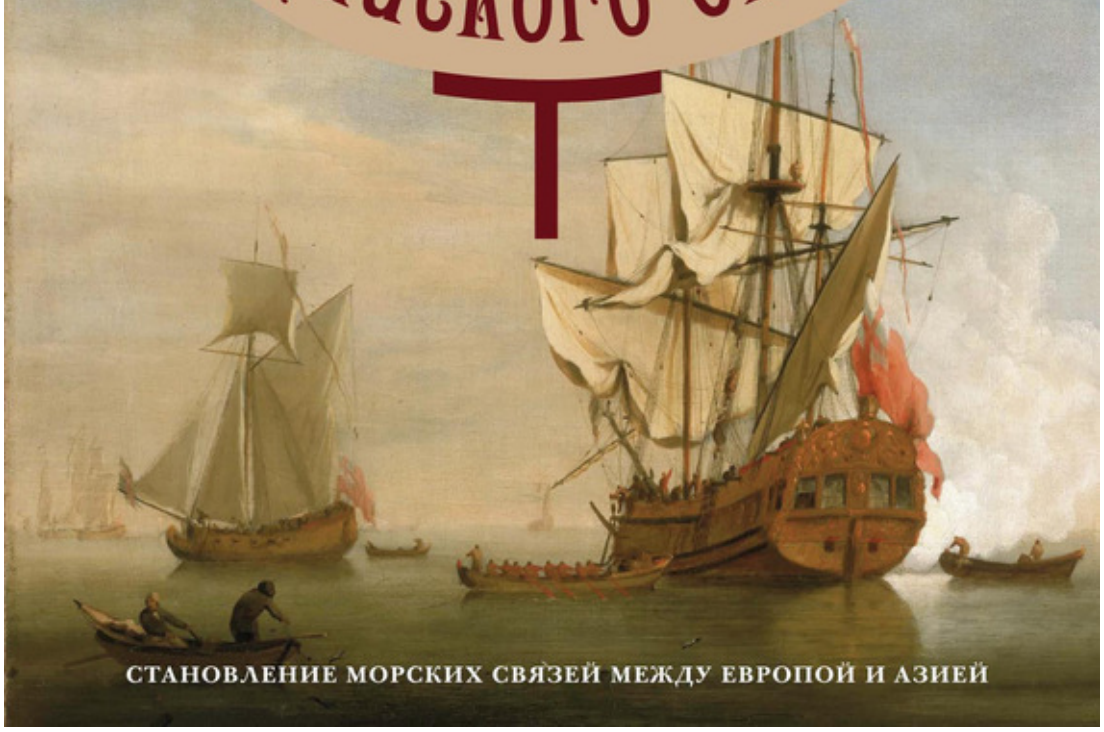
Дж.А. БАЛЛАРД

ВЛАСТИТЕЛИ Индийского океана



СТАНОВЛЕНИЕ МОРСКИХ СВЯЗЕЙ МЕЖДУ ЕВРОПОЙ И АЗИЕЙ

Джордж Александр Баллард

Властители Индийского океана. Становление морских связей между Европой и Азией

Текст предоставлен правообладателем
http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=3939405
Властители Индийского океана. Становление морских связей между Европой и Азией / Пер. с англ. Л.А. Игоревского.: Центрполиграф; Москва; 2012
ISBN 978-5-9524-5008-0

Аннотация

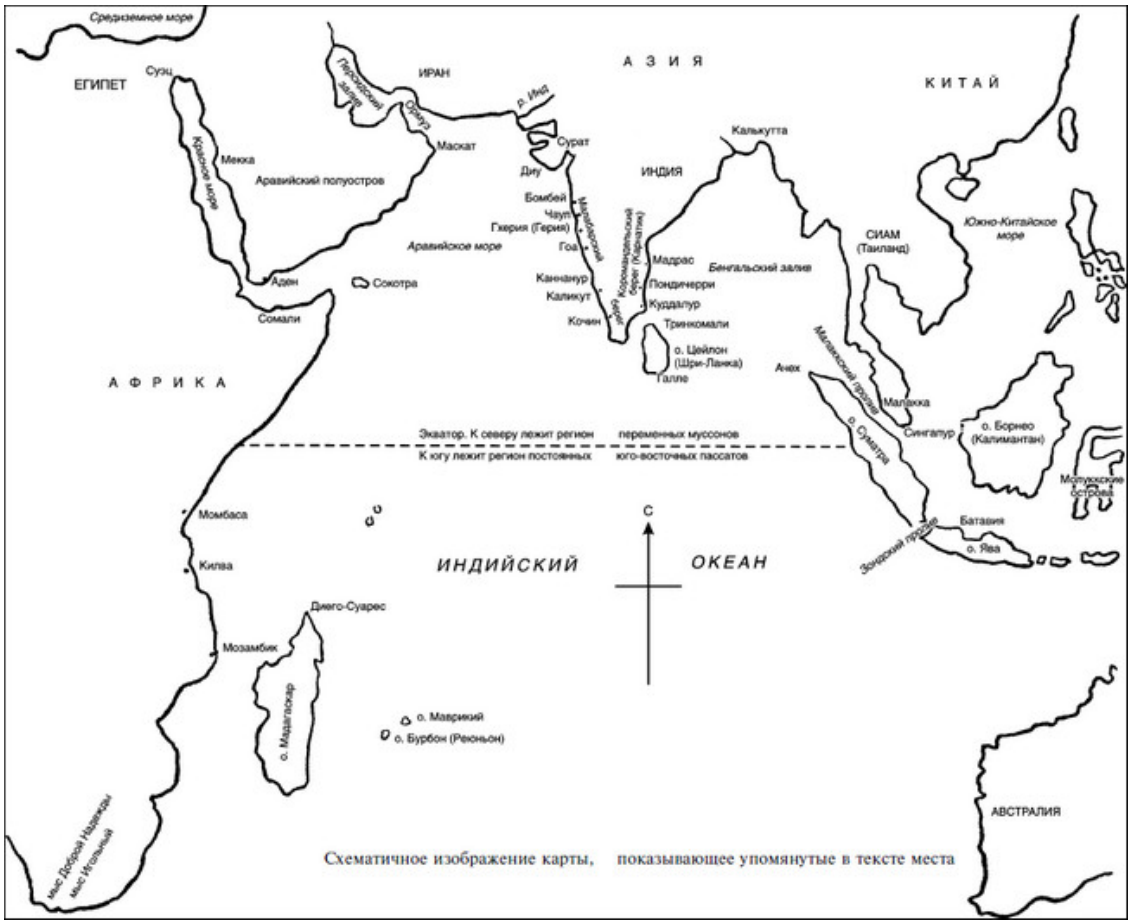
Адмирал британского флота Дж. А. Баллард в своем исследовании представляет впечатляющую драму соперничества между европейцами за господство в Индийском океане, в котором самым ценным призом была Индия. Из четырех европейских держав – Португалии, Голландии, Франции и Англии – именно англичане в конце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

Содержание

Предисловие 4
Глава 1 Мореплаватели в Индийском океане до начала эры европейского господства 8
Глава 2 Появление белого человека в восточных морях 18
Глава 3 Первый план европейского владычества в Индийском океане 31
Глава 4 Война Аравийского моря 43
Конец ознакомительного фрагмента. 49

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

Предисловие



Схематичное изображение карты, показывающее упомянутые в тексте места

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

ников, касающихся отдельных эпизодов и предприятий. Речь идет о «Комментариях» Албукерки[1], трудах Коррейры[2] и других португальских хроникеров.

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

Здесь также можно найти решительное опровержение теории о том, что господство на море есть неотъемлемая черта господства на земле, и убедительное доказательство, если таковое необходимо, того, что главным является природная предрасположенность того или иного народа к морю. Например, шах Ирана Аббас Завоеватель (Аббас I Великий Сефевид (1557–1628), шах Ирана в 1587–1628 гг. – *Ред.)* долгие годы откладывал захват крупного островного торгового центра Ормуз, где было полдюжины португальских каравелл, каждая размером с современный паровой траулер, и, в конце концов, был вынужден для достижения своей цели призвать на помощь несколько кораблей недавно образованной компании лондонских купцов, торговавших с Востоком. (Английская Ост-Индская компания помогла в 1622 г. изгнать португальцев из Ормуза – типично английская практика вытеснения и уничтожения конкурентов. – *Ред.)* Или взять, например, представителей этой группы английских бизнесменов, торгующих с величайшим из Великих Моголов (династия, правившая в Индии в 1526–1858 гг. (в 1803–1858 гг. формально). Среднеазиатского происхождения – основана Бабуром, потомком Тимура. – *Ред.)* – командующим грозной армией и властителем страны, в которой жителей в двадцать раз больше, чем в Англии. Англичане, бессильные на земле, имели против него сильный козырь – только они могли защитить его многочисленных подданных на воде против нападений других белых людей. Даже среди обитателей Востока можно увидеть в действии тот же принцип, но в меньших масштабах. Ни один перс не смог научиться управлять кораблем. (Это безапелляционное заявление не соответствует действительности. – *Ред.)* Поэтому маленькое арабское племя рыбаков и мореплавателей, жившее на краю пустыни с центром в «адски горячем» Маскате, где скалы круто обрываются к морю, закрывая поселение со всех сторон естественной стеной, держало берега великой Персидской монархии под постоянной угрозой, пока не было подавлено более сильными европейцами. (Иран, если ему было очень нужно, мог захватить не только Маскат, но и, например, далекий Йемен, что он и сделал в 572 г. В результате был перекрыт торговый путь между византийским Египтом и Индией, а также Индокитаем и Южным Китаем. Последствия оказались чудовищными, в том числе и для самого Сасанидского Ирана. Рухнула не только веками складывавшаяся торговля, а также такие гособразования, как Аксум. К власти в Аравии, которая тоже кое-что имела от древнего торгового пути, пришли последователи Мухаммеда. Дальнейшее известно. – *Ред.)*

Располагая этим материалом, я поставил перед собой задачу изложить в форме последовательного повествования историю периодов господства в Индийском океане различных противоборствующих морских держав. Насколько мне известно, ранее никто ничего подобного не делал. За исключением последней главы, результаты сначала появились в виде серии

---

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

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

статей в «Маринерс миррор», ежеквартальном журнале Общества морских исследований, и эти статьи теперь воспроизведены как главы в книге. Приводя описание влияния, оказанного конкретным фактором на формирование той или иной страницы истории, автор нередко с трудом избегает переоценки его важности, утратив чувство пропорции единственно из-за своей увлеченности предметом. Но я всячески старался не допустить этого, постоянно давая понять, что статус морской державы, как бы он ни был необходим в данной ситуации, – это не самоцель, а средство достижения цели. Я уделил этому вопросу особое внимание, когда анализировал ситуацию в крупных англо-французских конфликтах за Индию, явившихся темой 12-й и 13-й глав.

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

Перейдя к более поздней стадии, когда Британия и Франция стали главными соперниками в Индийском океане, я повторил рассказ, который уже до меня изложили многие военно-морские историки, однако его никак нельзя было пропустить, поскольку тогда предмет оказывался освещенным не полностью. Но я его изложил так, как понимаю сам, то есть в свете своей сорокалетней морской службы.

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

Что касается первого момента, я, проведя дополнительные исследования, все же склонен придерживаться первоначального мнения. Дело в том, что рассказы о подобных перевозках, относящихся к более раннему периоду, которые, безусловно, имели место, дошли до нас только из вторых, а то и из третьих рук, а значит, существенно возрастает вероятность ошибок. В то время как судовой журнал Неарха остался без изменений.

