться получить один из постаментов на улице куретов для своего мраморного отображения, не говоря уже о том, чтобы бытьувековеченным в нишах библиотеки-мавзолея, где наряду с Цельсом (Цельс Полимей был консулом



(92 г.), проконсулом (106–107 г.г.) Рима в Малой Азии, покровительствовал наукам, искусству и театру. Библиотека-мавзолей была построена в его честь сыном Цельса Юлием Аквиллом в 110 г.) увековечены в мраморе Мудрость, Характер, Рассудительность, Знание и Опыт. Под полом здания находился саркофаг с останками Цельса, сам же большой зал был окружен деревянными полками, на которых хранились свитки и пергаменты.

С библиотекой Цельса связана курьезная история, вполне характерная для Римской империи, где благочестие и распущенность соседствовали, подчас гrimасничая друг другу. В каких-то ста метрах от библиотеки находился район, в котором торжествовала легкость поведения. Десяток домов терпимости приглашали всех желающих в свои двери. В Эфесе женщины легкого поведения впервые в мире не только поставили дело на широкую ногу, но и научились рекламировать его. Так, перед одним из зданий на мраморной плите было высечено изображение женского бюста, ноги и сердца, пронзенного стрелой. Курьез состоял в том, что из библиотеки вел подземный ход к домам терпимости, и благочестивые эфесцы, говоря своим женам, что направляются в библиотеку, на самом деле направлялись в объятия женщин легкого поведения.

Находившись по Эфесу, я не раздумывая прилег на теплый мрамор прямо под статуей Цельса. Удивительное ощущение — античный город и тысячи многостоличных, разноязычных туристов. Наверное, таковым был Вавилон после того как Господь смешал все языки, не дав людям построить башню до небес, чтобы не беспокоили по пустякам.

Нет! Скорее, так выглядит машина времени. Сегодня в один день здесь собрались и европейцы, и монголы, и арабы, и негры. А ведь за две с половиной тысячи лет их предки приходили сюда не с целью познания. Многие приложили руку к тому, чтобы этот город исчез с лица земли навсегда. Но он всетаки выжил, и счастье, что в наши дни нашелся богатый человек, житель Австралии Питер Каллингер, который в 1978 году профинансировал реставрацию библиотеки Цельса, которая лежала в руинах. То, что сделали архитекторы-реставраторы Ф. Нубер и В. Сток, до сих пор считается вершиной реставрационных работ античных зданий.



*Возможно именно эти сосуды и принадлежали морским пиратам времен Одиссея*



Об этом знают очень немногие, считая, что здания в таком виде сохранились с далеких времен.

Как и в Трое, не хочется уходить, в голове роятся тысячи мыслей. Следуя моему примеру, разлеглись на ступенях библиотеки и другие туристы, по их виду можно понять, что они мечтают, а, может быть, и грезят, представляя себя жрецами, знатными гражданами, торговцами или воинами. Я же думал о легендарных завоевателях, хоть и не надолго подчинивших себе все западное побережье Малой Азии. Подчинивших, там где им сопротивлялись физически, там же, где было возможно, вступивших в союз.

Троя и окружавшие ее земли пали под ногой захватчиков, соседние земли, на которых, вероятнее всего, проживали этруски, стали союзниками нападавших. Далее союзница Хеттского государства Миллаванда покорена и разрушена. С большой вероятностью можно утверждать, что одержать победу воинственным пришельцам помогли те самые этруски, а возможно, и луккийцы.

Доподлинно известно, что луккийцы были одним из племен, вступившим в союз с «народами моря». Вслед за Арцавой пали еще два союзника Хеттов — Кеце (Кищувадна) и Аласия (Кипр). Завоеватели, впитывая в себя, как губка, все новые и новые племена и народности, покорили побережья Сирии и Финикии и разбили свои лагеря в стране Амуру, располагавшейся на юге современной Сирии и Палестины. Впереди были земли богатого Египта. Очевидно, только выправка и умение египетских армий и флотов позволили остановить нападавших. Возможно, потерпев поражение, оставшиеся в живых вернулись назад. Луккийцы — на юго-восток Малой Азии, этруски в Лидию, какая-то часть, называемая пелештим, осталась на землях Палестины, став впоследствии библейскими филистимянами.

Машина времени продолжает работать, я же с неохотой присоединяюсь к своим друзьям, которые вдоль торговой площади направляются к театру. И площадь, и театр, пожалуй, и идущая вдоль театра портовая улица — самые большие из всех виденных ранее. Торговая площадь имеет размеры 112 на 112 метров, когда-то ее окружали колоннады с магазинами, центр увековечил императоров монументами и памятниками славы.



*Средневековая крепость в Галикарнасе*

Театр под стать площади, в III веке он вмещал 24 тысячи человек, а портовая улица, шириной более двадцати метров, во времена расцвета Эфеса при императоре Августе (63 г. до н.э.—14 г. н.э.) и при императоре Тиберию (4 г. до н.э.—16 г. н.э.) освещалась ночью 50 фонарями. Странно сегодня наблюдать, как портовая улица оканчивается заросшим травой пустырем. Когда-то она упиралась в мощенную набережную, вдоль которой, покачиваясь на волнах, разгружались и грузились корабли со всего Средиземноморья. Но такова уж история, нередко шумные когда-то улицы и целые города замирают на столетия. Эфесу повезло, он все же воскрес из небытия; и если в I—II веках в нем проживало около 200 тыс. жителей, то сегодня руины посещает такое количество людей в летний период за неделю.

По праву можно повторить изречение древних: «Более помпезным и богатым, чем Эфес, может быть только Рим». Не так далеко от Эфеса лежит еще одна жемчужина Малой Азии — это город Милет, уже упоминавшаяся Миллаванда.

Большое количество археологических находок микенской эпохи свидетельствует о том, что здесь в середине II тыс. до н.э. существовала микенская колония. Со временем она стала крупным ионийским торговым центром. По мере расширения торговой деятельности город основывал все новые колонии по берегам Средиземного и Черного морей. Всего ученые насчитывают более 80 милетских колоний. Милетцы и их потомки, жители основанных ими городов, были великолепными моряками и уже в начале VII столетия до н.э. проложили дорогу к берегам Черного моря, основав там колонии, ставшие впоследствии крупнейшими городами: Калатис, Истрию, Тиру, Никоний, Ольвию, Пантикапей и другие. Для нас, одесситов, посещение Милета знаково, ведь этот город пусть косвенно, но имеет отношение к истории нашего региона. В VII в. до н.э. милетцы основали, ставший впоследствии крупнейшим центром Причерноморья — город Истрию, который непосредственно влиял на развитие всего региона, и на два небольших поселения в Одесском заливе, называвшиеся: Гавань иссиаков и Гавань истрян. Принадлежал жителям Истрии и главный храм в регионе на острове Ахилла.

К сожалению, от Милета времен Миллаванды и исторических оснований микенских колоний ничего не осталось. Тот легендарный город в 494 г. до н.э. был



*Милет*

стерт с лица земли персами. Правда, затем восстановлен, но уже в другом виде, а в 334 г. до н.э. карательную акцию по уничтожению Милета повторил Александр Македонский, который вновь его разрушил.

Милет наперекор воли тирана возродился и во II в. до н.э. обрел былую славу. К несчастью милетцев, на рубеже тысячелетий городское хозяйство вновь пришло в упадок. Теперь уже природный катаклизм оказал свое воздействие на ход истории. Река Меандр, стала заиливаться и мелеть. Порт потерял свое значение, а вместе с ним снизился и товарооборот, замерла жизнь на торговых площадях, слава центра торговли и культуры перешла к Эфесу. В III веке город был окончательно покинут его жителями.

Поздний Милет, по улицам которого мы гуляем в полном одиночестве, был построен по единому архитектурскому плану, его районы были правильно сориентированы и чем-то напоминают современную планировку с четкой системой перекрестков, больших и малых улиц с разделенными мостовыми и тротуарами. Наибольшее восхищение у меня вызывает площадь процессий, мощенная одинаковыми ровными плитами. Находится она перед зданием городского управления. Нет уже колонн с портиками, окружавшими ее, нет и самих зданий, но мощение говорит о монументальности и мощи, которыми обладал Милет римского времени.

Поражает театр, принимавший во II веке до 15 000 зрителей. Вообще, увиденные нами театры будоражат воображение. Большинство из них реконструировано и расширено во времена Римской империи, и уж точно их размеры соответствуют так четко характеризующей те времена поговорке: «Хлеба и зрелищ!» Именно ради зрелищ их перестраивали, превращая в большинстве случаев в арены, где спектакли по произведениям Гомера, Гесиода и Сапфо сменили кровавые ристалища между гладиаторами. Пала мораль, а вслед за ней пала и великая Империя, похоронив себя под развращенностью и жестокостью.

Уверен, что в ужас от зрелищ на римской арене пришли бы рожденные в Милете видные греческие философы, создавшие так называемую милетскую философскую школу еще в VII–VI веках до н.э. К ним по праву относятся математик и астроном Фалес (624–546 гг. до н.э.), философы Анаксимадр (611–546 гг. до н.э.) и Анакс-



симен (585—525 гг. до н.э.). Под стать им величайший географ античности Гекатий (VI в. до н.э.) и многие другие выдающиеся личности, прославившие Милет.

Сегодня театр обращен к безмолвным хлопковым полям, о некогда славном торговом порте говорит только заболоченная местность вокруг когда-то колоссального портового монумента, достигавшего в высоту двадцать метров. Детали этого памятника хранятся, как и положено, в Берлине вместе с колоннадой центральных ворот, открывших вход на южную торговую площадь. Нам же по картинке на табличке приходится в который раз удивляться величию создавшихся сооружений и мечтать побывать когда-то в Берлине, в музее Пергама, хранящем эти и тысячи других экспонатов, вывезенных из Турции.

Может быть, если Турция вступит в Евросоюз, ей вернут ценности? Не уверен. Если спор о троянском золоте между Турцией, Германией и Россией не решен до сих пор, что уж говорить о монументальных сооружениях. Есть другой путь, который возможен — это реконструкция, но он требует колоссальных финансовых вложений.

Даже реконструкция Парфенона, которому греки хотят придать вид времен его создания уже неоднократно откладывалась, а этот памятник — визитная карточка всего Древнего мира. Что уж говорить о дворцах Милета, в котором, кроме нас, за два часа побывало еще десяток человек.