Относительно второго момента, касающегося Луисберга и Мадраса, я признаю, что в заключенном после окончания войны соглашении действительно не упоминается ни один

из этих портов. В нем говорится о возвращении завоеванной территории обеими сторонами. Но многие авторитетные авторы предполагают, что британское правительство никогда бы не спровоцировало недовольство американских колонистов, сдав Луисберг, не имея очевидного и реального возмещения. А так как Мадрас был единственным важным британским владением в руках французов, многие авторы считают, что его возвращение под британское господство стало решающим фактором в деле передачи Луисберга, даже если об этом не упоминалось в мирном договоре. Однако мне известно, что оригинальные письма лорда Сэндуича, бывшего в тот период первым лордом адмиралтейства, объясняют, что истинной целью британцев, возвративших Луисберг, было желание побудить Францию прекратить свое военное наступление в Европе. Таким образом, идея, что был произведен обмен морскими портами, лишь внешне правильна, хотя настолько широко распространена, что ее приемлют даже в некоторых кругах историков. (Это всего лишь рядовой эпизод подковерной дипломатии в ходе Войны за австрийское наследство – поскольку связан он с английским участием. – *Ред.)* И это, конечно, дает ответ на вопрос, почему британцы не вернули себе такой слабо укрепленный морской порт, как Мадрас, иначе как посредством обмена, если они смогли захватить такую первоклассную крепость, как Луисберг.

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

Дж. А. Баллард
Кореем
13 марта 1927 года

Глава 1 Мореплаватели в Индийском океане до начала эры европейского господства

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

Аргументы в пользу того, что и глубоководное море-плавание зародилось в Индийском океане, еще более убедительны, во всяком случае для моряка. Они имеют тройственную природу и учитывают астрономию, физическую географию и метеорологию. Астрономические аргументы подчеркивает тот факт, что древние обитатели Востока, насколько известно, были первыми астрономами. А среди многих человеческих занятий океанская навигация всегда занимала особое место, поскольку являлась единственным делом, которое так же сильно зависит от знания небесных тел, находящихся в миллиардах и миллиардах километров от Земли в безграничных пространствах космоса, как и от знания самой Земли. Давая правильный ключ к определению направления, когда не видно берега, небесные тела делали возможным плавание вдали от берегов, даже когда еще не был изобретен магнитный компас. Жители Востока составили карту северной части неба за тысячи лет до того, как обитатели Запада составили карту Северного полушария Земли. И хотя второе из этих достижений было бесконечно выше, оно стало возможным только благодаря успеху первого. Не раньше, чем люди составили карту звездного неба, они стали глубоководными мореплавателями, и не раньше, чем они стали глубоководными мореплавателями, у них появилась возможность составить карту своей среды обитания во вселенной. За много веков до того, как европейские народы поднялись от примитивного варварства в своем облачном климате, где наблюдения за звездами относительно сложнее, жители Востока уже знали о звездах достаточно, чтобы уверенно использовать их для пересечения морей. Среди развалин многих древних вавилонских городов существуют руины обсерваторий, и сложность этих сооружений доказывает хорошее знакомство их строителей с небесными телами. В Египте угол понижения первой секции входной галереи на великую пирамиду настолько точно соответствует широте места, что, если ночью смотреть на небо изнутри, видна только Полярная звезда. Поскольку установлено, что древние жители Востока имели глубокие знания предмета, на котором основано океанское мореплавание, разумно предположить, что они первыми и применили свои знания, выйдя в открытое море.

С географической точки зрения аргументы в пользу первенства Индийского океана над другими тоже довольно сильны. Его конфигурация предлагает больше стимулов для выхода в открытое море, чем конфигурация Атлантического или Тихого океана. Последние являются транспортными магистралями от Северного полярного круга к Южному. Эти океаны разделяют континентальные массивы суши, находящиеся на противоположных берегах. Поскольку не существует никаких наземных путей вокруг оконечностей этих океанов, вдоль которых могли бы следовать каботажные суда, древние люди не имели ни малейшего представления о том, что находится дальше. Они не знали, какой длины путь придется проделать исследователю, который рискнет пересечь неизвестные просторы, прежде чем он обнаружит сушу, если, конечно, ему вообще повезет наткнуться на нее. А Индийский океан имеет форму гигантского залива или мешка, окруженного сушей с трех сторон, с относительно малыми заливами в северной части, известными как Аравийское море и Бенгальский залив. После многих веков плавания вдоль изрезанной линии побережья ранние мореплаватели накопили достаточно знаний о маршруте и, должно быть, осознали, что путешествия на Запад или на Восток можно существенно сократить, следуя напрямую между пунктами отправления и назначения, если, конечно, людей не пугала возможность провести несколько дней или недель, не видя землю. Навигация осуществлялась по солнцу и звездам. И когда к прочим побуждающим мотивам добавились экономические, несомненно, самые предприимчивые торговцы пошли на этот риск.

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

В самом центре северной части Индийского океана в южном направлении выступает большой сухопутный язык полуострова Индостан. Это очень плодородный и густонаселенный полуостров, продукция которого с незапамятных времен пользовалась большим спросом в других странах. Его население никогда не демонстрировало ни стремления, ни склонностей к морским путешествиям. (Автор заблуждается, например, сингалы, арийское племя из нынешнего Пенджаба, в VI–V вв. до н. э., пройдя по морю, захватили о. Шри-Ланка. А задолго до этого, еще в 3-м тысячелетии до н. э., представители доарийской культуры хараппы и мохенджодаро (индская цивилизация) первыми освоили прибрежное судоходство по Аравийскому морю и Оманскому заливу, используя муссоны, с целью торговли с Шумером и его наследниками в Месопотамии. – *Ред.)* Однако в древние времена, как и сейчас, оно всегда было готово к бартеру и с большой охотой обменивало излишки своей продукции по прибытии покупателей из других стран, занимавшихся заморской торговлей. В результате уже в далекие времена возникло относительно регулярное сообщение между Индией и Аравией, которое почти наверняка (абсолютно точно – еще с 3-го тысячелетия до н. э. – *Ред.)* было хорошо развито еще до времени правления Соломона (около 965 – около 925 до н. э. Третий царь Израильско-Иудейского царства, хорошо известный благодаря Библии (как и его предшественники Давид и Саул). При Соломоне, который пользовался поддержкой, в

том числе военной, своего тестя, последнего фараона XXI династии в Египте, небольшое государство, возникшее после захвата древнего культурного Ханаана кочевниками-евреями, окрепло и даже использовало корабли (финикийские, греческие, филистимлянские) для плаваний не только в соседний Ливан (за кедром для строительства храма и др.), но и в «страну Офир» (очевидно, Индию) и другие земли. Однако в Египте сменилась династия, и новый фараон Шешонк I (из ливийских наемников предыдущего фараона) около 929 г. до н. э. разграбил Иерусалим, после чего началась другая, весьма тяжелая история распавшегося еврейского государства (см. Библию и др.). – *Ред.)*. Первоначально оно велось вдоль длинной береговой линии с большой потерей времени и значительными затратами труда, но зато при этом обеспечивалась сравнительная безопасность и полная уверенность в направлении движения. Однако постепенно все же начался переход к более коротким водным маршрутам. Представляется несомненным, что первоначально единственной частью путешествия, происходившей вне видимости земли, был короткий отрезок между северо-восточной оконечностью Аравии и противоположным берегом Персидского залива (современный Иран), позволявший избежать очень длительного обхода Персидского залива. Чтобы пересечь этот отрезок, было достаточно дня или двух. Но по мере приобретения опыта древними мореплавателями они стали сворачивать от побережья Аравии в точках, расположенных все южнее и южнее. В конце концов, с появлением более крупных судов в период благоприятных муссонов стало обычной практикой следовать в открытом море примерно от Адена, куда они прибывали после двенадцати или пятнадцати дней пути, к западному побережью Индостана, ведя корабли по солнцу и звездам. Плавание в открытом море с использованием астронавигации было обычным делом для купцов Мекки задолго до того, как в Индийский океан вошел первый корабль, построенный европейцами. (Еще в 517 г. до н. э., когда персидский царь Дарий I захватил правобережье р. Инд, он организовал экспедицию под руководством грека Скилака, морехода и военачальника. Скилак построил суда, пригодные для плавания как по реке, так и по морю. Экспедиция спустилась от нижнего течения р. Кабул по Инду, затем через Аравийское море, вдоль Аравии и в 514 г. до н. э. достигла вершины Суэцкого залива, пройдя 9000 километров. На Суэцком перешейке уже в наше время обнаружена наскальная надпись об этом плавании, сделанная по приказу Дария I. – *Ред.)*

У жителей Аравии, однако, были соперники в лице китайских мореплавателей, приближавшихся к Индии с другой стороны. (Первоначально именно индийцы-арии были активной стороной. Еще в VII в. до н. э. зафиксирован факт посещения индийским кораблем китайского порта. Во второй половине 1-го тысячелетия до н. э. и начале нашей эры индийцы осуществили великую колонизацию полуострова Индокитай и островов Малайского архипелага, где возникли первые государства, основы культур которых заложены индийскими переселенцами. – *Ред.)* Никто не знает, когда там высадились первые люди с желтой кожей, но не приходится сомневаться, что это произошло в глубокой древности. Китайцы плавали в Индию на протяжении многих столетий, но их визиты определенно прекратились в позднем Средневековье. Джонки[3] не были обнаружены в индийских портах, когда туда пришли первые европейцы, но индийские предания сохранили рассказы о крупных судах этого класса, которые произвели большое впечатление своими размерами. Эти древние труженики моря с бамбуковым рангоутом, парусами из циновок и нарисованными на носу глазами, должно быть, являлись отлично приспособленными для плавания и легко управляемыми, если на них совершались столь длительные и рискованные путешествия. Впрочем, этому вряд ли стоит удивляться, потому что современные джонки в полной мере обладают этими каче-

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

ствами, несмотря на свою непрезентабельную внешность, и, судя по дошедшим до нас изображениям и другим свидетельствам, почти не отличаются от своих ранних предшественниц.

Как и арабы Аравии, китайцы впервые попали в Индию, следуя вдоль берега, но столкнулись с более серьезными проблемами, поскольку плавание вдоль береговой линии Бенгальского залива включает в себя ряд весьма сложных в навигационном отношении участков, от которых избавлено плавание вдоль побережья Аравийского моря. Океанские берега Аравии и Ирана, вдоль которых следовал аравиец, направляясь к Индии со своей стороны, удобны и практически не содержат навигационных опасностей, особенно мелей, сформированных аллювиальными отложениями рек, – самых страшных преград для прибрежного судоходства. В некоторых морях именно мели делают прибрежное судоходство вообще невозможным. Отмели иногда тянутся так далеко в море, что выброшенные на них суда оказываются вне видимости земли и гибнут. Их довольно много в Бенгальском заливе, в который впадает несколько крупных рек. Здесь отмели выступают в море на тридцать, а иногда и на сорок миль. Прокладывая себе путь вдоль этих огромных подводных ловушек, китайским морякам приходилось промерять глубину специальными шестами, а поскольку в этих местах очень сильные течения, до места назначения, должно быть, добирались далеко не все. Судовождение по замерам глубины было хорошо знакомо китайцам по плаванию у своих берегов, поэтому достаточно многие мореплаватели справлялись с задачей обхода гигантского залива, изучив его форму и опасности. Мало-помалу они поняли, что, воспользовавшись преобладающим муссоном, путь можно сократить на две трети, но только в случае готовности к плаванию по звездам вне видимости земли. Китайцы, как и аравийцы, имели возможность пользоваться постоянно дующими ветрами, с той лишь разницей, что сезон выхода в море для джонки был сезоном возвращения домой для дау[4] с Красного моря и наоборот. Так что прибытие в индийские порты судов с одного направления более или менее совпадало с уходом из них судов другого направления.

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

Переходя от гипотез и предположений, касающихся раннего мореплавания, к четко зафиксированным фактам, можно с уверенностью утверждать, что первые морские путешествия, независимо от их цели, описания которых дошли до нас, имели место к западу от Суэцкого перешейка, а не на Средиземноморье. Самый древний из всех известных рассказов находится в разрушенном египетском храме Дейр-эль-Бахри. Он высечен на камне, содержит иллюстрации и является официальным повествованием об основных моментах экспедиции из пяти судов, отправленной по приказу царицы Хатшепсут за тридцать три века до

[4] Дау – одномачтовое арабское каботажное судно.

нашего времени (летом 1517 г. до н. э., то есть тридцать пять веков назад. – *Ред.)*. Помимо многого другого там сказано, что основной целью предприятия было приобретение партии мирры, очень ценной ароматической смолы (деревьев рода *Commiphora. – Ред.),* которая использовалась как консервирующий состав и как благовоние. Добыть эту смолу следовало в земле Пунт, и, судя по стилю надписи, успех предприятия считался знаменательным событием.

Среди ученых до сих пор не утихают споры относительно местонахождения земли Пунт, но все согласны с тем, что, поскольку дающая столь ценную смолу древесина никогда не встречалась вдали от тропиков, Пунт, вероятно, находился где-то между Египтом и Индийским океаном, а не в Средиземноморье. Иными словами, эта земля располагалась на побережье или Африки, или Аравии. А поскольку в Африке всегда было много деревьев, чего нельзя сказать об Аравии, разумно предположить, что земля Пунт была африканской страной. Этот вывод подкрепляется описанием других товаров, доставленных экспедицией обратно. Все они имеют восточноафриканское происхождение. Отсюда следует, что эскадра определенно побывала в Красном море, возможно – и в Аденском заливе (египтяне явно доходили до островов Куриа-Муриа, а возможно, и дальше. – *Ред.),* а они оба – продолжения Индийского океана. Некоторые ученые придерживаются мнения, что суда прошли еще дальше и вышли в сам Индийский океан, добравшись примерно до региона Замбези. Дело в том, что они вернулись с грузом золота, которое в Африке не добывалось в районах, расположенных севернее Замбези. В поддержку этой теории приводится довод, заключающийся в том, что эта экспедиция стала основным событием за все время правления Хатшепсут. (Первое исторически доказанное плавание египтян в страну Пунт состоялось за тысячу лет до Хатшепсут, в XXVI в. до н. э. при фараоне Сахура. – *Ред.)*

Другие, однако, утверждают, что Пунт – нынешнее Сомали, то есть ближайший африканский регион, доступный из Египта морем и где много дающих мирру деревьев. Этот довод поддерживается типом судов, отправленных в экспедицию, которые были совершенно не приспособлены к долгому плаванию в незащищенных водах. Судя по сохранившимся изображениям, эти суда – речные плавсредства с единственным квадратным парусом, который полезен только при попутном ветре. В остальных случаях для движения вперед им требовались весла и гребцы. В общем, они похожи на крупные речные суда, которых в те дни было много на Ниле, только лишенные большей части украшений. А поскольку в тот период существовал канал, соединявший реку с северной частью Красного моря, вполне возможно, это действительно были нильские суда, только специальным образом подготовленные. Такие плавсредства вполне могли совершить рейс из Египта вдоль побережья в Сомали летом, когда в Красном море преобладают ветры с севера, и вернуться зимой, когда ветры меняют направление. Но это было бы чрезвычайно сложной задачей для речных команд. А поскольку искусство мореплавания в Египте никогда не достигало уровня прочих научных достижений этой страны, такое путешествие вполне могло взволновать народ, который посчитал его величайшим достижением. Более того, если целью экспедиции был импорт мирры и эта смола была получена в достаточном объеме в Сомали, представляется в высшей степени маловероятным, что эти речные по сути суда с совершенно недостаточным парусным вооружением – таковыми мы видим их на изображениях – рискнули бы выйти в открытый океан, чтобы пройти еще 1500 миль. Южнее мыса Гвардафуй они оказались бы на одном из самых незащищенных, лишенных естественных укрытий отрезке побережья в мире.

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

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

Помимо этой древней торговой экспедиции, описание которой дошло до наших дней, Индийский океан стал также местом действия одного из самых ранних морских вояжей, связанных с войной, о котором тоже существует достоверный рассказ. Индийский океан стал первым океаном, увиденным многими прославленными историческими личностями. По нему прошла флотилия, которой командовал Неарх Критский, командующий флотом Александра. Да и самому Александру Великому довелось побывать на берегах Индийского океана. Путешествия, связанные с ранними классическими войнами в Леванте, конечно, предшествовали эпохе македонских завоеваний, но Илиада никогда не считалась историческим трудом (до открытий Шлимана. – *Ред.),* и никакого подробного отчета о перемещениях флота, приведших к концентрации флота у острова Саламин, нет. (Автор ошибается. Греческие флот и армия (1186 кораблей и 100 тысяч воинов) перед походом на Трою собирались в Авлиде (Беотия, пролив между о. Эвбея и материком). Сведения, приведенные в Илиаде и Одиссее, с поправкой на «легендарность» (неизбежные преувеличения), только подтверждались по мере накопления результатов археологических и иных исследований. – *Ред.)* Поэтому официальное описание путешествия Неарха является первым доступным в настоящее время полным и аутентичным отчетом о морской транспортировке вооруженных сил, и его историческое значение для историков, а также специалистов, изучающих морскую и военную стратегию, чрезвычайно велико. Оно действительно является самым ранним *полным* описанием продолжительного морского путешествия; ведь если точный маршрут, по которому прошла экспедиция в Пунт, остается неизвестным, путь экспедиции Неарха можно легко проследить на карте британского адмиралтейства от начала и до конца. С точки зрения моряков ее особый интерес заключается в том, что она доказывает бесспорный факт: даже за двадцать три века до нашего времени моряки Востока (а также Запада – упоминавшийся выше Скилак. – *Ред.)* были уже знакомы с навигацией в Индийском океане между Индией и Ираном. Они также знали, что в определенное время года путешествие в западном направлении между этими странами было безопасным и доступным даже для речных судов.

В качестве важнейшей операции, связанной с одной из величайших войн древней истории, военное значение этого путешествия до последнего времени оставалось недооцененным. В 329 году до н. э. (в 326 г. до н. э. – *Ред.),* то есть через тысячу лет после посещения египтянами Пунта (если от плавания в правление Хатшепсут – около 1200 лет, если от плаваний в период Древнего царства – 2200 и более лет. – *Ред.),* Александр приказал Неарху перевести построенную в Пенджабе речную флотилию с Инда к Евфрату – на расстояние 1400 миль. Военная необходимость такой грандиозной попытки была очень высока. Александр достиг максимальной отметки своих азиатских завоеваний, вторгшись на Индостан, но к концу жаркого сезона в Индии его войска были настолько измотаны, что начали проявлять недовольство, и возвращение в Европу стало настоятельной потребностью, которую он не мог игнорировать. Победное продвижение Александра Великого на восток проходило через нагорья и горы Центрального Ирана и Афганистана (автор не упомянул про Среднюю Азию. Здесь, в Бактрии и Согдиане, Александр воевал три с лишним года, столько же, сколько ушло у него на покорение Малой Азии, Ближнего и Среднего Востока. – *Ред.)* и через Хайберский проход, но вернуться назад тем же путем не представлялось возможным, тем более в середине зимы, отягощенными добычей. Как Наполеон в Москве в 1812 году, Александр поставил себя в положение, когда отступление стало абсолютно неизбежным и, казалось, не обещало ничего, кроме катастрофы. (Македонская армия изрядно разложилась. Целых 9 месяцев (!) войско Александра плыло по Инду до устья, грабя города и пьянствуя. – *Ред.)* Но только, в отличие от Наполеона, Александр обнаружил, что ему на помощь может прийти море. Что касается его личного опыта, он не знал обратного пути домой по воде или вдоль

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

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

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

Его команды, состоявшие по большей части из жителей древней Македонии (скорее Греции. – *Ред.)* и Леванта, стали первыми европейцами, вышедшими в Индийский океан. Этот переход стал первым океанским плаванием европейцев, о ходе которого существует полное описание. (Отчет Скилака не сохранился, отрывки из него дошли до нас благодаря Геродоту, использовавшему работу Гекатея, получившего информацию от самого Скилака. – *Ред.)* Живя в странах, прилегающих к Эгейскому и Черному морям, новоявленные моряки никогда раньше не выходили в океан. (Автор, конечно, ничего не слышал о Пифее. Этот грек, уроженец Массалии (современный Марсель), между 350 и 320 гг. до н. э. впервые плавал далеко на север у берегов Северо-Западной Европы. Пифей вышел из Массалии в марте. Пройдя Столбы (Гибралтарский пролив), он плыл вдоль берегов Пиренейского полуострова и Галлии до западного выступа полуострова Бретань. Затем Пифей пересек Галльский пролив (Ла-Манш), в его самой широкой части и достиг юго-западного выступа о. Великобритания (полуострова Корнуолл). После этого греческий мореплаватель пересек с юга на север Иернское (Ирландское) море и вышел из него через Северный пролив (при этом наблюдал остров Ирландия). Затем Пифей проходил у Гебридских и Оркнейских островов.

После этого, двигаясь на север, он достиг острова, дошедшего до нас под более поздним латинским названием Ultima Tule (Крайняя Туле). По красочным описаниям Пифея и выводам современных историков и полярных исследователей, это был остров Исландия, куда Пифей доплыл в середине лета. Пифей описывает характерные для этого района плавающие льды и густой туман. Затем грек из Массалии повернул на юг, снова пересек Северную Атлантику и прошел вдоль всего восточного берега Великобритании, открыл Нидерланды и северо-западное побережье Германии до Эльбы. Таким образом, в описываемое автором время «новоявленные моряки», как он назвал греков и других жителей Средиземноморья, плавали даже в полярных водах, а это не муссонный путь в северной части Индийского океана, который греки также быстро освоили. – *Ред.)* Они сочли новый опыт испытанием своей стойкости. Если говорить о погоде, риск был ничуть не больше, чем при плавании в своих родных водах, где зимой дуют сильные ветра. Однако эти люди жили на берегах неприливных морей, и океанские приливно-отливные явления стали для них неприятной неожиданностью. (Там, где плавал Пифей (например, у берегов Бретани), приливы очень высокие. – *Ред.)* Когда отлив неожиданно оставил всю флотилию застрявшей в иле устья Инда, это не могло не встревожить. А поскольку в Средиземноморье почти нет крупных обитателей моря, моряки не знали, что бывают рыбы крупнее дельфинов или тунцов. И когда они увидели китов, рыб-молотов и шестиметровых скатов, потребовалась очень сильная рука, чтобы удержать их от паники. И эта рука нашлась. Неарх явился идеальным командиром, сумевшим справиться со всеми неожиданностями. И когда его команды были перепуганы видом и звуками, издаваемыми выпускающими фонтаны китами, он вышел вперед на своем судне, как будто собирался вести флотилию в бой, – хотя эти диковинные существа были ему так же незнакомы, как и его матросам. Неарх находился впереди, пока все не убедились, что их страхи беспочвенны. В древнем повествовании мы читаем: «Все превозносили прозорливость своего адмирала».