Прощаясь с городом, ровесником Трои, мы набредаем на небольшую палатку, в которой продаются изделия из оникса, камня, добываемого совсем недалеко в горах. Сувениры, как и их продавцы, излучают тепло. Нас радушно угождают ароматным турецким чаем, и уезжать совсем не хочется, хотя осень и пустые трибуны огромного театра вызывают легкую грусть и ностальгию за давно ушедшими временами.

Будучи значительным центром Эгейского региона, Милет окружен более мелкими поселениями, находившимися под его влиянием. К ним можно отнести Дидим, Афродисиас и, конечно же, один из самых красивых городов — Приену. Лувийские названия этих городов очень интересны. Так, Дидим-Дидаума — обозначало «народ матери богини», Афродисиас- Ападидаасса — «влажное место



*Александр Македонский и останки фундамента дома подаренного ему гражданами Приены*

многогрудой богини Дины», а Приена-Пруванда то есть «Город-цитадель». Все они стали местом разыгравшегося спектакля под названием — нашествие «морских народов». Но в отличие от остальных городов побережья, доподлинно известно, были союзниками нападавших.

Находясь в Милете мы решили, что обязательно должны посетить именно Приену так как архитектурный план этого города имеет самое непосредственное отношение к нашей Одессе. И вот почему. Приена — один из первых в истории человечества городов, построенных по единому плану. Произошло это после того, как в VI в. до н.э. город был разрушен персами. В IV в. до н.э. архитектор Гипподам из Милета спроектировал новый город со строгой планировкой, где улицы, а следовательно и здания, располагались по четкой параллельно-перпендикулярной системе координат. Каждый образованный квадрат застраивался двухэтажными зданиями, каждое из которых имело фасадную часть, выходившую на улицу, и тыльную, где здания соприкасались. Сложность проекта заключалась в том, что Приена не лежит на ровной местности. Город взирается на высокий холм, который в свою очередь упирается в почти вертикальную стену горы Микале.

Городок встречает нас тишиной и покоем. Посетителей не видно, и это добавляет сказочности происходящему. Вначале я не могу понять, чем же так красивы эти развалины. Как будто бы все, как и в других античных городах. Много хаотично разбросанного мрамора, мощные улицы, вырубленные в монолите ступени. Но через несколько минут я понимаю: сказочности и волшебства этим развалинам придают деревья. Ранее мы нигде не видели, чтобы между развалинами росли деревья, а Приена вся утопает под хвойными кронами. Лучи солнца, пробиваясь сквозь них, отбрасывают блики на теплые колонны, капители и фризы. Небольшой театр, находящийся в тени деревьев, не кажется таким помпезным, как в Геропол или Милете.

На уровне сцены стоят шесть, выполненных каждый из единого куска мрамора, кресел. Они находятся на расстоянии пяти-шести метров друг от друга. Сидя в них, наблюдали за представлениями отцы города. На время их занимаем и мы, прислушиваясь, не донесется ли из-за кулис шуршание переодеваемых костюмов или декламация репетирующего «Илиаду» чтеца. Но нет, тишину прерывает



*Амфитеатр  
Приены и колонны античного храма*

молодая французская пара, как и мы, с почтением рассаживающаяся в незанятые мраморные кресла.

Приена во все времена была больше культовым, чем торговым центром. В городе находились храмы Зевса, Геры, Деметры, бога Мена. Самый красивый из них — храм Афины, построенный архитектором Пифеем в IV в. до н.э. Храм был окружен 66 колоннами. Сегодня из них восстановлены пять, но по количеству лежащих у руин барабанов можно было бы поставить два десятка. Но это не нужно ни туркам, ни туристам. И те пять стоящих стражей вечности впечатляют. Храм, к которому мы поднялись из театра, находится на вершине холма. С храмовой площадки хорошо различима планировка улиц. К ним тянутся ровные и хорошо сохранившиеся лестницы. Одна из улиц по праву может носить имя Александра Македонского, на ней находится фундамент дома, который был подарен городом полководцу во время осады Милета.

Жители Приены в военных действиях заняли сторону македонца и немало от этого выиграли, сохранив свой город от разрушения. Как обходился Александр с непокорными городами хорошо известно. Излюбленным деянием тирана было разрушение непокорных городов до основания, уничтожение или порабощение населения. На месте разрушенных городов строились по его указу новые, на месте прежнего населения селили верных Александру. Подобным принципом пользовались впоследствии римляне. Недавняя история говорит о похожих действиях Сталина, уничтожавшего или переселявшего целые народы. Под стать таковым были и поступки Гитлера в отношении цыган, евреев, да и славян.

На улице с домом Александра уникально, на мой взгляд, другое сооружение — это тянувшийся более чем сто метров каменный водосток, крытый хорошо обработанными и пригнанными друг к другу плитами. Каждый дом имел к нему свой ввод, и, судя во всему, вода по этой античной канализации стекала постоянно. Недалеко от театра мы видели интересный по своей конструкции колодец, который имел один ввод из керамических труб, тянувшихся с горы, и четыре отвода, распределявшие воду по четырем улицам. Вода из источника на горе заполняла



*Величественные останки величественной Приены*

колодец и далее по системе водостоков подходила к зданиям. Её излишек отводился в канализационную систему, подобную той, которая была проведена по улице Александра.

Все водоснабжение города и отвод воды проводился самотеком без какихлибо затрат физической энергии. Архитектор Гипподам был мастером своего дела, создав не только стройную архитектурную систему всего города, но и сделав его удобным для жизни и очень чистым. По правде сказать, канализационная система, созданная в IV в. до н.э., особенно ничем не отличается от современной, впрочем, прекрасно вымощенные камнем улицы гораздо лучше современного асфальта, потому что под палиющим солнцем не выделяют химически вредных веществ.

Другими словами, в Приене мне захотелось остаться навсегда. Впрочем, не только мне, но и моим спутникам. Из всех виденных нами античных городов в Греции, Италии и здесь, в Малой Азии, Приена самый красивый и, пожалуй, самый удобный для жизни город. Между ним и современными городами не чувствуется пропасть времени и ушедших поколений.

Но углубимся вновь в историю. Приена, Диодим, Афродисиас — лишь первая группа поселений страны Лука, ставшей союзницей многочисленных орд «народов моря» двинувшихся на Египет. Вторая группа поселений, в отличие от первой, лежит на побережье не Эгейского, а уже Средиземного моря. К ним по праву можно отнести древнейшие: Книд — по лувийски Киннадас — «Священное место матери богини», Летоон-Ладаува — «место поклонения матери богини Ладе», Патара-Падаура — «влажное место у реки», Мира-Маура — «место матери богини» и другие, лежащие сегодня по побережью Турции, от современного города Сельчук до Антальи.

Лувийские племена Луки, присоединившись к «народам моря», участвовали в разгроме городов и поселений на берегах Восточного Средиземноморья и, как гласит летопись, остановлены они были только войсками фараона Рамзеса III. Для нашего повествования самыми интересными поселениями луккийцев были Книд и Патара. Книд, как и другие города региона, стал населенным пунктом в III тыс. до н.э. Название города на лувийском означало «Священное место». Город



*Сарды. Фронтон библиотеки*

сохранялся как священное место и во II, и в I тыс. до н.э. И сегодня он отделен от материковой части высокими возвышенностями, и хорошей дороги к нему как не было, так и нет. Рост Книда связан с пришедшими в эти места с островов Эгейского моря ахейцами. Произошло это во времена переселения «народов моря», которое затронуло не только Малую Азию, но и многочисленные острова. В отличие от Книда, в Патару нам удается подъехать на машине.

Падаура — такое имя носило поселение при лувийцах. Было, как и многие другие, также священным местом. Город с глубочайшей древности был местом предсказателей и оракулов. В античное время Патара известна своим храмом Аполлона и большим амфитеатром.

Бесконечно длинный пляж Патары видел не одно нашествие, но одним из первых было нападение «народов моря». Возможно, что и здесь пришельцы нашли союзников для своего дальнейшего похода. Доподлинно известно, что после Луки, уже на территории современных Сирии и Ливана, пришельцы были немилосердны. В отличие от жителей страны Лукка, города на восточном побережье Средиземного моря оказали сопротивление, за что и пострадали.

Крайняя точка нашего путешествия, Анталья, остается за спиной. Анталья во времена лувийцев носила название Атала, что означало «Город сына Бога Аталлы» и, безусловно, тоже видела пришельцев. Сегодня это курортная зона не только Турции, но и всей Европы. Многоголосие туристов раздражает, и мы спешим покинуть хранящую следы древних культур Анталью и побыстрее отправиться в турецкий город Бодрум.

Галикарнас — таково античное название города, в который мы добираемся уже в сумерках. Греки редко изменяли своим традициям. Древний город был построен в удобной, тихой бухте, окруженной невысокими, но достаточно крутыми горами. Исследования археологов показали, что эта местность была заселена еще в III тыс. до н.э.

С конца II тыс до н.э. поселение торгует с Финикией, Египтом, Кипром и Грецией. В тихую бухту со всех концов известного мира приходят корабли с грузами металлов, стекла, тканей, вин. Но Эгейское море не всегда бывает ласковым и



*Сарды. Библиотека и раскопки архаичного святилища*

покладистым. Осенью и зимой его поверхность волнуют сильные шторма, несущие смертельные опасности мореходам.

Еще в XIX столетии, а скорее всего и ранее, рыбаки вылавливали у берегов Турции не только рыбу. Часто в их сети попадались керамические сосуды, фрагменты древесины и даже фрагменты обработанного мрамора, что свидетельствовало о том, что на дне лежат затонувшие суда. До середины XX столетия интерес к этим находкам был невелик. Из рук рыбаков они переходили к перекупщикам, очень редко попадая в музейные витрины, чаще всего оказываясь в коллекциях европейских и американских коллекционеров.

Многое изменилось после того, как находкам стали придавать более серьезное значение, понимая, что под водой могут находиться настоящие шедевры. Следует отметить, что при полном попустительстве турецкой администрации десятки тысяч предметов, раскопанных на местах древних городов, территорию Турции покинули, составив музейные собрания, к примеру, Пергамский музей в Берлине, где находятся целые фасады зданий из Пергама и Эфеса. На счастье, времена эти минули и история, начавшаяся с находки бронзовой статуи, изготовленной в IV в. до н.э., изображавшей богиню плодородия и земледелия Деметру, привела к удивительным открытиям.