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

У себя дома греческие моряки регулярно заходили в порты, где к их услугам всегда были запасы фруктов и овощей, вина и воды. Они и подумать не могли, что есть страны, где таких запасов не существует. На берегах Средиземного моря всегда можно найти необходимое. Поэтому Неарх ожидал, что сможет получить свежие продукты по пути. Он или не собрал соответствующую информацию по этому вопросу, или не сумел ее получить. Возможно, мореплаватели, с которыми он, несомненно, проконсультировался перед выходом в рейс, имели обыкновение брать с собой запасы на весь рейс, что при более крупных судах и меньшем количестве людей на борту было, в общем, несложно. Кокосовые орехи – превосходное противоцинготное средство, широкодоступное на Востоке. К тому же их легко складировать и можно долго хранить. Любой арабский экипаж мог оставаться в добром здравии, регулярно употребляя в пищу кокосы и финики. Если так, арабы, должно быть, почти ничего не знали о возможностях снабжения продовольствием на побережье между устьем Инда и Ормузским проливом, где еще не было торговли, да и населяли эти берега недружественные племена. Однако, посчитав, что свежие овощи и фрукты все же окажутся доступными и он обладает достаточной силой, чтобы взять их, Неарх вышел в море и обнаружил, что взять нечего. Последствия для его людей были ужасными. Их страдания трудно было описать словами, и даже те, кто выжил, оказались в весьма прискорбном состоянии. К немалому удивлению греков, они обнаружили, что редкое местное население питается исключительно

рыбой, которой здесь такое количество, о котором жители Средиземноморья и мечтать не могли. Однако местные жители, привыкавшие к такой диете на протяжении многих поколений, были устойчивыми к цинге. Так же как эскимосы могли выживать в суровом арктическом климате, используя только мясо морских животных ворвань, эти жители тропиков жили и неплохо себя чувствовали – а их потомки живут до сих пор, – не беря в рот ничего, кроме рыбы, от колыбели до могилы. На Неарха и его людей это произвело настолько сильное впечатление, что они назвали эти берега землей рыбоедов. Название применимо и сегодня, хотя теперь в прибрежных деревнях все же встречаются небольшие стада крупного рогатого скота и коз восточной породы. И этот немногочисленный скот кормят сушеной рыбой.

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

Прошло восемнадцать веков, прежде чем в Индийский океан вошло другое судно, построенное в Европе, с европейской командой на борту. (Существовал период интенсивного товарообмена между эллинистическим Египтом (а затем Египтом в составе Римской и Восточной Римской (Византийской) империи) с Индией и Индокитаем. Первым из греков это сделал кормчий Гиппал, около 100 г. до н. э. достигший Индии. В дальнейшем греческие купцы действовали и в Индокитае, проникли в Южно-Китайское море и достигали портов Южного Китая (во II в.). – *Ред.)* О развитии мореплавания азиатов в этот период на Западе известно немногое, в основном из рассказов левантийских купцов, которые встречали восточных торговцев в Египте и Сирии и иногда сопровождали их в Индию. Но то, что это развитие имело место, сомнению не подлежит. О нем свидетельствует ситуация, обнаруженная в Индийском океане после открытия пути вокруг мыса Доброй Надежды. И в течение первых четырнадцати веков христианской эры смуглые жители берегов Индийского океана, безусловно, выходили в море чаще и в больших количествах, чем европейцы, и водили свои суда на большие расстояния (насчет первых веков христианской эры автор заблуждается. – *Ред.).* Если не считать очень редких путешествий скандинавских судов в Исландию и Гренландию (а также в Северную Америку. – *Ред.),* уроженцы Запада до начала XV века в основном путешествовали по Средиземному морю и вдоль западных берегов Европы. В это же время мусульманские купцы упрямо организовывали путешествия на восток (и в конце концов утвердились в Китае) и на юг через Малайский архипелаг, а также вдоль побережья Восточной Африки. Таким образом, их морские торговые пути по прошествии времени стали охватывать примерно девяносто градусов широты, или более 10 тысяч миль береговой линии Востока.

Восточные морские купцы всегда имели преимущества в своем бизнесе, выражавшиеся в регулярно меняющихся преобладающих ветрах в их районе судоходства. Такой погодной устойчивости нет в морях, омывающих берега Европы, что, конечно, влияло на развитие мореплавания на Западе. И, лишь покинув свой регион обитания и удалившись от своих берегов, белый человек неоспоримо доказал, что является лучшим мореходом, которого когда-либо видел свет. Об этом говорил и Дарвин, проводя сравнения европейцев с отсталыми народами других регионов мира. Имея равные шансы, ни одна цветная раса не показала равное мастерство у руля и парусов. Когда же белый человек изобрел рангоут и такелаж и его суда получили возможность двигаться, пусть даже медленно, в нужном направлении, при любых ветрах и необходимость в веслах и гребцах была ликвидирована, его экспедиции в неизведанные моря стали одной из самых удивительных страниц в мировой истории.

Но до этого было еще далеко, а пока мореходы на земном шаре оставались разделенными на две строго определенные группы Суэцким перешейком. Сегодня, когда морские

суда быстро и безопасно проходят по Суэцкому каналу, трудно представить себе эффект, оказываемый этим небольшим участком пустыни на историю более чем половины населения земного шара. Свобода общения между разными ответвлениями человеческой семьи всегда была самым мощным фактором, влиявшим на прогресс и судьбы людей. А море было своего рода посредником, облегчавшим общение с тех самых пор, как человек впервые научился двигаться на веслах вдоль берега. Если бы не полоска песчаной пустыни, соединявшая Африку и Азию, взаимное общение Востока и Запада, скорее всего, началось бы намного раньше и стало более результативным. Если бы Африка и Азия были разделены судоходным каналом, европейское влияние достигло бы Индостана раньше и оставило свои следы; ведь по такому маршруту путешествие древнего средиземноморского судна к Инду стало бы менее трудным и опасным, чем к Шельде или Темзе. А если бы такое судно Азии вышло из греческого порта, расстояние в обоих направлениях было бы примерно одинаковым. Тогда средиземноморские торговцы могли бы создать процветающие колонии на протяжении всего пути в Китай, как это позже делали по очереди арабы, португальцы, голландцы французы и британцы. (В первые века нашей эры «процветающие колонии» (опорные пункты) греческих купцов существовали на всем пути от портов Египта (Береника и др.) через Красное море, далее в Индии и даже в Индокитае (доходили и до Китая). И дело не в судоходном канале на Суэцком перешейке (временами существовал канал от Нила в Суэцкий залив Красного моря), а кто сидит на Суэцком перешейке. Как только арабы захватили Ближний и Средний Восток и Северную Африку, связь европейцев со странами бассейна Индийского океана по древнему пути через Красное море прекратилась. Удивительно, что автор этого не понял. – *Ред.)*

Но только Суэцкий перешеек (захваченный в 639–642 гг. арабами, а позже, в XVI в., турками. – *Ред.)* вынуждал поток европейской энергии искать другие выходы, оставаясь жесткой разграничительной линией. Господствуя на своей стороне этой естественной преграды, белый человек абсолютно ничего не значил на другой, пока не сумел обойти ее, обогнув Африканский континент. Для этого ему пришлось проделать путь в 4000 миль на юг. А пока Индийский океан, надежно изолированный от западных конкурентов, оставался желанным призом для самых ловких азиатских народов, коими оказались арабы начиная с периода Римской империи. Арабское господство было не предварительно организованным и намеренным завоеванием организованной системой централизованной власти. Это был неожиданный рост силы, сложившейся из целой массы отдельных смелых и рискованных предприятий, не имевший государственного признания или поддержки, не признававший ничьей единичной ответственности, и даже без объединенных усилий или руководства. Но количество, предприимчивость и упорство достигли совокупных результатов, оказавшихся вне конкуренции, и морское господство было установлено на всем протяжении от Суэца до портов Индокитая. Арабы стали первыми властителями Индийского океана, в том смысле, что они в его водах могли делать все, что хотели. (Естественно, раз контролировали Египет. – *Ред.)* Хотя они не были диктаторами в полном смысле этого слова, все же не были готовы разделить эту свободу с другими желающими.

Но это было правление толпы, при котором каждый человек был независим от остальных, где только общность интересов порождала объединение усилий, чтобы подавить хаотичную и разъединенную оппозицию. Здесь никогда не шла речь о жертвах, которых требует дисциплина и подчиненность организованной системе власти, посредством которой применение силы на воде выросло в целую науку – военные действия на море. И когда на сцене появились люди с Запада, придерживавшиеся этой науки, и потребовали равных возможностей для торговли, азиатскому доминированию на Индийском океане пришел конец, хотя первые белые люди были посланы одним из самых маленьких и бедных государств Европы.

Глава 2 Появление белого человека в восточных морях

С древнейших времен густонаселенные центры Европы и Азии находились в регионах, разделенных огромными и практически непроходимыми пространствами пустынь и гор. (Пространства и горы эти были проходимы, и давно существовали торговые пути между Востоком и Западом. Великий шелковый путь стабильно заработал со II в. до н. э. (а через посредников китайские товары, а заодно и чума достигли Европы в V в. до н. э.). Здесь дело в расстояниях и стоимости перевозки по суше. – *Ред.)* Так, например, Китай, в Средние века бывший самой важной страной на Востоке, располагается на противоположном от Франции и Испании конце самого протяженного на земной поверхности участка суши. И до Средних веков ни жители Западной Европы, ни китайцы не могли узнать друг о друге ничего, помимо того, что могли случайно услышать в центрах торговли, разбросанных на большом расстоянии друг от друга. Взаимное общение было бы взаимовыгодным, однако трудности, в основном связанные с огромными расстояниями, препятствовали развитию коммерческих связей. Ведь для того, чтобы добраться до Китая из Рима, Парижа или Мадрида в те дни, необходимо было совершить трудное и опасное путешествие по земле, которое длилось не менее трех лет. Альтернативой являлось морское путешествие, бывшее не намного короче по времени. Оно включало две или три смены судов, а также сухопутный переход от Средиземного моря до Суэцкого залива. Индия находилась ближе к Европе, и попасть в нее было легче, чем в Китай. Но привезти индийские товары в города Запада было не намного легче и дешевле, чем китайские. Суэцкий перешеек оставался преградой для судов, а горы Южной и Западной Азии – почти непреодолимым препятствием для сухопутных караванов.

Однако воображение белых людей, подстегиваемое рассказами о восхитительной роскоши Востока и редкими товарами, попадающими на западные рынки, постоянно работало. Жители Запада стремились найти средства налаживания связей с Востоком, и, поскольку перспективы улучшения сухопутных путей не было, они старались найти приемлемый путь по воде. Одни пытались обойти Европейский континент с севера и погибали во льдах, другие, включая Колумба, устремлялись на запад, чтобы совершить плавание вокруг половины земного шара. Путь им преграждала Америка, что не только расстраивало их планы, но и временами вводило в заблуждение. Они начинали верить в успех. Колумб до своего смертного часа упорствовал во мнении, что, плывя вдоль берегов Мексики, он находился у побережья Азии где-то неподалеку от Японии. Другие упорно старались найти проход на восток через, несомненно, бесконечный великий Африканский континент. Более тридцати лет череда смелых португальских мореплавателей прокладывала путь вдоль его западного берега, причем каждый заходил чуть дальше своего преемника. Все они убедились, что пути сквозь континент на восток не существует и следует двигаться вперед. Оставались позади параллели. Упорные и терпеливые исследователи, невзирая на опасности и лишения, о которых современные моряки даже не знают, продвигались все дальше и дальше. Португальцы прошли тропик Рака, экватор, тропик Козерога, но земля, насколько хватало глаз, все тянулась на юг.

Но в отличие от всех тех, кто надеялся обнаружить путь в Азию, исследуя другие направления, португальцам не было суждено потерпеть поражение, разыскивая то, что не существовало. Только они из отважной когорты морских исследователей были на правильном пути, хотя место, куда они стремились, находилось очень далеко от известных районов земного шара. Отделенные от Средиземноморья четырьмя тысячами миль пустынных вод и девственных лесов, неведомые более древним цивилизациям (в период между 609 и 595 гг.

до н. э. финикийцы (по другой версии, греки) на службе у египетского фараона Нехо II обогнули Африку «через два года на третий» (как пишет Геродот), выйдя из Красного моря, а вернувшись в Египет «через Геракловы Столбы» (Гибралтарский пролив). – *Ред.),* обрывистые мысы, завершающие Африканский континент, были обращены к Антарктике. Они тянулись к Южному полюсу сквозь пронизываемое всеми ветрами пространство серых вод, где встречаются два океана. В их скалы бились длинные южные волны, на них обрушивались частые и яростные шторма. Здесь было много морских птиц и рыб, по скалистым берегам бегали стада дичи. Но нигде не было видно ни одного признака цивилизации. На континентах Северного полушария возникали и гибли империи, а здесь все оставалось таким же, каким было при Сотворении мира.

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

Португальцами командовал Бартоломеу Диаш, опытный, смелый и упорный моряк средних лет (родился около 1450 г. – *Ред.).* Его свершение стало огромным шагом на пути исследований того времени и до настоящего времени занимает второе по значимости место – после открытия Колумбом Америки шестью (четырьмя. – *Ред.)* годами позже. И хотя предприятие Колумба, пожалуй, было более отчаянным, задача, выпавшая на долю Диаша, оказалась бесконечно сложнее. Первооткрыватель Америки всего лишь через три дня после выхода с Канарских островов «поймал» попутный ветер, который перенес его через Атлантику всего лишь за шесть недель. А первооткрывателю мыса Доброй Надежды (и мыса Игольный – крайней южной точки Африки. – *Ред.)* пришлось в течение шести месяцев сражаться с переменными и зачастую опасными ветрами, следуя вдоль неизученного побережья. Колумба вдохновлял собственный гений, Диаша – приказы суверена. Но для обоих альтернативой успеху была смерть. Несмотря на тридцать лет постоянных неудач, король (короли. – *Ред.)* Португалии упорно придерживался убеждения, что край Африканского континента существует и он доступен. (Во-первых, не тридцать, а более шестидесяти – португальцы упорно продвигались на юг вдоль побережья Африки начиная с около 1420 г. (а можно сказать, что и с 1415 г., когда захватили Сеуту). И нельзя считать неудачами конкретные результаты экспедиций (не только открытия, но и золото и рабы). Первоначально вдохновителем экспедиций в 1420–1460 гг. был принц Энрики (Генрих) Мореплаватель (хотя сам он не плавал, а только организовывал экспедиции). – *Ред.)* Король Жуан II приказал Диашу плыть на юг до тех пор, пока не найдет его или не погибнет (насчет последнего данных нет. – *Ред.).* Приказ, сформулированный в таких выражениях, – лучшее признание достоинств офицера, чем любая награда, поскольку предполагает высокую оценку его чувства долга, способного провести его через любые опасности, трудности и разочарования. Диаш оказался достойным признания своего сюзерена. Он понимал, что такой приказ может озна-

чать плавание до тех пор, пока не кончатся запасы и вода и не исчезнет надежда их пополнить на пустынном побережье, но вышел из Лиссабона и взял курс на юг.

Никто не может в полной мере оценить, что увидел и пережил первый человек, обогнувший мыс Доброй Надежды (первыми обогнули мыс Доброй Надежды с востока на запад финикийцы, или греки, около 609–595 гг. до н. э., вторыми около 1420 г. арабы с востока, затем вернулись (сохранилась карта). – *Ред.),* кроме профессиональных моряков, проделавших этот путь вслед за Диашем на парусных судах. И если в недалеком будущем парусники исчезнут, так же как умеющие управлять ими люди, не останется ни одного человека, который смог бы на собственном опыте почувствовать масштабность задачи, стоявшей перед доблестным португальцем. Даже тем современным морякам, которым пришлось обогнуть мыс Доброй Надежды на паруснике, приходится напрячь воображение, чтобы представить возникшие перед ним трудности и высочайшую степень риска. Ведь у него не было современного и эффективного парусного вооружения, точных карт и богатых знаний климатических условий, местных навигационных опасностей и течений. Воды, окружающие мыс Доброй Надежды, требуют от моряков высочайшего мастерства, каким бы прекрасным ни было судно и его оснащение. Больше нигде в мире нет таких волн, как у мыса Агульяс (Игольный) в штормовую погоду. (Есть южнее, ближе к Антарктиде, – «ревущие сороковые» и «неистовые пятидесятые». – *Ред.)* Здесь частые и густые туманы, сильные течения, а многие участки скалистого побережья имеют рифы. Даже гавани зачастую становятся смертельными ловушками, в которых суда гибнут из-за предательского изменения направления местных порывистых ветров. И со всем этим Диаш должен был справиться, имея в своем распоряжении неповоротливую скорлупку (каравеллы и другие суда этого времени были весьма мореходными. – *Ред.)* размером наполовину меньше, чем прогулочные катера Райда или Брайтона, без карт и знаний о навигационных опасностях. У него не было даже барометра, чтобы предсказать погоду! Стоит ли удивляться, что священники на борту молились, почти не поднимаясь с колен. (Испанцы и португальцы были другими. В течение столетий Реконкисты 718—1492 гг., закончившейся изгнанием мусульман и иудеев с Пиренейского полуострова, здесь выковался особый национальный характер, носители которого позже, перенесясь через океаны, открыли и покорили значительную часть мира (и долго доминировали в Европе). – *Ред.)*

Несокрушимое упорство было вознаграждено в полной мере, хотя конечный успех и оказался случайным. По истечении шести месяцев труднейшего плавания, подойдя практически вплотную к его цели, но не подозревая об этом, поздним вечером Диаш обнаружил, что подошел к берегу ближе, чем представлялось безопасным, учитывая быстро крепнущий ветер с моря. Чтобы увеличить расстояние до берега, Диаш отошел на запад (и на юг. – *Ред.)* и вскоре потерял из виду берег. В этом положении его настиг жестокий шторм – первый удар погоды мыса Доброй Надежды, который погнал суденышко в юго-восточном направлении вокруг мыса. (Автор ошибается. Ветер дул с юга, и Диаш ушел в открытый океан, чтобы «обойти» господствующие южные ветра. – *Ред.)* К счастью для Диаша, Африканский континент все же закончился, иначе все его приключения обернулись бы кораблекрушением на подветренном берегу. Именно этого опытный моряк опасался во время шторма. К его немалому удивлению и облегчению, когда погода улучшилась, его судно все еще было на плаву, под килем сохранялась большая глубина и земли не было видно. Диаш знал, что его долго несло на восток, то есть в направлении, где должен был находиться африканский берег. Сбитый с толку, мореплаватель снова повел судно на север и в конце концов увидел береговую линию, которая, к его огромной радости, теперь тянулась с востока на запад, а не с севера на юг. Так была решена острая проблема африканской географии. Диаш прибыл к месту назначения.

По собственному желанию, чтобы удовлетворить свое любопытство, Диаш еще несколько дней вел судно вдоль нового берега, несмотря на сильное встречное течение –

сегодня его называют течением Агульяс (течение мыса Игольного. – *Ред.),* – пока не обнаружил, что береговая линия начала отклоняться на северо-восток. Это еще одна черта, говорящая о его глубоком и серьезном подходе к своей миссии. Убедившись, что он действительно находится у западных ворот Индийского океана, он на несколько дней бросил якорь в бухте, позже получившей название Мосселбай, после чего повернул обратно, чтобы доложить о выполнении приказа. В его задачу не входило продолжение плавания. Таким образом, уже когда его судно лежало на обратном курсе, он впервые увидел мыс, являющийся окончанием 7000-мильной западноафриканской береговой линии, – великую цель многих отважных мореплавателей. Здесь он попал в еще один шторм, как и «Летучий голландец» двумя веками позже, чей легендарный опыт подтверждает репутацию погоды в этом районе. Диаш был настолько неприятно поражен буйством погоды, что нарек новый мыс на составленной им карте мысом Бурь. Следует отметить, что это название нагляднее характеризует предательское величие морского пейзажа в этом районе, чем более позднее и лучше прижившееся, данное его сувереном. Пожалуй, никто из моряков, кому удалось пройти под парусом вокруг мыса и остаться в живых, не подвергнет сомнению уместность названия.

Диаш доказал, что можно привозить морем в Европу вожделенные товары с Востока и поддерживать прямое общение с регионами, известными своим богатством и роскошью, которые восторженно описывали торговцы на рынках Дамаска и Александрии и Марко Поло в своих заметках о путешествиях через Азию. Это открытие стало началом новой эпохи в истории Старого Света. Теперь свободу западных моряков больше не ограничивал Суэцкий перешеек (захваченный мусульманами. – *Ред.).* До тех пор, пока эта естественная преграда не была преодолена четырьмя веками позже, путь вокруг Африки, открытый португальцами, оставался основным связующим звеном между людьми с белой, желтой и коричневой кожей. За много веков до этого семитские (арабские) мореплаватели продвинулись в южном направлении вдоль африканского побережья Индийского океана и достигли точки, расположенной примерно на полпути между Аравией и мысом Доброй Надежды, где основали крупный порт в Мозамбике. Но особых стимулов двигаться дальше на юг у них не было, хотя семиты и значительно опередили своих современников, они все же не стали первыми людьми, которым удалось провести корабль из одного океана в другой. (Уже упоминалось, что арабы около 1420 г. проникали в Атлантический океан из Индийского, а за две тысячи лет до них здесь проходили, огибая Африку, финикийцы (или греки). – *Ред.)* А именно это деяние принесло славу европейцам XV века. Причем с точки зрения штурманской практики ситуация абсолютно благоприятствовала именно семитам, а не европейцам. Порты Аравии располагаются намного ближе к мысу Доброй Надежды, чем любой порт отправления в Европе. Пассаты и течение мыса Игольного являлись помощниками арабов (если плыть здесь зимой; Бартоломеу Диашу господствующие ветры и течение мешали. – *Ред.).* Много удобных естественных якорных стоянок обеспечивали возможность поэтапного продвижения из Индийского океана. Ничего подобного на Атлантическом побережье Африки нет.

Однако восточный ум, несмотря на свой традиционный идеализм, подвержен влиянию сугубо практических соображений, и с точки зрения материальных интересов возможность открытия южной оконечности Африки была значительно менее привлекательной для арабов, чем для португальцев. Как хозяева Индийского океана, эффективно защищенные от западной конкуренции Суэцким перешейком, они были монополистами и вели значительно более обширные морские перевозки, чем можно предположить, и, естественно, желали сохранить такое положение дел. Поэтому им вовсе не казалась привлекательной возможность пустить в свои «владения» западные суда. Допуск чужеземцев в районы, которые они привыкли считать своей вотчиной, в глазах арабов не компенсировался возможностью продлить свои морские рейсы до атлантических портов, открыв новые судоходные линии.