В 1953 году статую поднял со дна моря ныряльщик Ака Ахмед, и, на счастье, она попала в музей Измира, где через несколько лет ее увидел американский путешественник и журналист Питер Трокмортон. Трокмортон, связавший свою профессию с хобби — подводным плаванием, проследил путь Деметры, приведший ее в музей, завел друзей среди турецких ловцов губок, благодаря которым за два года познакомился с настоящим корабельным кладбищем. Нашлось оно недалеко от Галикарнаса, а виновником его появления стал мыс Гелидония, известный своей неустойчивой погодой и нередкими штормами. Сообщения Трокмортонова заставили прислушаться специалистов. В последующие годы была организована экспедиция, которая исследовала целую группу затонувших кораблей. Самой уникальной была находка корабля, затонувшего около 1200 г. до н.э.

Найденные следовали одна за другой, и уже к началу 60-х годов стало ясно,



*Сарды. Водостоки, храм Посейдона и городской бассейн*

что их количество таково, что их не вместит не один музей Турции. Решение родилось само собой. Почти шестьсот лет вход в бухту Бодрума охраняла крепость, построенная рыцарями острова Родос в 1415 году. В середине XX столетия крепость представляла собой жалкое зрелище, будучи почти полностью разрушенной. Финансовая поддержка государства дала возможность начать реконструкцию стен и бастионов, и со временем реконструированные здания вместили находки, сделанные под водой. Сегодня — это уникальный, один из немногих музеев подводной археологии в мире.

Утром мы посещаем музей одними из первых, прекрасно отдохнув в одном из десятков разбросанных по всему городу пансионов. Сотни амфор нашли свое место в музее, готовые рассказать непосвященным тысячелетнюю историю торговли Эгейского региона. Под стать им множество каменных и металлических якорей, фрагменты бронзы и мрамора.

Безусловно, изюминкой экспозиции является груз древнейшего из открытых у мыса судов, который состоял из 40 медных и бронзовых слитков в форме руна — овечьей шкуры, большинство из которых имели клейма мастерских, где были отлиты. Оружие и бытовые предметы включают топоры, широкие секиры, мотыги, кирки, лопату, молотки, резцы, ножи, наконечники для копий и стрел, бронзовое зеркало и шило.

Теория о том, что на борту корабля находился медных дел мастер, подтверждается многими предметами: бронзовым пунсоном, парой каменных молотков, имеющих отверстия, плоским камнем, служившим, видимо, наковальней. Были также обнаружены шлифовальные камни. Корабль, как считает ряд исследователей, принадлежал купцу, так как на его борту было найдено 48 гирь.

Молотки, шлифовальные камни и гири были найдены в той части корабля, которую ныряльщики называли «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



*В Сардах путники устали настолько, что решили остаться навсегда.*

*Сергей Рябоконь и автор*



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 9 м и ширину 2 м, был построен по принципу, который использовался с древнейших времен в Египте до средневековья при строительстве каравелл, — все это явилось археологической сенсацией. Хотя сохранились лишь некоторые части корабельных досок, было видно, что шипы верхних досок точно входили в отверстия досок, расположенных ниже. В трюме под грузом, для сохранения товаров сухими, 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 требовался хворост. Наш опыт говорит о том, что хворост на древних судах использовался для конопатки щелей между досками.

Груз судна времен легендарной Трои до сих пор является одной из вершин всех подводных археологических исследований. В результате находок первых экспедиций проводились и многие другие, в том числе девять экспедиций музея университета штата Пенсильвания. Были исследованы останки других кораблей, обнаружено и поднято большое количество артефактов.

Музей произвел великолепное впечатление, его коллекция не просто уникальна, она приоткрыла завесу многих исторических тайн. Недалеко от входа в музей расположилась скульптура «отца» истории, почетного жителя Галикарнаса, мыслителя и философа — Геродота (484–425 гг. до н.э.). Геродот предпринимал продолжительные путешествия, составляя историю известного тогда мира. Он положил начало греческой историографии, стремился к достоверному изложению исторических событий. Главным делом всей жизни Геродота стал монументальный труд — «Изложение событий», в котором он проследил всю известную на тот момент историю человечества.

Возле памятника останавливаются и фотографируются туристы. Совсем не



*Еще недавно эти предметы составляли основу домашнего быта турок*

уверен, что они знакомы с трудами историка, но имя его слышат в школе ученики всего мира. Как, впрочем, учат их и тому, что где-то в Малой Азии есть одно из семи чудес света — гробница правителя Мавсола. Легендарное сооружение находилось от нашего пансиона всего в трех минутах ходьбы. Усыпальница царя сегодня не выглядит столь впечатляюще. Время и катаклизмы сделали свое дело, но и сегодня поражаешься труду, который был затрачен для сооружения этого здания, над рельефами фризов которого трудились величайшие ваятели своего времени — Скопас, Леохар, Бриаксий и Тимофей. Крышу здания венчала мраморная скульптура четверки коней, запряженных в колесницу, которой правили Мавсол и его супруга. Не удивлен, узнав от смотрителя, что фризы — в Британском музее. От имени Мавсола произошло слово мавзолей, позднее мавзолеями стали называть все монументальные гробницы.

Плутая в узеньких улочках, выбираемся из Галикарнаса, охраняемого памятью великого историка Геродота, усыпальницей царя Мавсола и цитаделью, возвышающейся в середине залива, которая сегодня хранит предметы быта, возможно, когда-то им принадлежавшие. Вечером мы сидим на небольшой, увитой виноградом веранде, с которой открывается прекрасный вид на бухту Бодрума. Осень и отсутствие большого числа туристов делают город уютным и тихим. Мои друзья блаженствуют, а мне увиденное в музее подводной археологии не дает покоя. И вот почему. Увиденная реконструкция судна, датируемая 1200 г. до н.э. выглядит как-то неправдоподобно. Смущает многое.

Первое — это размерения судна. Груз судна был гораздо более объемным, чем описывается в литературе. Помимо упомянутых, было еще большое количество керамических сосудов, о которых речь пойдет ниже. При определенных размерах — длине 9 м и ширине 2 м — высота борта такого судна не могла превышать 1,5 метра, а следовательно под палубой было совсем немного места, и выставленный в музее груз туда бы простонарпосто не поместился. Следовательно, утонувшее судно имело другие размеры, вероятно, его ширина была более 2 метров, что позволило бы повысить высоту борта и подпалубное пространство.

Второе — это форма судна. Сделанная в музее реконструкция показывает,



«Одиссей» на Б.-Днестровском лимане



что древний корабль имел форму, близкую к известному изображению разгружающих финикийских судов на Ниле II тыс. до н.э. Однако при 9 метровой длине такая форма корпуса невозможна, подобные суда имели достаточно большую прогнутость киевой линии, как в районе форштевня, так и в районе ахтерштевня. Следовательно, корабль должен был бы быть длиннее или он имел совершенно иную форму.

Третье—это уже упомянутые керамические сосуды. До настоящего времени они не идентифицированы, и их не относят ни к одной цивилизации, участвовавшей в торговых операциях в этом регионе. Керамические сосуды не принадлежали ни египтянам, ни финикийцам, ни греческим городам как в самой Малой Азии, так и на островах Эгейского моря.

Так что же это за такой загадочный корабль, к тому же перевозивший столь разнообразный груз, в который входили предметы быта, совсем не нужные на подобном перевозчике печатка, скарабеи, медицинские инструменты и многое другое, а также неизвестного вида сосуды. Мои предположения отличаются от общепринятых. Их два.

Во-первых, я считаю, что судно не принадлежало купцу, не было на нем и мастера-кузнеца. Вспомните, к какому времени относится находка—это время экспансии «народов моря», в том числе и ахейских племен из глубин Балканского полуострова в Малую Азию. Пала Троя, уничтожена Хеттская держава, разрушены греческие города побережья Малой Азии. Полчища разношерстных племен двигались по земле и по морю на примитивных транспортных средствах, судах, подобных нашему «Одиссею», и тяжелых повозках. Думаю, перевозимый груз ничто иное, как награбленные ценности в одном из греческих поселений, а само судно — небольшой торговый парусник 12-15 метров длины, 3-3,5 метров ширины, захваченный у тех же местных жителей.

Второе предположение следующее. Возможно, на паруснике спасались жители близлежащих поселений, подвергшихся нападению «народов моря». Первое более вероятно, что подтверждают и необычной формы керамические сосуды, принадлежавшие пришлым людям.



*Тренировка экипажа в которой принял участие моя собака Джинестра, чему был рад Алексей Поляков (слева)*

Возможно, это и есть самое важное предположение, которое принесла наша экспедиция и вообще-то единственный материальный артефакт, кроме десятков предположений, выдвинутых после посещения населенных пунктов, основанных племенами лувийцев, часть из которых стала союзниками «народов моря», грозной силой, надвинувшейся в XII столетии до н.э. на границы страны фараонов.

Наше путешествие завершено. Дорога, ведущая в Стамбул пустынна, вьется она вдоль побережья. Время от времени отсвечивали синевой воды Эгейского моря, хранящего тайны похода жестоких завоевателей.



## Глава 10. *Казацкая одиссея*



**В** конце XV столетия в Украине, а впоследствии на южных окраинах Русского государства, из беглых крепостных крестьян и бедноты складывается особое военное сословие — казачество. История запорожского, а позднее и донского казачества неразрывно связана с походами вдоль рек, лиманов и по просторам Азовского и Черного морей на челнах, в основе которых лежал цельный ствол древесины. Строились ими дубки — небольшие долблевые лодки, затем «чайки» — набойные дубки, получившие борта, струги — более вместительные «чайки», а затем и грузовые «дубы», и баркасы.

Подробно казацкие однодеревые суда были описаны современниками. Так, в 1629 году доминиканец Эмиддиио Дортелли Д'Асколи в описании Черного моря и Татарии писал: «... 10 лет тому назад триста с лишним челнов вышли в море и сразились с целым флотом падишаха. По словам очевидцев, если бы в день битвы была бы тихая погода, то ни одна турецкая галера не вернулась бы обратно... но при поднявшейся сильной буре галеры могли двинуться против неприятеля на всех парусах и тем самым потопить нескольких. Однако с тех пор и до сего времени до 30, 40 и 50 челнов спускаются ежегодно в море и в битвах причиняют столь жестокий вред, что берега всего Черного моря стали совсем необитаемы, за исключением некоторых местностей, защищенных хорошими крепостями». Д'Асколи также отмечал, что суда эти длинноваты, вмещают до 50 человек, идут на веслах и под парусами.