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

С точки зрения атлантических наций успешный исход упорных исследований португальцев имел совсем иной аспект и вызвал в Европе шумные дебаты. Хотя возможные последствия открытия казались воистину безграничными, неуверенность породила паузу, растянувшуюся на несколько лет. Тому имелось несколько разных причин, главной из которых был глас Колумба, упорно заявлявшего (агитируя испанских монархов Фердинанда и Изабеллу), что, поскольку Земля круглая, прямой путь в Азию должен лежать на запад через Атлантику. Надо только, чтобы люди осмелились по нему пойти, и будет он значительно короче, чем долгий и трудный маршрут, найденный Диашем. Потом величайший морской исследователь в истории (есть и другие мнения по поводу величайшего. – *Ред.)* сам отправился в неизведанный западный океан, чтобы решить этот важнейший вопрос, и вернулся с сенсационным открытием. Оказывается, в шести неделях пути на запад от Канарских островов действительно находится земля, которая, как утверждал Колумб, часть Азии. К общему мнению, провозгласившему Колумба пророком, присоединился и португальский король. (Кстати, Колумб, до того как он убеждал в необходимости экспедиции испанских монархов, предлагал то же самое португальскому королю Жуану II, но тот в 1484 г. Колумбу отказал. – *Ред.)* Убедившись, что великие азиатские царства, вероятнее всего, располагаются всего в двух-трех месяцах пути на запад от его столицы, Жуан II временно отказался от попыток осваивать путь к мысу Бурь, до которого, хотя он всего лишь на полпути к Азии, придется добираться шесть месяцев. Уверовав в это, он отложил на время проект открытия торгового пути с Востоком вокруг Африки, и, как и все европейские коронованные особы, сосредоточился на возможностях, открывшихся после путешествия «Санта-Марии», надеясь ворваться на новые мировые рынки через ворота, открытые Колумбом. («Санта-Мария» была самым большим из трех судов Колумба в его первом плавании. Однако она села на рифы у острова Эспаньола (Гаити), и плавание заканчивали, вернувшись в Испанию, «Пинта» и «Нинья». – *Ред.)*

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

раздела была изменена и установлена в 370 лигах (свыше 2000 км) к западу от островов Зеленого Мыса, примерно по меридиану 50° з. д. – *Ред.)* Для более сильных, исключенных из раздела наций это не значило ничего – очередной повод для насмешек. («Более сильные» (автор намекает на англичан и французов) еще не могли бросить вызов Испании и Португалии. Позже это сделают голландцы. А англичане еще долго будут пакостить исподтишка (пираты, налеты и т. п.), использовать результаты европейских войн на континенте. Позже англичане воспользовались картами и отчетами великих испанских и португальских открытий (в том числе засекреченных) XVI–XVII и начала XVIII в., захваченными в

Маниле на Филиппинах в 1762 г. – их использовали, составляя инструкции для Кука и других. – *Ред.)* Да и испанский король не стал бы подчиняться указаниям из Рима, которые не отвечали бы его собственным интересам. Но указания папы для менее значительных стран, таких как Португалия, нельзя было игнорировать.

Поэтому король Португалии, понимая, что лишен решением понтифика права использовать предполагаемый новый путь в Азию через Атлантику, вспомнил о маршруте, открытом его подданным Бартоломеу Диашем. Этот маршрут, конечно, считался более длинным, но был, по крайней мере, открыт для португальских судов. Но затянувшаяся и ожесточенная дискуссия, начавшаяся после открытия трансатлантических земель, и первое общее урегулирование вопросов заняло много времени. В те дни все международные конфликты решались медленно. Лишь через девять лет после открытия Диаша была снова поднята нить восточных исследований, причем именно в том месте, где он ее прервал. Король Мануэл I поручил исследования в восточных водах Васко да Гама, морскому офицеру в расцвете сил, аристократу по рождению, имеющему обширные связи при дворе. Очень редко выбор человека для предприятия, имеющего историческое значение, мог быть лучше оправдан результатами. Получив приказ найти путь вокруг Африки в Индию, португальский морской офицер доказал свою способность командовать трудной и опасной экспедицией не только тем, что он делал, но и как он это делал. Он вышел в море из Лиссабона 8 июля 1497 года, чтобы предпринять самое длительное морское путешествие из всех доселе известных. В его распоряжении было четыре судна (два тяжелых, 200–240 метрических тонн каждое, одно легкое (около 100 метрических тонн) и одно транспортное судно с припасами. – *Ред.)*. Флагманским судном был «Сан-Габриэл». В отличие от весьма скромного отплытия великого современника и соперника Васко да Гама – Колумба, началом португальской экспедиции стала пышная королевская церемония. За всеми салютами, флагами и торжественным многоголосьем труб была видна суровая решимость во что бы то ни стало добиться успеха (характерная для португальцев и испанцев того времени. – *Ред.)*.

Португальскому командиру были чужды полумеры. Выйдя в море после завершения первого этапа экспедиции с островов Кабо-Верде (Зеленого Мыса), он со всей серьезностью приступил к исполнению своих обязанностей исследователя, не думая о возможных неизвестных опасностях. В чисто навигационном аспекте главный интерес его работы заключался и в пути, которым он следовал до мыса Доброй Надежды, и в событиях, которые произошли после того, как он прошел крайнюю точку, достигнутую Диашем. Строго говоря, журнал первой половины путешествия содержал записи об Атлантическом, а не об Индийском океане, тем не менее, поскольку речь шла о едином путешествии из одного океана в другой, он тоже представляет для нас интерес.

Путешествие Васко да Гама, безусловно, приобрело всемирную известность, но не только тем, что впервые европейские суда прошли из Атлантического океана в Индийский. Первым делом стоит отметить смелое решение да Гама отказаться от маршрута вдоль африканского берега, которым шли все его предшественники, включая Диаша, а выйти в открытый океан, тем самым срезать угол, образуемый береговой линией между Сенегалом и мысом Доброй Надежды. (Считается, что Васко да Гама прошел дальше островов Зеле-

ного Мыса и Сенегала – до Сьерра-Леоне, и уже оттуда двинулся на юго-запад, в открытый океан. – *Ред.)* Безрассудная смелость этого поступка заключалась в том, что мореплаватель добровольно согласился на все неопределенности океанской навигации, пока еще не имея точных средств определения долготы, что делало надежное картографирование новых открытых берегов в большом масштабе невозможным. У ранних картографов ошибка в две-три сотни миль при нанесении на новую карту положения мыса или гавани вовсе не была необычной, и десятой части этого хватило бы, чтобы полностью изменить дело и не благополучно прибыть к месту назначения из открытого моря, а даже не заметить нужное место. Да Гама предпочел идти в открытом океане, что означало по меньшей мере 4000 миль плавания вне видимости земли, надеясь прибыть к месту назначения, широта и долгота которого была не ясна, хотя Диаш сделал все от него зависящее, чтобы установить их с помощью несовершенных инструментов, бывших в его распоряжении. Не заметив точку поворота, да Гама мог уйти очень далеко в неизвестные океанские пространства и потеряться в них. Это было похоже на прыжок со скалы в надежде приземлиться на невидимый выступ, который должен быть расположен где-то на пол-пути к подножию. И все же Васко да Гама намеренно пошел на риск ради получения географических знаний о Южном полушарии.

Он сразу столкнулся с неожиданными трудностями, значительно более серьезными, чем нахождение места, указанного Диашем. Если бы было возможно следовать от островов Зеленого Мыса прямо туда, где, как считал да Гама, находится южная оконечность Африки, задача была бы простой в идее, хотя сложной в исполнении из-за ненадежности предпосылок. Но ничего подобного сделать было нельзя, потому что, выбрав океанский маршрут, он должен был неминуемо столкнуться со встречными ветрами на участке от экватора до южного предела тропиков, о чем он не мог знать. На протяжении всей этой зоны или пояса шириной примерно 1200 миль имеет место одно из непрекращающихся перемещений земной атмосферы, называемое пассатами. Это явление отсутствует только в непосредственной близости от африканского побережья, поэтому Диаш его не обнаружил. Поэтому, как и в случае с Колумбом, не зная о существовании пассатов, да Гама вошел в зону перемещения воздушных масс, сопровождаемого поверхностными течениями. Но если пассаты, в которые попал Колумб, были для него попутными, те, с которыми повстречался да Гама, оказались встречными для любого судна, двигавшегося из Северной Атлантики к мысу Доброй Надежды. Поэтому, миновав зону экваториального затишья, отважный мореплаватель был вынужден в течение многих недель держать курс значительно западнее прямой линии на мыс Доброй Надежды, прежде чем ему снова удалось поймать попутный ветер. Не зная этого, он продвигался почти в пределах видимости тогда еще не открытого континента Южной Америки, который спустя несколько лет совершенно случайно обнаружило другое направлявшееся в Индию португальское судно. (Первым достиг берега Бразилии (мыс Сан-Роки) 26 января 1500 г. Пинсон (участвовавший ранее в первой экспедиции Колумба). Португалец Кабрал открыл Бразилию 22 апреля 1500 г. А материковый берег Южной Америки первым увидел Колумб в своем третьем путешествии 1 августа 1498 г. – *Ред.)*

Да Гама проложил путь из Европы к мысу Доброй Надежды, которым в течение последующих четырех веков прошло много тысяч судов. Но их моряки знали, входя в Южную Атлантику, что их ждет впереди, и не сомневались, что, когда они минуют тропик Козерога (Южный тропик), ветер изменит направление и, вероятнее всего, будет попутным. Но у великого португальца не было таких знаний, и ему пришлось пережить немало тревожных дней. Неделя следовала за неделей, месяц за месяцем, его корабли продолжали плыть в неверном направлении, а ветер все не менялся. Португальские корабли все больше отклонялись на запад в неизведанные просторы океана, где карта представляла собой сплошное белое пятно, корабли, в сравнении с окружающей стихией, казались песчинками, а люди были отделены от своих собратьев тысячами миль водного пространства. Ближайшая земля, о

существовании которой португальцам было известно, находилась очень далеко, а вид звездного неба постепенно менялся. Все созвездия, кроме нескольких известных европейцам, уступили место другим, не виданным никем из белых людей, за исключением спутников Диаша. Но если Диаш считал важнейшей задачей не упустить из виду землю, вдоль которой он плыл, да Гама в течение трех месяцев находился в открытом море и не видел ничего, кроме моря и неба, причем на последнем больше не было знакомых ориентиров. Здесь он оказался в значительно худшем положении, чем Колумб, плавания которого проходили к северу от экватора и над его головой оставались знакомые созвездия. Учитывая тип судов Васко да Гама, неблагоприятные ветры и его полное невежество в астрономии, равно как и в географии, переход от островов Кабо-Верде до южной оконечности Африканского континента можно считать выдающимся примером чистой навигации. По мнению историков, Васко да Гама заслужил славу, проторив путь к Индийскому океану для европейцев. (Повторимся, что в период около 100 г. до н. э. – первые века нашей эры в северной части Индийского океана активно плавали греки. – *Ред.)* Но в глазах мореплавателей главная заслуга да Гама в том, что он первым вывел человечество в открытую Южную Атлантику. Колумб, с тревогой вглядывающийся в горизонт с капитанского мостика «Санта-Марии», – картина, навсегда оставшаяся в анналах человеческой истории. Однако симпатии и восхищение моряков безраздельно принадлежат Васко да Гама, отважно сражающемуся с юго-восточными пассатами под созвездием Южный Крест.