Более пессимистично к однодеревым казацким челнам относился Гийом Боплан французский инженер, состоявший на службе польского короля. В своем труде «Описание Украины» 1650 года он более скептически оценивал казацкие челны. Боплан писал: «Казацкие челны грубой работы, ручной техники: прямой парус почти никогда не поднимают, идут под 20-30 веслами, вместо руля весла в носу и на корме. В основе корпуса был однодеревый челн без киля. Челн был не способен под парусом идти близко к ветру, держится на волне только благо-

даря камышу. На таких судах в море могли выходить только отчаянные люди и то—только в летние месяцы».

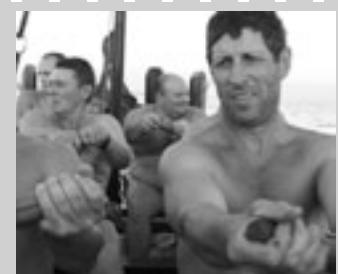
Наибольший интерес из оставленных Бопланом сведений составляют те, где описывается технология строительства набойных челнов или, как называли их сами казаки, «чаек»:

«... Собравшись в поход за порогами, не менее шестидесяти человек, искусных, как мы уже сказали, во всех ремеслах, трудятся около одного челна и отделяют его через 15 дней, так что в две или три недели изготавливают около 80 или 100 лодок, с 4 или 6 фальконетами на каждой. На челн садится от 50 до 70 казаков, каждый из которых имеет саблю, две пищали, шесть фунтов пороха, достаточное количество пуль»;

«... Стряют там челны длиною 60 и шириной от 10 до 20, глубиной до 12 футов (1 фут — 0,304 м). Челны эти без киля; дно у них состоит из выдолбленного бревна ивового или липового, длиною 45 футов, оно обшивается с боков на 12 футов в вышину досками, которые имеют в длину от 10 до 12, а в ширину 1 фут, и приколачиваются одна к другой так точно, как при постройке речных судов до тех пор, пока челн не будет иметь в вышину 12, а в длину 60 футов. Ширина его увеличивается кверху. На челне можно заметить толстые канаты из камыша, которые обвиты лыком или боярышником и, как связанные бочонки, обхватывают челн от кормы до носа. Казаки отделяют челны, свои лодки таким же образом, как и наши плотники. Потом осмаливают их и приделывают к каждой по два руля, чтобы не терять напрасно времени, когда нужда заставит отступить. Челны казацкие, имея с каждой стороны по 10-15 весел, плывут на гребле скорее турецких галер.

Ставится также и мачта, к которой привязывают в хорошую погоду довольно плохой парус, но при сильном ветре казаки охотнее плывут на веслах. Челны не имеют палубы, если же их зальет волнами, то камышовые канаты предохраняют их от потопления».

Что общего между этими судами и челнами «народов моря»? Почему в продолжение нашего проекта я и мои друзья обратились к теме казацких челнов? В



*Начало экспедиции:*

*Александр Ерес, Владимир Солодских,*

первую очередь потому, что для создания плавсредств, разделенных между собой — почти тремя тысячелетиями, использовались одинаковые технологии, а во вторых, место действия вновь связано с Северо-Западным Причерноморьем и впадающими в него реками. А следовательно климатические условия прежние, материал для создания челнов тот же, да и инструмент достаточно примитивный: топоры, долотья, молоты, клинья и, конечно же, огонь.

Весной 2007 года наша общественная группа исследования истории мореплавания вошла в состав Южного направления Всеукраинского казацкого войска, вместе с руководством которого (главный атаман Владимир Николаевич Солодских, начальник штаба Олег Николаевич Олешко) был разработан проект экспедиции, получившей название «Казацкая одиссея 2007». В книге «Путешествие в прошлое. «Одесса» я достаточно много уделил внимания истории украинского казачества, вынужденного во времена царствования российской императрицы Екатерины II покинуть места постоянного базирования Новой Сечи на Хортице и искать новое место поселения. Разогнав Запорожскую Сечь, Екатерина II вынудила казаков податься за Дунай на земли Аттаманской Порты и просить разрешения на поселение в дельте Дуная. Задунайская Сечь была организована в 1775 году.

Центром ее стал Дунаевец на Георгиевском гирле Дуная. С годами казаки расселились по всей дельте, основав ряд поселений. Их потомки и потомки более поздних украинских переселенцев по сей день проживают в Добрудже, районе Румынии, куда было решено совершить экспедицию на «Одиссее». Хотя наши регионы соседствуют, не секрет, что мы мало знаем о соседях, и когда начинаешь рассказывать о том, что в Румынии живет много наших соотечественников, и живут они, сохраняя свои традиции и культуру, целыми поселениями, мало кто верит.

Маршрут экспедиции был выбран следующий: город Овидиополь в Днестровском лимане — дельта Дуная — Тульча — Галац — Сулина — Румыния и возвращение в Украину. Главной целью экспедиции было собрать больше информации о соотечественниках, а также о россиянах-старообрядцах, проживающих в дельте Дуная с XVIII столетия.



**Олег Олешко, Павел Симоненко, Вячеслав Ерес (фото справа)**

Подготовка в экспедиции началась в мае. «Одиссей» провел на сушке полтора года. Древесина хорошо высохла, и помня о течах по длине всего шва, мы решили член переконопатить. Вслед за этим последовали новое осмоление, окраска и лакирование носовой и кормовой фигур. В июле член наконец-то увидел воду и, коснувшись ее, легко закачался. Вода почти не попадала вовнутрь корпуса, что радовало, ведь «Одиссею» еще предстояло набухнуть.

22-24 июля наш член принял участие в съемках фильма «Днестр — территория жизни». Для кинематографов из Молдовы мы представляли достаточно эффектный объект, для нас же съемки позволили хорошо потренироваться и подготовиться к самому походу. Следующая неделя прошла в хлопотах и сборах. Все, как всегда — цейтнот времени и целый ворох на первый взгляд неразрешимых проблем. Но и они остаются позади благодаря помощи многих людей. Главными нашими помощниками стали: благотворительный фонд «Луч» Одесского припортового завода (председатель фонда Владимир Яковлевич Дрибноход) и сотрудники завода Владимир Николаевич Максименко, Анатолий Алексеевич Павленко, Александр Александрович Ханин, Игорь Владимирович Совач, Виктор Петрович Морозюк, Сергей Владимирович Лапченко, Владимир Эдуардович Голобородько; техническими средствами (спасательный плот, сигнальные ракеты) на время экспедиции нам помогала компания «Судоремонт» (директор Владимир Анатольевич Кучерявый и лично С. Воронцов); продуктами питания — бизнесмен и руководитель одесского отделения партии «Батькивщина» Олег Владимирович Радковский и его референт Лариса Николаевна Гусак, помогали также все мои друзья, о которых я уже неоднократно писал в этой книге. Далее приведу записи из дневника о событиях во время подготовки и самого плавания, не утомляя читателя лишними подробностями.

1-2 августа. Суматоха и неразбериха погрузки и оснащения «Одиссея» у небольшого причала прямо под стенами Белгород-Днестровской крепости. Вспомнить нечего. Нет, есть о ком вспомнить! Спасибо Ивану Ивановичу Кнышу, который дал нам совершенно безвозмездно свое место стоянки у причала, Александру Ивановичу Нефедову, агенту компании «Белфорт», организовавшей наш



*Под казацким флагом на нулевом километре реки Дунай*

выход из порт-пункта «Бугаз», и капитану порта Белгород-Днестровский Виктору Арнольдовичу Экгарду, давшему разрешение на выход.

Наконец сборы завершены. Погода не вызывает сомнений в начале нашего предприятия. На борту «Одиссея» нас пятеро. Как и два года назад, в состав экипажа, кроме меня, входит Александр и Вячеслав Ересы, Алексей Поляков и Павел Симоненко. Характеристики на моих друзей я уже давал в предыдущих главах. Изменились ли мы за прошедшие два года? Пожалуй, нет. Стали старше, но, по правде говоря, люди после 40 лет уже не меняются. Так что вопрос совместности волнует меня меньше всего. Вопрос надежности «Одиссея» тоже. Остается одно. Погода! Что и говорить, сильно изменился за последние годы нрав нашего моря. Кто пять-десять лет тому назад мог подумать о шестибалльных штормах в Черном море в середине лета, а о том, что жара 35-37° С будет стоять с конца мая по сентябрь, сменяясь кратковременными штормами с градом и грозами?! Еще удивительнее то, что после таких бурь температура в считанные часы вновь поднимается до 40°С. О погоде я думал даже во время оформления документов на выход в море. К нашей радости, формальности заняли меньше времени, чем в Одессе во время предыдущего похода, и в 12 часов 45 минут 3 августа «Одиссей» покинул причал, направившись в сторону Дунайской дельты.

3 августа. За 8 часов прошли 17 миль, с учетом 9 миль, пройденных ночью и ранним утром из города Белгорода-Днестровского до порт-пункта «Бугаз», 26 миль. Целый день нас преследовала зыбь, время от времени забрасывавшая брызги внутрь «Одиссея», и пекучее солнце. В 20.30 стали на якорь южнее села Курортное. Даже ночью очень жарко.

4 августа. Снялись с якоря в 4 часа. Ветра почти нет, скорость 1,5 узла. За день прошли всего 15 миль. Странно лишь то, что при почти полном отсутствии ветра «Одиссей» раскачивает довольно крупная зыбь северного направления. Чует мое сердце, что с берегов Крыма на запад идет шторм северо-восточного направления. Не дай Бог нам в него попасть. Вспоминаются неприятности двухлетней давности. У берега становиться на якорь не будем. Нужно заходить в одно из Дунайских гирл. Заходим в Старостамбульское. Слева хорошо виден знак



«Казацкая одиссея-2007»

— О км. В глубине небольшой деревянный причал, к которому мы швартуемся. От Белгорода-Днестровского прошли 41 милю. Ужин прерван атакой мириады комаров, не знающих пощады и абсолютно не обращающих внимание на современные средства типа «OFF» и другие, обещающие защиту от кровопийц. Очевидно, комары не читали рекламу производителей этих защитных средств.