Неустрашимый и не утративший воли к победе, несмотря на все трудности, португалец упорно следовал курсом, настолько близким к нужному ему направлению, насколько позволял ветер, и, наконец, вышел из зоны юго-восточных пассатов в зону западных ветров, обычных для этих широт и для него попутных. Правда, теперь никто не знал, как далеко находится мыс Доброй Надежды, поскольку все представления о долготе были давно потеряны. Однако Диаш определил широту южной оконечности Африки с определенной степенью точности, и да Гама также сумел определить свою широту по солнцу с помощью астролябии. После этого он уверился, что все еще находится севернее искомого мыса. Он вычислил, что, идя на восток, рано или поздно увидит африканский берег. Расчет оказался правильным, но судно удалялось от берега на 1800 миль, и лишь через почти четыре месяца плавания в открытом море «Сан-Габриэл» и его спутники 1 ноября увидели берег, а через три дня бросили якоря в африканской бухте (бухта Сент-Хелина) в двухстах с лишним километрах к северу от мыса Доброй Надежды, совершив самое длительное непрерывное плавание из доселе известных. Учитывая, что Васко да Гама располагал лишь самыми простыми инструментами для определения склонения солнца, результат после столь длительного плавания в открытом море оказался воистину удивительным.

Прибытие к мысу Доброй Надежды было наиболее героической, хотя и менее зрелищной частью великого плавания португальцев. Дальше находилось неизвестное море, но сначала да Гама шел вдоль берега, а когда земля снова скрылась из вида, ему уже помогали опытные лоцманы, знающие Индийский океан. Васко да Гама внес огромный вклад в географическую науку, еще не дойдя до точки, где Диаш повернул обратно, и еще не нанеся на карту новых земель. Раньше ничего не было известно о Южном полушарии планеты, за исключением того, что протяженность Африканского континента на юг от экватора более тридцати градусов. (Широта мыса Игольный, крайней южной оконечности Африки, 34°50′ южной широты. – *Ред.)* Теперь путешествие через Южную Атлантику доказало, что к западу от Африки находится не меньше 2000 миль водных пространств. Затем да Гама обогнул мыс Доброй Надежды даже в более опасную погоду, чем та, что довелось испытать Диашу. Следующей трудностью стало встречное течение мыса Игольный, доставившее да Гама больше неприятностей, чем Диашу, возможно, потому, что он вел четыре судна, а не одно (два. – *Ред.)*. Поскольку скорость эскадры регулируется скоростью самого медленного плавсред-

ства, любая группа судов в эпоху парусного флота всегда двигалась медленнее. На одном из этапов течение мыса Игольный почти остановило продвижение эскадры, но потом западные ветра все же погнали корабли вперед до точки, где оно начало слабеть.

В декабре, через пять месяцев после отплытия из Лиссабона, эскадра вошла в Мосселбай, откуда Диаш повернул назад (Диаш повернул назад восточнее – к востоку от бухты Алгоа, либо у 27° восточной долготы (р. Грейт-Фии), либо близ современного Ист-Лондона, 25°30′ восточной долготы. – *Ред.).* Это место от самого южного из восточноафриканских арабских поселений отделяло 1700 миль (около 3150 км) водных пространств, по которым европейцам еще не приходилось плавать. Иными словами, расстояние было ненамного меньшим (на 600 км), чем протяженность с запада на восток Средиземного моря. Его и осталось пройти. Перед да Гама встала новая задача, которую он выполнил – прошел путем, по которому еще никто не ходил, но за ним последовали миллионы, и он обеспечил себе почетное место в истории. В течение января он плыл вдоль странного берега, незнакомого мореплавателям всех народов, но имеющего несколько прекрасных гаваней. В три из них он на короткое время зашел. (С 25 января по 24 февраля да Гама простоял в устье Кваквы (северный рукав дельты р. Замбези), сейчас здесь портовый город Келимане, ремонтируя суда. Португальцы болели цингой, многие умерли. – *Ред.)* В начале марта 1498 года арабская колония в порту Мозамбик была взволнована появлением четырех судов, несущих парусное вооружение, неизвестное на Востоке. Они приближались со стороны неисследованного южного океана. Мусульмане устремились к берегу и спустили на воду лодки, чтобы осмотреть пришельцев с прямым парусным вооружением, прочными реями и массивными шпангоутами. Когда же эскадра вошла в порт и были сброшены тяжелые якоря, люди впервые получили возможность увидеть в одной гавани стоящие борт о борт суда, построенные из дуба и пальмового дерева. По прибытии в Мозамбик Васко да Гама снова вернулся в исследованные районы мира. Это произошло спустя семь месяцев после выхода с островов Зеленого Мыса (в начале марта 1498 г. прошло около семи месяцев со дня выхода (8 июля 1497 г.) флотилии да Гама из Лиссабона. – *Ред.).* Начиная от Мозамбика путешествие в Индию больше не было рискованным и трудным, во всяком случае, в плане неизвестных навигационных опасностей. Теперь работа моряка отступила на задний план. Зато от да Гама потребовалось высокое мастерство дипломата, переговорщика. Ему пришлось иметь дело с людьми, которых он не знал и не понимал. И если больше не было неожиданных опасностей со стороны стихий, великий португалец вскоре обнаружил, что со стороны людей здесь опасностей не намного меньше.

В порту Мозамбик местные мореходы сначала не проявили открытой враждебности. Люди ждали развития событий. Прибытие белых людей если и не было ожидаемым, все же его возможность не исключалась, особенно с тех пор, как несколько лет назад появилась информация, что европейское судно открыло южную оконечность Африки. Поэтому, хотя появление европейских судов в Мозамбике стало настоящей сенсацией, нельзя сказать, что жителям Востока такая возможность никогда не приходила в голову. Просто они надеялись, что незнание португальцами навигации и географии Индийского океана заставит их удовлетвориться каким-нибудь восточно-африканским портом, сделав его своим конечным пунктом и стыковочным узлом с арабской системой морской транспортировки грузов по всему Востоку. И да Гама на этой стадии никто не противодействовал, когда он попросил разрешения набрать пресной воды и купить нужные припасы. А когда он заявил о намерении пройти дальше вдоль берега, ему выделили опытного лоцмана, с помощью которого он без приключений добрался до Малинди – самой северной безопасной якорной стоянки в тропической Восточной Африке, откуда обычно отправляются суда на Индостан. (На самом деле произошло следующее: в Мозамбике отношения быстро стали враждебными. Воду да Гама набирал после обстрела из пушек. Не доверяя местным лоцманам, де Гама захватил

арабское судно и пытал его хозяина, узнав нужные сведения. В Момбасе оба выделенных да Гама лоцмана удрали, прыгнув в подошедшее арабское дау. В конце концов, пытками пленных добывая нужные сведения, да Гама добрался до Малинди, шейх которого враждовал с Момбасой. – *Ред.)* Здесь дальнейшая программа да Гама начала вызывать опасения мусульман, и пришлось нанять местного лоцмана для заключительного этапа путешествия – перехода через Индийский океан. (Шейх Малинди дал да Гама надежного лоцмана – старого Ахмеда ибн Маджида. – *Ред.)* Португальцам повезло. Их прибытие в Малинди в апреле совпало с началом сезона юго-западных муссонов, и на заключительном этапе плавания да Гама получил возможность воспользоваться всеми преимуществами попутного ветра. Благодаря этому переход оказался быстрым, и 20 мая 1498 года португальцы вошли в гавань Каликут[5], что в Западной Индии. От устья реки Тахо (Тежу) (то есть Лиссабона. – *Ред.)* их теперь отделяло десять месяцев и двенадцать дней.

Каликут из-за невозможности принимать современные суда не стал значительным портом, но в XV веке он был центром обширной сети судоходства в Индийском океане. Здесь арабские, иранские, малайские и китайские купцы встречались и обменивались товарами, принося большой доход местному брамину-правителю, или «саморину», который облагал сборами всех без исключения, кто пользовался портом, хотя сам не являлся судовладельцем. В качестве дополнительного источника дохода он позволял мусульманским купцам устраивать на берегу склады, за что тоже взимал немалую плату. Для этого правителя прибытие европейских судов стало удивительным, но отнюдь не тревожным событием. По его мнению, теперь торговцы еще одной расы будут пользоваться портом и вносить за это плату. Ни он, ни прибывшие на кораблях португальцы даже не подозревали, что, по сути, это был первый шаг к белому владычеству на Индостане. Однако для купцов Мекки, чьи суда снабжали европейские рынки очень ценными индийскими продуктами через Египет и Сирию, появление конкурентов в самом сердце восточной торговли было весьма неприятным обстоятельством. «Что, шайтан вас побери, вы здесь делаете?» – крикнул кто-то на арабском языке из толпы, собравшейся вокруг да Гама и его офицеров.

Неприятности не заставили себя ждать. Арабы опасались применять силу на воде, поскольку, в сравнении с белыми людьми, были плохими бойцами в этой стихии, а вооружение их дау не шло ни в какое сравнение с вооружением эскадры да Гама, хотя на португальских кораблях не было тяжелого, по европейским меркам, оружия. Но богатство арабов всегда имело влияние на правителя Каликута, который знал о заморских странах только по их рассказам и поэтому со всем вниманием выслушал и поверил, что европейские незваные гости опасны и их следует изгнать. Последующие действия стали роковой ошибкой мусульман, поскольку дали европейцам достаточное оправдание для применения силы на более поздних этапах. Сначала индусский правитель выказывал осторожное дружелюбие по отношению к европейцам, которые явно желали установить мирные отношения с местным населением. Но, поддавшись на уговоры купцов Мекки, он изменил свою политику и, когда да Гама и его офицеры находились на берегу, предательски задержал их. Целью этого перехода к насилию, однако, было скорее запугивание, чем серьезное намерение перейти к крайним мерам, потому что довольно скоро португальцы были отпущены и вернулись на свои корабли. Да и вообще все поведение индусского правителя свидетельствовало о его желании мирно принять португальцев, если это возможно, не восстанавливая против себя арабов. Но только да Гама всерьез оскорбился и, как только оказался на борту, немедленно отдал приказ поднять якоря, решив поискать счастья в другом месте. (Португальцы пробыли в Каликуте после описанного инцидента еще более трех месяцев. – *Ред.)* Он так никогда не забыл и не простил оскорбления.

[5] Сейчас называется также Кожикоде.

На этом же побережье, неподалеку, располагалось еще три второстепенных порта Каннанур, Квилон (Коллам) и Кочин, первый – северо-западнее Каликута, второй и третий – южнее. В каждом из них правил местный раджа, причем эти мелкие правители и правитель Каликута находились в состоянии постоянной вражды. Новости о первом прибытии европейских кораблей быстро распространились по побережью, как и новость об оказанном португальцам недружелюбном приеме. Это дало возможность местным правителям получить дружбу (а заодно и таможенные сборы пришельцев) за счет своего всегдашнего соперника. По отношению к португальцам они продемонстрировали максимум гостеприимства, и, когда да Гама, пребывая в крайнем возмущении, вышел из Каликута и подошел к Каннануру, его приняли с большой пышностью и позволили приобрести ценные товары. Находясь в Каннануре, он узнал о хроническом антагонизме между правителями прибрежных городов и понял, что этот фактор можно будет в дальнейшем использовать в интересах португальцев.

Проведя три с половиной месяца в индийских водах (четыре месяца – до 20 сентября стояли на якоре у острова Анджадип (Анджидив), эскадра да Гама, дождавшись изменения направления муссонов (еще три месяца стояла или лавировала), легла на обратный курс. Обратный путь оказался намного легче. Попутный северо-восточный муссон и благоприятные пассаты сопровождали португальцев до мыса Доброй Надежды и дальше, почти до знакомых широт в Северной Атлантике. Во время пребывания в Каннануре было получено полное описание гидрографии и особенностей проводки судов в Индийском океане, составившее бесценную базу знаний для последующих предприятий. Кроме того, да Гама многое узнал о политических условиях на Востоке, что послужило основой для последующей португальской политики в регионе. Из хода событий в Каликуте стало ясно, что, хотя индийский элемент может с достаточным дружелюбием встретить будущие экспедиции, арабы будут изо всех сил сопротивляться европейским конкурентам, и поэтому контакты между Востоком и Западом всегда будут напряженными.