5 августа. Выходим из гирла в 5 часов 30 минут. Небо затянуло дымкой. Ветер слабый, накат еще сильнее, чем вчера. Удары волн в корпус сбивают с курса. Я подумываю о том, чтобы укрыться. На траверзе гирло Быстрое. Как и два года назад, оно пустынно. Корабли упрямо не хотят ходить в чудо гидротехники, созданное совместно Украиной и Германией. Пока мы раздумываем и советуемся, стихия ломает верхнее крепление рулевого весла, сильно разбивая и нижнее. Смотрю на ребят. Никакой паники. Такое впечатление, что к такому обороту событий все готовы. Кидаем якорь. Глубины здесь небольшие, 8-10 метров. Якорь берет. Пытаемся снять руль но не тут-то было его заклинило. Единственный вариант веревочные затяжки и жесткая фиксация. Все это мы уже проходили на «Ивлее» восемнадцать лет тому назад, в 1989 году, и не где-нибудь, а совсем недалеко отсюда, всего в каких-то 20 милях, в глубине Жабрияновской бухты. Вот уж точно — история движется по спирали.

Полтора часа пляски на волнах, от которой мутит и начинает болеть голова, идут на пользу рулевому веслу. Вначале мы его затягиваем веревками, а затем Александр и Алексей ремонтируют и сами места креплений. Ремонт, конечно, временный, и на стоянке придется потратить день на серьезную работу. Поднимая якорь, пытаюсь оценить высоту волны. Где-то между 2 и 2,5 метрами. Теперь понятно, почему так укачало. Высота волны ни много ни мало составляет пятую часть нашей длины, а следовательно, угол килевого крена доходит до 30°. Здесь любого смотрит.

Раздувшийся парус придает ускорение «Одиссею», скорость доходит до 3,5 узла и, двигаясь в попутном направлении с волнами, мы быстро минуем гирло Быстрое, а затем Сулинское гирло с возвышающимся над ним маяком.

Милях в 5 по правому борту то самое злополучное место, где нас выбросило



на берег два года тому назад. 18 часов — траверз Георгиевского гирла. Оно мелкое и несудоходно. Северная зыбь создает кашу из волн и пены. Гребешки везде вокруг нас, и отличить их от линии мелководья очень сложно. 18 часов 30 минут — на самом входе в гирло садимся на мель. Рулевое весло ломается легко, как спичка, и абсолютно беззвучно. Волны незамедлительно ставят лодку бортом. Угрожающий крен на правый борт. И вновь, как на учениях, никакой паники. Без команды интуитивно все прыгают к левому борту, откренивают. Волна, еще волна... Все мы за баром-мелью, которая создается выносами реки. Ох уж и везет мне на бары! Вспоминаю французский «Аркашен» и наш «Мелькарт». Там мы чудом не сломали рулевое только легко чиркнув по песку. Но «Мелькарт» по сравнению с «Одиссеем» легкая лодочка. Его вес всего 5 тонн и осадка 30 см. А «Одиссей» и сидит глубже, и рулевое входит в воду ниже днища. Ну и денек! Рулевому веслу как будто на 5 августа кто-то написал приговор. Утром сломались крепления, ну а уже вечером переломилось и само весло.

В 19 часов стали на якорь. Алексей и Вячеслав ищут в прибоем отломавшееся перо руля. Поиски безрезультатны. До румынской деревни Сфынту-Георгие всего 3 километра. Завтра будем искать инструмент и древесину. Впереди ремонт. 5 августа прошли 29 миль.

6 августа. В деревне нет пограничного поста, и здесь никто не сможет открыть нам границу, поэтому у лодки появляется полицейский. Выход на берег запрещен. Он долго совещается с Сулиной, и, на радость, одному из нас под конвоем разрешено сходить в деревню для того, чтобы найти материалы и инструмент. Хорошо, что в деревне живут в основном этнические украинцы. Они находят для нас молодого человека, которого зовут Мануэль, обладателя домашней мастерской, в которую Александр уносит наше сломанное весло и целую дубовую скамью-банку, которую они вдвоем распиливают. Вскоре руль принимает первоначальную длину, и теперь необходимо дотачать само перо. Основные работы заканчиваются к вечеру. В 20 часов из Сулины приезжает начальник погранслужбы господин Михаил Амельян. Понимая сложность нашего положения, он берет на себя ответственность и разрешает погранслужбе и таможенникам прибыть на следующий



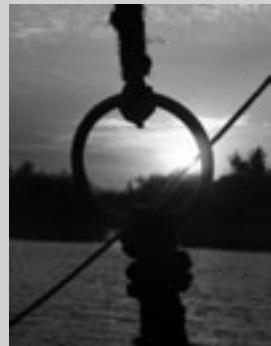
*Павле Симоненко, Вячеслав Ерес, Александр Ерес*

день в Сфынту-Георгие и открыть нам границу. Спасибо ему за это. Иначе бы нам пришлось вновь возвращаться в Сулину. Ночью приезжает наш старый друг и спаситель, заместитель начальника порта Сулина — Иван Дунаев, а вместе с ним и заместитель мэра города господин Константин Обрежа. Наша дружеская, теплая беседа длится несколько часов. Мы рассказываем о проекте «Казацкая одиссея», о желании побольше узнать о прошлом и настоящем Добруджи, русских липованах и этнических украинцах, живущих в этих местах. Господин Обрежа в конце нашей беседы подводит итог: «15 августа по всей Румынии празднуется день моряка. В особенности красиво этот праздник отмечается в Сулине. Мы вас приглашаем и ждем. Праздник — это лучшее место, где вы сможете познакомиться с живущими в районе Сулины украинцами и русскими. А до этого обязательно побывайте в Тульче, она славна своими двумя старообрядческими церквями. Интересными для вас будут и поселок Мидия, и озеро Розельм, там тоже живут и украинцы, и липоване».

Мы принимаем приглашение. Вот уж по-настоящему «Казацкая одиссея» начала приобретать свои очертания.

7 августа. Власти прибывают в 11 часов, и уже в 11 часов 30 минут граница открыта. Охранявший нас полицейский уходит. Наконец-то мы можем беспрепятственно походить по затерявшейся в плавнях украинской деревушке Святого Георгия. После обеда продолжены работы по ремонту рулевого весла и его установке. Как оказалось, на баре пострадало не только рулевое, но и таран несколько раз черпавший песок. Его мы не сломали, но основательно повредили. К тому же, оказывается, внутри древесина подгнила, и теперь грозный символ «Одиссея» представляет жалкое зрелище. Необходимо срочно придумать оковку, иначе он может и вовсе разрушиться.

Хороша русская поговорка: «Голь на выдумку хитра». Наш кок Павел остается без одной из больших алюминиевых кастрюль, которую мы насаживаем на оконечность тарана. Работая молотком, я как заправский жестянщик оковываю израненную оконечность тарана. Александр фиксирует его гвоздями, Алексей и Вячеслав завершают наш труд, осмаливая новую конструкцию. Вот уж точно,



*Ремонт рулевого весла*

никогда не догадаешься, что под смолой алюминиевая кастрюля. Ну что делать, ни латуни, ни бронзы у нас нет. Итак, чтобы осуществить этот ремонт, нам пришлось выйти носом на берег, чтобы оголить таран. Столкнуть «Одиссей» назад в воду было очень нелегко. Его вес с запасами более 7 тонн. Зато мы вновь готовы к встрече с черноморскими волнами.

8 августа. Выходим в море в 5 часов 30 минут. Всю предыдущую ночь в районе, где лежат мыс Мидий и Констанца, небо озарялось вспышками молний. Непогода разгулялась не на шутку, но северный ветер внушает нам, что штормовой фронт идет впереди на юг. Накат поднимает и опускает «Одиссей». Гребешки на вершинах волн не предвещают ничего хорошего. Скорость более 4 узлов, и к середине дня пройдено более 25 миль. Холодно. Не затихая, ветер начинает изменять направление с северного на северо-восточное, а затем и на восточное. На какое-то время волнение спадает. К 14 часам просматриваются нефтяные вышки, стоящие напротив мыса Мидий. Сегодняшний поселок Мидий крупнейшая в Румынии нефтебаза, аккумулирующая добычу нефти в этом районе. До нефтяных причалов миль 10, но развернувшийся ветер заставляет нас опустить парус. На веслах идти невозможно.

Зыбь меняет направление, и теперь волны движутся прямо нам в лицо. Удар... дробь по корпусу. Удар... дробь по корпусу. Решений два: или стать на якорь и ночевать в видимости песчаной полосы берега, или возвращаться в Георгиевское русло. Сейчас сила ветра 7-8 м/сек. Весь горизонт затянут грозовыми облаками. Отчетливо видны полосы дождя над морем. Если ветер усилится, удержимся ли мы на якоре? Не повторится ли история 2005 года, когда «Одиссей» оказался на песке? Здесь вдоль берега, как и в районе наших озер Сассык и Будак, идет песчаная коса. За ней большие озера и лиманы. Кто сможет к нам добраться?

Принимаю решение, поддержанное всеми. Идем назад. Немножко грустно, но рисковать мы права не имеем. Затемно приходим в Сфынту-Георгие, миновав бар, где недавно сломали рулевое. Вот он — практический опыт. Трудно поверить, но за 16 часов, подгоняемые ветром и волнами, мы преодолели около 50 миль. Это более 3 миль в час. Наш рекорд! Но и страху натерпелись.



Не верю, что древние ходили в такие погоды. Они были практичнее и умнее нас. Они чувствовали силу ветра, температуру воздуха. А современный прогноз, который мы получили и из Одессы, и из Сулины, вновь сорвал. По правде сказать, не подтвердился он ни разу. Смешно и грустно. Недаром когда-то давно во Франции сотрудник крупнейшего метеоцентра Европы, расположенного на севере Франции, и наш хороший друг Бертран Кедрон говорил: «Не верьте тому, кто говорит, что может прогнозировать погоду на сутки, в особенности направление ветров в морских регионах и дельтах крупных рек. 10-12 часов — это максимум, более точно — это 6 часов».

Вот уже вторая экспедиция подтверждает его слова. Дельта Дуная и прилегающие к ней районы в сторону Украины, до Белгорода-Днестровского, и в сторону Румынии, до Констанцы, это добрых 180 миль, имеют свой прогноз, абсолютно отличный от прогноза всего региона. Связано это с огромной массой воды, выносимой Дунаем в Черное море. Столкновение масс речной и морской воды, смешивание слоев более теплой речной и более холодной морской воды, а вслед за этим и перемещение воздушных потоков создают локальный микроклимат.

Ночью ветер усилился до 10-12 м/с. Дождь льет как из ведра. Но такая погода нам на руку. Восточное направление ветра поможет нам подниматься по Дунаю в Тульчу. Поэтому отдыхать некогда, выход назначен на утро.

9 августа. Оставляем Сфынту-Георгие под свист ветра в 7 часов. Парус уравновешивает течение, и мы хоть и с небольшой скоростью 1,0-1,3 узла, идем вверх. За 14 часов прошли 22 мили, дважды помогая «Одиссею» подвесным мотором. Слева остались украинские деревни Дунавац (Дунаевец), Махмудия, Караварман. В Дунаевце когда-то базировалась Задунайская Сечь. Сегодня об этом ничего не напоминает, кроме типичных украинских хат под соломенной крышей, да резных ставень на окнах. И еще слышится то там, то здесь украинская речь. Еще более красноречиво об украинской истории этих мест говорят кресты на кладбищах, на которых латинской вязью писаны славянские фамилии: Карпов, Иванов, Сидоренко, Бондаренко, Степанов, Амельянов и многие другие.

Русские липоване и украинцы проживают здесь уже скоро 250 лет. Приходи-



*Украинская деревня в Румынии. Сфынту Георгиу*



ли они в эти земли волнами, скрываясь от преследований, ища по свету свободную долю. Были они и под турками, и под румынами, однако сумели сохранить веру, традиции и культуру предков. Вспомнился пожилой рыбак из Святого Георгия Ермолай Штефанов, рассказывавший, что дед его пришел в эти места с третьей волной переселенцев в 1885 году, а до него уже 100 лет на берегах Георгиевского русла жили украинские казаки разогнанной Екатериной II Запорожской Сечи.

10 августа. На нашу радость, ветер хоть и ослабел за ночь, но продолжает дуть с востока, помогая нам с первых минут плавания по Дунаю. Вышли мы рано, в 5 часов 30 минут. Скорость 1,0-1,2 узла. Парус хорошо помогает преодолевать течение Дуная, которое в этих местах не такое сильное, как в районе Сфынту-Георгие.

Этому есть свое объяснение. Во времена социализма в Георгиевском русле были проведены без преувеличения циклонические работы. Дунай был спрямлен в трех местах: с 29 по 38, с 39 по 44 и с 48 по 54 километры, получив новое русло, сократившее расстояние от Святого Георгия до Тульчи на 20 км. Упала за счет этих выпрямлений и скорость течения, так как часть воды проходит по старому руслу, а часть идет по новому. О необыкновенных масштабах проведенных работ свидетельствуют размером в 9-этажный дом землечерпалки, благодаря которым и создавались новые каналы.

К 19 часам «Одиссей» подходит к пассажирским причалам Тульчи. Сто-километровый отрезок Дуная пройден. Швартуемся мы в центре города у борта колесного парохода, которому более ста лет. Сегодня это популярный городской ресторан, к тому же на его верхней палубе смонтирована сцена, на которой проходит международный фольклорный фестиваль. Сами того не ожидая мы становимся его участниками, радуя глаз тысяч зрителей. В фестивале принимают участие коллективы придунацких стран, в том числе из Украины. Приглашена даже Грузия.

11 августа. Пока «Одиссей» украшает фестиваль, мы изучаем город, имеющий многовековую историю. На месте Тульчи, прозванной воротами дельты Дуная, более 2000 лет тому назад находилось геттодакийское поселение, затем римский военный лагерь Аедиссус. С 1386 по 1418 годы Тульча принадлежала



*Ремонт тарана*

Румынскому княжеству, а в период с 1420 по 1878 годы находилась под аттаманским владычеством. В городе расположился район, где проживают русские липоване. В Тульче три церкви старого обряда: Храм Вознесения Господня, храм святого Иоанна Богослова и храм святой Прасковьи, разрешение на возведение которого было дано еще турецкими властями в середине XIX столетия. Храм возведен в 1857 году, то есть ровно 150 лет тому назад. Над Тульчей вознесся холм с монументом румынским воинам. С пьедестала открывается прекрасный вид на излучину Дуная и многонациональный город — столицу одноименного уезда, в котором без проблем столетиями уживаются русские, украинцы, турки, румыны, цыгане, греки и другие национальности. В Тульче нашими друзьями и помощниками стали Алексей Спиридон, Константин Стойческу и Владимир Трофим.

12 августа. Прекрасно отдохнув в Тульче, познакомившись с интересными людьми, мы выходим по направлению на Сулину. Чтобы попасть туда, «Одиссею» необходимо перейти из Георгиевского в Сулинское гирло Дуная. Сделать это возможно в 8 километрах ниже по течению.

Отход задерживает сильный туман. Отойти удается только к 8 часам утра. Что значит попутное течение! Скорость 3 узла. Впору тормозить веслами, потому что из-за тумана в 10 метрах ничего не видно. В мерно проплывающих очертаниях берега чудятся сказочные персонажи, вот-вот русалки и лешие затянут «Одиссей» в омут. Главное, не проскочить ответвление реки, ведущее к Сулинскому гирлу. Наш путь в липованскую деревню Мила 23. Под парусом, который раздул разогнавший к 10 часам туман легкий ветерок мы оказываемся в Миле к 19 часам. «Одиссей» очень тепло встречают русские липоване Марков Петр, Козлов Яким, Попов Иван и старейшина села Бутылкин Федор.

13 августа. Утром над Милой 23 туман, и выходим мы на Сулину под парусом, который помогает течению в 8 часов. Как беззаботно плавание вниз по реке, хотя это не совсем так. Раз за разом нас обгоняют огромные пароходы, и нужно быть предельно осторожными, чтобы не мешать их движению с одной стороны, а с другой лавировать так, чтобы бегущая от них волна не вытолкнула наш корабль на берег.



*Дунайский старожил*



*Православная церковь в Сфынту Георгиу*

18 часов. Сулина встречает нас не только суматохой подготовки к празднику, но и чистосердечной радушной улыбкой Ивана Дунаева.

— Мы волновались за вас, — говорит он. — Последнюю неделю на море один за другим идут сильные шторма. Южнее Констанцы высота волны достигала пяти метров.

Не могу поверить, но заместителю капитана порта прогноз известен лучше, чем нам. Осматривая «Одиссея», Иван поворачивается и произносит:

— А ты знаешь, какова была высота волны в 2005 году, когда вас выбросило на берег?

— Нет, не знаю, да и страха натерпелись, не до высоты волн было.

— Семь.

— Сколько?!

— Семь метров. Для побережья Румынии это было чуть ли не рекорд.

— Так вот почему тогда у берега я видел семь накатов, семь полос прибоя. Возможно, высота волны с этим как-то связана.

Все знающий о море Алексей достает лоцию. К ней он добавляет факты из прессы о странностях и рекордах черноморских просторов.

— Послушайте, в Одесском заливе наибольшая волна замерена 5,2 метра, у мыса Тарханкут — 8,0 метра, у мыса Херсонес, в районе города Севастополя — 7,3 метра, у острова Змеиный — 6,4 метра, а вообще наибольшая волна, зарегистрированная в Черном море, — более 11 метров.

Хорошо, что в походе мы стали более опытными и благополучно миновали непогоду, укрываясь в гирлах Дуная.

14 августа. В Сулине нашему «Одиссею» отведено центральное место. Организаторы хотят, чтобы мы открывали праздник, доставив на центральную набережную Нептуна и русалок. Руководить нашими маневрами будет Иван Дунаев. Течение на Дунае и сильное, нужно быть предельно внимательным, к тому же прошли дожди, вода стала подниматься и скорость ее движения сильно возросла. Перед самим праздником мы познакомились с украинцем, потомком казаков Иваном Демьяновым, по-румынски Ион Дамиан, который показал нам



*Путь по Дунаю в  
румынский город  
Тульчу*



на карте низовья, какие села украинские, а какие липованские. Так, в Партизане, Горгове, Кришане и Лете живет много украинцев, а в Переправе, Свистовке, Килие Векке и самой Сулине много русских липован. И еще вот что рассказал Иван:

— Еще до Второй мировой войны по всей Румынии ходила поговорка: «Весь мед и масло румынское выходит Сулинским гирлом Дуная». И это сущая правда. До войны в Сулине население временами доходило до 20 тысяч человек, работал порто-франко, проживали более 20 национальностей, державшие свои торговые дома, а самыми экзотичными из них были индусы!

Они-то и строили многокилометровый Сулинский канал из свай, которые привозили сюда из Индии. Лес хвойных пород, схожий на нашу лиственницу, не гнил в воде, его-то и забивали вдоль канала. В городе в то время работали консульства Австро-Венгрии, Голландии, Италии и Англии. В день по каналу проходило до 40 судов. Сегодня мы видели не более десяти. Хотя нужно помнить о тоннаже. Современные суда более крупные. После войны население постепенно стало уменьшаться, что и не удивительно, потому что на смену ручному труду пришла механизация, но еще при социализме в Сулине жило и работало до 10 тысяч человек. Сейчас только 4 тысячи. Труд моряка и портовика стал непrestижным. Да разве это только в Румынии?!

Свое будущее Сулина связывает с туризмом, о чем говорил на очень теплой и дружеской встрече господин Константин Обрежа, сегодня один из заместителей мэра города Сулина. И надо отдать должное, очень многое сделано. Каждый день в летний сезон на великолепные пляжи прибывает более полутысячи человек (Сулина с большим миром имеет только водное сообщение). Это много для такого небольшого городка, ведь всех нужно накормить и приютить. Вообще, в Румынии туристический бум. После объединения с Европой немцы, французы, англичане открывают эту страну для себя, а в Румынии есть на что посмотреть, что уж говорить про величественную дельту Дуная с ее тысячами озер, проток, ериков, цветущими растениями и бесконечными стаями птиц.

15 августа. Не зря молодой юноша, одетый Нептуном, мне больше напоминал византийского базилевса. Поселение на месте Сулины было отмечено еще



*Кок  
Павел Симоненко*



*Вид на Тульчу с возвышенности*

в 950 году императором Константином Порфириогенетом. Чуть позднее город упоминается под названием Селина, а в XIV веке известен как стоянка генуэзских кораблей. В 1865 году в Сулине основана Европейская комиссия Дуная.

Праздник прошел очень красиво и порадовал тренированностью молодых граждан Румынии, соревновавшихся в прыжках с трамплина и попытках пройти по длинному, горизонтально расположенному над водой бревну, хорошо смазанному солидолом. На конце бревна крепился флагок. Тот, кому удалось его сорвать, получал от организаторов поросенка. Весело, зрелищно и очень опасно. Течение в Дунае сильное, того и гляди затянет, но ребята смелые и очень ловкие, так что все три поросенка нашли хозяев, и еще полсотни уток, которых пустили в воду. Смельчаки должны были их догнать, поймать и доставить на берег свой трофей.

Мы очень благодарны за радушный прием в Сулине мэру города Димитру Аурэлу, его заместителю Константину Обереже, капитану порта Раду Андриченко, его заместителю Ивану Дунаеву, начальнику пограничной службы Михаилу Амельяну и всем тем, с кем познакомились в этом добром и по-настоящему морском городе Сулина.

16 августа. Прощаемся с Иваном Дунаевым и отходим от причала в 8 часов 30 минут. Сулинский канал оказывается гораздо более длинным, чем можно было ожидать. Сегодня его берега подсыпаны крупными глыбами камня, но кое-где еще проглядывают вековые деревянные сваи. Они-то и помнят о тех временах, когда «молоко и мед Румынии вытекали Сулинским гирлом». Ветер легкий, южный. К 17 часам, пройдя 22 мили, швартуемся у причала на О км. Мы снова в Украине.

17 августа. Выходим в 5 часов 30 минут. Целый день «Одиссей» преследует переменчивый ветер и изменение направления зыби. Где-то в районе острова Змеиного идет шторм. Надо спешить укрыться от греха подальше. На всем пути до входа в Белгород-Днестровский лиман укрыться негде. Ночью при свете прожекторов, подсвечивающих мост, входим в лиман и становимся на якорь. За 20 часов пройдено 52 мили. Это хотя и не рекорд по скорости, чуть более 2,5 узла, но рекорд по дальности.

18 августа. К 14 часам прибывают власти. Открытие границы на порт-



*Памятник пеликану в Тульче.  
Три тысячи лет тому назад  
«морские народы» поклонялись  
аисту. В современной Тульче с  
любовью относятся к пеликану*



*Церковь в Сулине*

пункте «Бугаз». Очень теплую встречу организовывают наши шефы — Южное направление Всеукраинского казачьего войска. К 19 часам «Одиссей» кидает якорь у села Роксоланы в глубине лимана.

19 августа. Экипаж готовит лодку к подъему.

21 августа. Торжественное окончание экспедиции на пристани Овидиополя. В этот же день мы подняли лодку и перевезли ее на место хранения.

«Казацкая одиссея 2007» завершена. Будут ли еще походы на «Одиссее»? Не знаю. Но если будут, то уже не в рамках программы изучения однодеревых челнов. Для меня изучения этого раздела истории мореплавания завершено, и связано это в первую очередь с работой над проектом, который представлен в конце этой книги.



*Будут ли  
еще походы  
«Одиссей»?*



*Старообрядцы после службы. Старообрядческая церковь в Тульче, построенная еще в первой половине XIX столетия при турках*



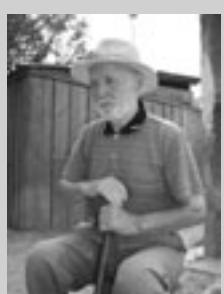
Старообрядческий дом,  
вход в который всегда  
украшает небольшая  
башенка.



Дунай.



Старообрядческий поселок – «Миля 23». Казацкая надгробная плита.



Дельта Ду-  
ная – край  
рыбаков.



*Дунай необычайно красив летом, но после дождей нам приходилось сушить хлеб.*



*Экспедиция это не только сложности. Иногда нужно и подурачиться. На празднике День моряка в Румынии*



*В гостях у вице-мэра Сулины господина Константина Обрежа (на фото в центре).*



*Наш друг и спаситель заместитель капитана порта Сулина – Иван Дунаев.*

## Эпилог



**Ч**итателю может показаться, что автор приводит слишком большой объем информации о простых и подчас примитивных челнах, да еще и чуть ли не из десятка регионов мира. Здесь и Африка, и Полинезия, и Океания, и северные страны, Америка, Малая Азия, Украина, Россия. Но что поделать, если это нехитрое изделие, созданное руками человека, верой и правдой служит ему много тысячелетий до наших дней. Однодеревые челны на реках Украины и России строились еще в прошлом столетии.

Профессор Б. М. Лобач-Жученко в книге «От челнока до океанского парохода» в 1924 году писал: «...В летописях сохранились известия о том, что на Волге еще в XV веке росли такие большие липы, что из их кряжей долбились лодки, вмещавшие 8-10 лошадей. Чтобы увеличить размеры судов, к их долбленой середине начали добавлять с боков один или несколько рядов досок, такие лодки и теперь можно видеть в Украине».

Однодеревки на украинских водоемах просуществовали до последней четверти XX столетия, а в настоящее время их строят в некоторых районах Экваториальной Африки, на реке Сенегал, в Индии на реке Ганг, на острове Мадагаскар, в бассейне реки Амазонки.

Возможно, из всех технических средств, родившихся благодаря смекалке человека, челн единственное транспортное средство, применяющееся в том виде, каким оно было изобретено, пройдя многотысячелетнюю историю вместе с человеком без каких-либо изменений.

Наши «Персей» и «Одиссей» полное тому доказательство. Вместе они наплавали почти 600 миль. «Одиссей» побывал в штормах, был выброшен на берег, но остался цел. Маловероятно, чтобы какое-либо другое плавсредство вынесло то, что он выдержал и вслед за этим продолжил плавание. Наш челн оказался на высоте.

Чему научили нас походы на столь примитивных судах? Только одному. Человек со времен глубокой древности мог справляться с водной стихией, достигая в своих походах далеких берегов. Да, эти плавания были очень сложными, проходили в видимости берегов, продвижение было очень незначительным, всего 15-20 миль за один переход, но оно было возможно. Надежность, прочность и достаточная управляемость тяжелых долбленах челнов вызывает у меня чувствоуважения к далеким предкам, создавшим это простое транспортное средство. Благодаря ему человек покорил водные преграды и расселился на огромной территории.

Походы на «Одиссея» были самыми сложными из всех экспедиций, в которых мне пришлось принимать участие, хотя за плечами был почти 20-летний опыт реконструкции и плавания на реках, морях Европы и в Атлантике. Но без опыта, который мы приобрели во время походов на «Одиссее», невозможно представить легендарное начало освоения человеком морских просторов.

История изучения мореплавания продолжается, и мне хочется верить, что впереди нашу группу ждут новые проекты, реконструкции, и конечно же, походы.

Отзывы о книгах серии «Путешествие в прошлое»: «Ивлия», «Одесса», «Мелькарт», «Персей» и «Одиссей» вы можете присыпать по адресу [i\\_melnik61@mail.ru](mailto:i_melnik61@mail.ru).

Узнать о новых проектах вам поможет веб-сайт: [www.nauticalpark.org](http://www.nauticalpark.org)

## СОДЕРЖАНИЕ

Пролог.	Легенды и реальность .....	5
Глава 1.	Яйцо или курица? .....	9
Глава 2.	Плавать можно на всем .....	19
Глава 3.	«Меотида», «Тигр» и «Фера» .....	47
Глава 4.	Онодеревые челны .....	69
Глава 5.	«Персей» .....	91
Глава 6.	«Народы моря» .....	113
Глава 7.	«Одиссей» .....	35
Глава 8.	На родине этрусков .....	153
Глава 9.	Турецкий след .....	173
Глава 10.	Казацкая одиссея .....	213
Эпилог.	.....	231
Приложение.	.....	233

## Приложение

### ПРОЕКТ

#### **відтворення козацького коша та адміралтейства на Дністровському лимані (район м.Овідіополя) з морським музеєм, історико-краєзнавчим науково-методичним центром та туристичним маршрутом «Історія козацтва низинного Подністров'я».**

Історія славних козацьких дій у справі створення Новоросійського краю налічує декілька багатотомних видань. Козацькі полки та флотилії приймали участь у всіх великих та малих баталіях російсько-турецьких війн кінця 18 століття. Особливо вони відзначилися у взятті турецьких фортець Очакова (1788р.), Ізмаїла (1790р.), Хаджибей (1789р.), (сучасна Одеса), Акермана (1789р.) (сучасний Б.Дністровськ).

Чого вартий такий факт, що при захоплені фортеці Акерман (1789р.) тільки козакам під командуванням А.А.Головатого на легких швидкохідних човнах удалось подолати мілководдя гирла лимані а навести такий жах на захисників фортеці, що ще до підходу основних сил війська, гарнізон капітулював. Розуміючи особливу роль мілкосидячих суден для проведення військових дій в умовах мілководдя, не тільки у Дністровському лимані а і в інших лиманах від Дністра до Буга, було прийнято рішення створити спеціальне адміралтейство гребного флоту. Адміралтейство планувалось побудувати у межах Дністровського лиману в районі сучасного м. Овідіополь (стара назва Аджідер).

Автором проекту козацького коша та пакгауза (адміралтейство) для чорноморських козаків та їх летючих флотилій виступив один із засновників міста Одеси Ф.О. де Волан. Назвали майбутнє фортецю «Предельно», тобто крайньою, оскільки вона мала захищати всю низинолиманську частину нового кордону.

В атласі 1792 року є детальний «План форту Гаджидера з будівлями, що належать адміралтейству», на якому Ф.П. де Волан позначив запроектовані ним фортецю і адміралтейство, що мало бути між фортецею і містом сучасної пристані. Цей план і є проект «пакгаузу для запорожців та їхньої летючої флотилії». Інженер де Волан зазначив, що чорноморці вважають Аджидер «своїм військовим портом, місцем знаходження адміралтейства і своїх верфей».

Отже, протягом певного часу Аджидер був базою всього флоту Чорноморського козацького війська. Навіть коли рушила в дорогу його основна частина (згідно з указом Катерини II від 26 січня (6 лютого) 1792 року, головна частина козацької флотилії була перебазована на Кубань і Таманський півострів), тут перебували інші судна з командами, що мали охороняти кордон по лиману. Їх було 28 одиниць-човнів, 6 баркасів і трофейне турецьке судно-піад.

Адміралтейство в Аджидері мало при собі корабельних майстрів, які будували морські човни для чорноморців. Є згадка про будівництво 50 човнів на Дністровському лимані, що міститься в листі Суворова О.В. до Зубова П.О., датованому січнем 1793 року.

Відтворення зовнішнього вигляду козацького адміралтейства з розміщенням у ньому морського музею, дозволить відродити облік козацького морського військового укріплення 18 століття, відтворити серію козацьких човнів 16-19 століття: дубка, дуба, козацького струга, козацької чайки, барказа, кайки-полугалери. У адміралтействі можливо також розміщення (створення) історико-краєзнавчого, научно-методичного козацького центру та розміщення у літній період дитячого наметового містечка юних січовиків (козачат). У подальшому створення туристичного маршруту «Історія козацтва низинного Подністров'я».

Відтворивши козацький кіш та адміралтейство на Дністровському лимані в районі м. Овідіополь, ми зробимо цей куточок Одеської землі не тільки нашою, а й національною гордістю, місцем паломництва всіх українців, туристів, молоді ді буде можливим виховувати у них відчуття поваги і вдячності до своїх предків козаків які у ті далекі часи створили республіку без холопа і пана.

Робота передбачається велика, багатопланова, в якій повинні взяти участь фахівці найрізноманітніших спеціальностей... Але наукове обґрунтування, розробка проектів і схем на сьогодні вже є.

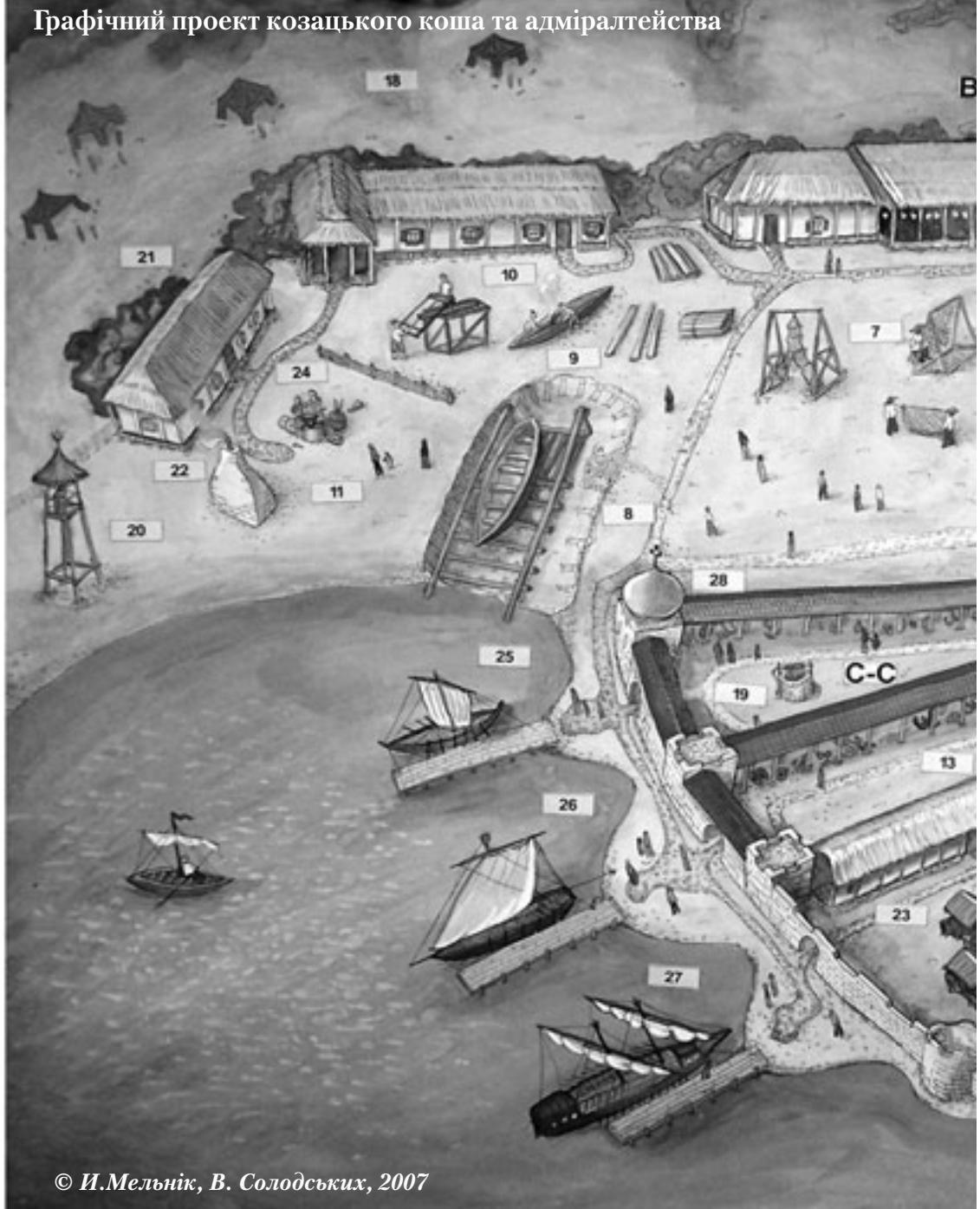
Отже, згадаймо ту славу, той вільний дух, мудрість, щиросердність, миролюбність, вічне прагнення до братерства, яким були наділені запорізькі козаки та передадимо нащадкам ці риси, успадковані віками! Тим більше ми сподіваємося, що крига вже зрушила...

#### **Автори проекту:**

**Ігор Мельник,**

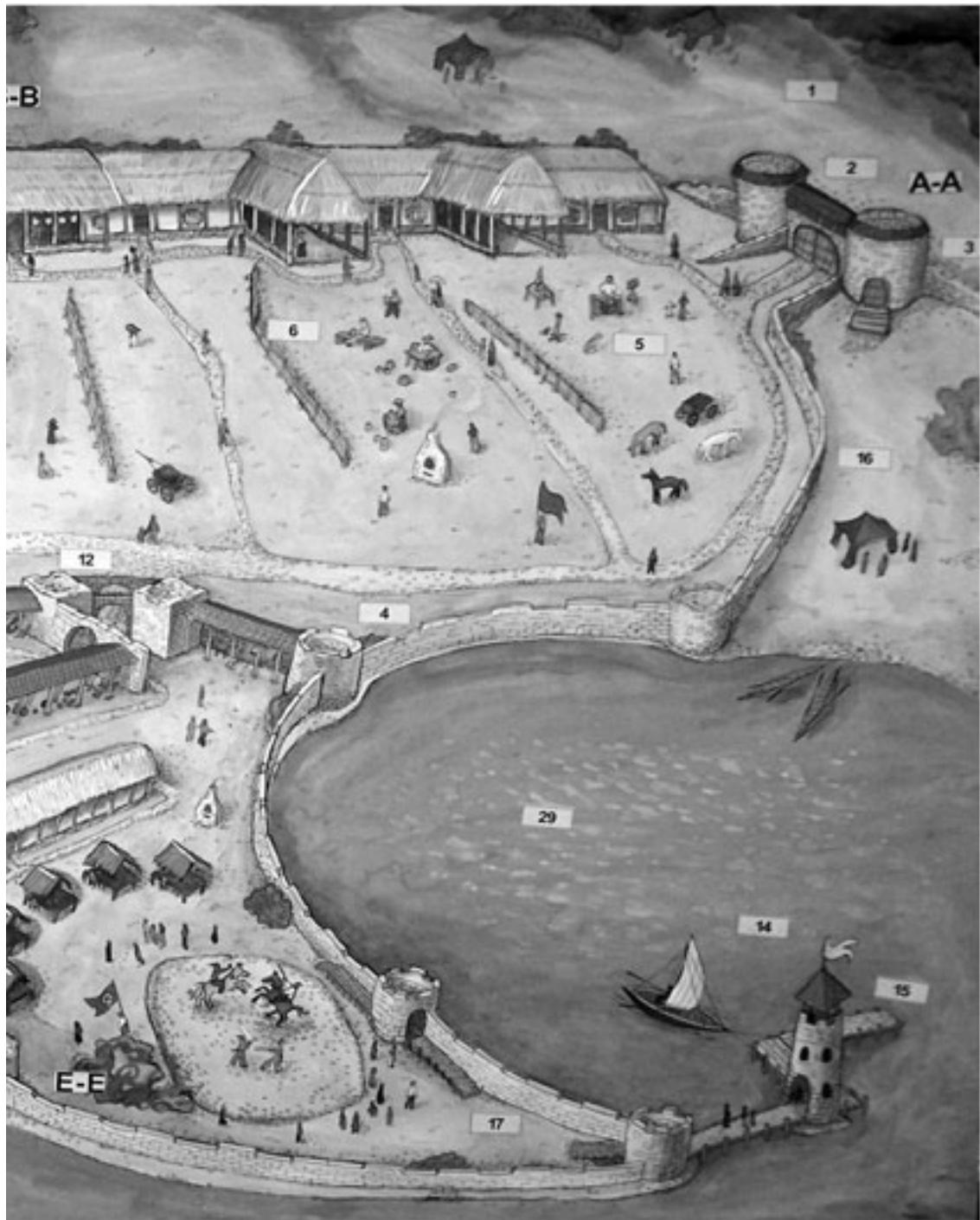
**Володимир Солодських, Головний отаман Одеського козацького товариства  
«Південний оперативний козацький округ»**

## Графічний проект козацького коша та адміралтейства



© І.Мельнік, В. Солодських, 2007

1. Під'їздний шлях
2. Захисна брама
3. Сторожові башти
4. Круглі стінові башти
5. Подвір'я ткачів
6. Подвір'я гончарів
7. Подвір'я рибалок
8. Стапель для подйому та ремонту суден
9. Майданчик для разколювання ствбурів деревени на брускі, розпилювання дошок та таке інше
10. Будинок теслярської та столлярської майстерень
11. Ковальське подвір'я
12. Квадратні стінові башти
13. Відкриті галереї



- 14. Маяк
- 15. Причал для човнів
- 16. Стіни укріплення
- 17. Смотрові майданчики
- 18. Земляні урізи
- 19. Колодязь
- 20. Сторожева башта — засіка
- 21. Будинок для зберігання ковальських заготовок
- 22. Ковальська піч
- 23. Кухня з грубами для приготування їжі
- 24. Подвір'я — козацький майдан
- 25. Причал для "Чайки"
- 26. Причал для "Дубка"
- 27. Причал для полугалери
- 28. Каплиця
- 29. Лиман

ББК 39.41:63.3(0)32  
УДК 656.61(091) «652»  
М 482  
ISBN 978-966-389-148-4

«Путешествие в прошлое. «Персей» и «Одиссей»  
**Игорь Кириллович Мельник**  
доктор исторических наук

Подписано в печать с готового оригинал-макета 28.01.2008 г.

Формат 70x84/16. Печать офсетная. Бумага офсетная.

Условных печатных листов — 14,75.

Тираж 1200 экз. Заказ №12

Без объявления

Издательско-полиграфическое предприятие «Печатный Дом»

Свидетельство ДК №1732 от 29.03.2004

г. Одесса, Итальянский бульвар, 1

Тел. 32-82-04