Когда на «Сан-Габриэле» и остальных португальских судах убрали паруса на входе в бухту Каликута, это стало знаменательным историческим событием. Эти корабли стали авангардом продвижения белых людей на восток по пути, на котором никто не мог их удержать. Что бы ни происходило на земле, ни одна восточная раса не могла помешать западным нациям делать все, что они желают, на воде, во всяком случае до тех пор, пока японцы не схлестнулись с русскими в начале XX столетия. Но даже тогда борьба велась между антагонистами, имеющими азиатские корни, поскольку русские, хотя и населяют Европу, являются татарами по происхождению и национальному характеру. (Современные генетические исследования говорят о большей европеидности (индоевропейские гены) русских, нежели англичан (по Y-хромосоме). Да и родина индоевропейцев – степи и лесостепи от Днепра до Алтая. Отсюда в 3-м тысячелетии до н. э. индоевропейцы начали завоевание Центральной и Западной Европы. Британия была индоевропейцами (кельтами) захвачена лишь около 750 г. до н. э. И кровь предыдущего населения, хамитов и прочих, вплоть до негроидных элементов, в британцах присутствует. Южная Европа была завоевана индоевропейцами от 2200 г. до н. э. (юг Балканского полуострова) до около 1000 г. до н. э. (Италия) и еще позже Испания.

В Северной Индии индоевропейцы-арии (выходцы из степей Восточной Европы) появились около 1600 г. до н. э. и уже к началу 1-го тысячелетия до н. э. продвинулись далеко на юг, особенно по побережьям Аравийского моря и Бенгальского залива. – *Ред.)* Говоря о военных операциях, связанных с проникновением в глубь территории, историки часто употребляют термин «волна вторжения», даже применительно к наземным операциям. Эта метафора еще более характерна для действий флота, военных и мирных. И вполне уместна здесь. Распространяясь по Восточному полушарию, проливная волна судоходства Запада прошла вдоль всего Африканского континента, обогнула его южную оконечность, словно

Портланд-Билл[6], и разошлась по всему Индийскому океану и вдоль побережья Азии в сторону восходящего солнца. В конечном итоге она встретилась и в некоторых местах яростно столкнулась другой приливной волной, пришедшей с противоположного направления. Она вошла в каждую судоходную гавань и на рейд, в каждый залив, пролив и канал, в каждую протоку и эстуарий от Египта до Китая. И хотя ее движение иногда было медленным, а в некоторых пунктах она даже останавливалась, продвижение вперед все равно рано или поздно возобновлялось. Эскадра да Гама стала первой небольшой волной в этом массированном вторжении.

В какой-то степени процесс имел характер возмездия, даже если на ранних стадиях явно выраженных агрессивных намерений не было. В предшествующие века в Европу нередко вторгались и разоряли ее азиаты. Они всегда приходили по суше, и только Александр Македонский ответил на агрессию, проникнув далеко в Азию, поскольку завоевание московитами Сибири началось только в XV веке, да и то имело характер возвращения людей восточного происхождения на земли своих не слишком отдаленных предков. В Каликуте европейцы появились из страны, расположенной на крайнем западе континента, – до нее по суше с Востока было дальше всего – и создали опорный пункт, в котором с тех пор и остались. Деяния великого да Гама на море открыли эру, в которой было установлено господство европейцев во всем Индийском океане и на большей части его побережья. Кстати, именно они сделали, в конечном счете, возможной Британскую Индию – Британия стала еще более могущественной морской державой, чем Португалия.

Одновременно с прибытием европейцев на Восток представители другой ветви белой расы демонстрировали материальное превосходство белого человека на противоположной стороне земного шара в регионах, открытых Колумбом. Эта демонстрация имела ту же основу, то есть мастерство в судостроении и судовождении в открытом море, и ни одна цветная раса не могла с этим конкурировать. Превосходство белых людей было настолько ярко выраженным, что на крайнем Западе ни у кого и мыслей не возникло о противостоянии в море. Даже на Востоке, где судоходство было довольно хорошо развито, превосходство позволило европейцам, по крайней мере, выбирать удобное для них место и время для контактов с азиатами. Иными словами, у европейцев были все преимущества инициативы в процессе мировых политических перемен XVI, XVII и XVIII веков, в результате которых огромные пространства во всех частях света перешли под контроль белых людей из Европы.

В двух одновременных величайших шагах к землям восходящего и заходящего солнца, которые возглавили португальцы и испанцы в последние годы XV столетия, существовал отчетливый контраст, причем не только в политике государств-пионеров, но и в природе проблем, с которыми им пришлось столкнуться в разных полушариях. И испанцы, и португальцы утверждали, что одним из их главных мотивов является распространение христианской веры. Возможно, они искренне в это верили, но в своей повседневной материальной деятельности преследовали совершенно другие идеалы. У испанцев возможность беспрепятственного подхода к берегу и входа в гавани американских аборигенов стала первым этапом для территориальных завоеваний в масштабах, не имевших себе равных со времен Римской империи. У португальцев та же свобода использовалась для установления океанского торгового суверенитета, в отличие от континентального суверенитета владений. Испанцев никогда не вдохновлял коммерческий инстинкт в его высшем и более благородном смысле. Это было свойственно только португальцам. У испанских властей любые переговоры с более слабым народом обычно превращались в простую конфискацию с применением силы. Если же это было невозможно, они иногда пытались применить бартер в оптовой торговле. Но португальцы, хотя и не отказывались от захвата того, что было в их власти, в то же время

[6] Портланд-Билл – южная оконечность каменистого мыса на южном побережье Англии в Дорсете.

всегда были готовы налаживать регулярные экономические контакты, даже если процесс оказывался трудоемким. Поэтому они достигли больших успехов в районах, где испанцы не смогли бы продвинуться вперед. Все дело в том, что методы, которыми испанцы действовали в Мексике и Перу, – а это были единственные понятные им методы, – никогда не оказались бы эффективными против воинственных народностей Индии. Пусть эти народы были бессильными на воде, они оказывались слишком грозным противником на земле, чтобы сдаться под ударами нескольких десятков пик и арбалетов, как армии Монтесумы и Атауальпы. (Англичанин снова утрирует. Сражения испанцев с ацтеками, инками и другими были кровавыми и тяжелыми. Но помимо высокого воинского мастерства ситуацию переломил уже упоминавшийся национальный характер, выкованный столетиями Реконкисты (718—1492 гг.). – *Ред.)*

И ситуации, с которыми сталкивались моряки, плывшие на Запад и на Восток, различались так же сильно, как имперские амбиции и политики их стран. Аборигены Америки вообще не выходили в открытое море и плавали только на бальсовых[7] плотах и каноэ. Об искусстве навигации они вообще ничего не знали. Поэтому не было никакой необходимости применять против местного населения грозный испанский флот. Моряки в основном занимались исследованиями, и, хотя флот нес большие потери из-за неизвестных навигационных опасностей и незнания местных погодных условий, его корабли не подвергались риску нападения даже столь незначительных противников, как мексиканские или перуанские пираты. (Испанская экспедиция Пинеды в 1519 г. была атакована ацтеками в устье р. Пануко. Ацтеки захватили два (или три) корабля с командами, павшими в битве. Тела испанцев (включая Пинеду) ацтеки съели, а кожи, снятые с них, выставили в своих домах как трофеи. Лишь один корабль и шесть испанцев вырвались и доплыли до Веракруса. – *Ред.)* Для португальского флота ситуация была противоположной. После завершения долгого путешествия от родных берегов, прибыв в широты восточнее Мозамбика, они оказывались в водах, хорошо знакомых восточным мореплавателям, где за определенную плату всегда можно было получить надежных лоцманов или подробные лоции. Но это знакомство стало результатом давних и обширных интересов местных мореходов, охватывающих весь Индийский океан, причем они настолько сильно были настроены против появления в своих водах конкурентов, что сдавались только перед значительно превосходящими их силами. По европейским меркам, арабские суда не были грозным противником, тем не менее они могли доставить португальским судам некоторые проблемы, что, собственно, и делали, прежде чем окончательно убедились в боевом превосходстве европейцев. Пиратов было великое множество, и они не только доставляли беспокойство пришельцам из далекой Европы, но и вынуждали местные торговые суда вооружаться для самозащиты. В результате и в общении с последними возникали трудности. Короче говоря, на каждом восточном судне, торговом или пиратском, имелось оружие, и все моряки Востока относились к белым людям как к врагам.

Большая численность местного флота не позволяла его полностью игнорировать, но все же большой опасности для европейцев он не представлял, и любые столкновения белых людей с арабами на воде могли иметь только один конец. Португальцы стали первыми властителями Индийского океана, и, хотя их господство, установившееся на довольно долгое время, давно в прошлом, они навсегда обеспечили себе место в истории, став первыми белыми людьми – властителями Индийского океана.

[7] Вальса – очень легкая древесина южноамериканского дерева.

Глава 3 Первый план европейского владычества в Индийском океане

Когда Васко да Гама вернулся из своего знаменательного первопроходческого путешествия в Индию, успех экспедиции был настолько полным и явным, что, несмотря на серьезные проблемы великого исследователя с мусульманскими морскими торговцами в Каликуте, король Португалии незамедлительно приступил к разработке планов закрепления своего влияния в столь многообещающем регионе. Они основывались на проницательной политике и были нацелены на получение наилучших результатов при минимальном напряжении относительно небольших военных ресурсов, которые имелись в его распоряжении. С самого начала португальский король намеревался обеспечить для себя абсолютную свободу в Индийском океане. Претворить в жизнь это решение было возможно благодаря бессилию азиатов на воде. Но государства Востока были слишком сильны на суше, чтобы португальцы могли надеяться на территориальные завоевания, поэтому их планы действий на берегу были весьма скромными и ограничивались обеспечением приобретения ценных товаров. Иными словами, португальцы ограничивались созданием небольших «плацдармов» в определенных местах на берегу, в которых находились складские емкости для грузов и базы для флота. После установления военно-морского господства они приступили к построению коммерческой организации в более широком географическом масштабе, чем все существовавшие ранее, даже арабские. Португальцы намеревались соединить Восток и Запад, причем все территориальные завоевания рассматривались как второстепенный сопутствующий аспект. Иными словами, португальцы намеревались осуществить форму национальной экспансии мерами, напоминающими те, при которых многие части Британской империи в более поздние периоды окрепли без каких-либо заранее составленных планов.

Преследуя такие обширные цели в столь небольшой области, португальцы вскоре после возвращения Васко да Гама отправили более сильную и лучше вооруженную эскадру под командованием Педру Кабрала, чей официальный титул «адмирала Индий» давал некоторое представление о природе и масштабах его задач. (У Кабрала первоначально было 13 судов, вышедших 9 марта 1500 г. из Лиссабона. 22 апреля они подошли к Бразилии. К мысу Доброй Надежды отправились 11 судов, четыре из них погибли во время бури вместе с людьми, в том числе судно, которым командовал Бартоломеу Диаш. Еще одно судно потерялось, позже нашлось, поэтому в Индию Кабрал привел 6 кораблей. – *Ред.)* И хотя за этой флотилией последовали другие, более крупные, эскадра Кабрала все же выполнила важную историческую задачу, став инструментом обеспечения права любой нации вести мирную торговлю в Индийском океане. А арабские торговцы усвоили, что европейцы слишком сильны на воде, чтобы их можно было изгнать из этой стихии. В начале своей миссии на Востоке португальцы не имели намерения вступать в вооруженные конфликты с торговыми противниками, если, конечно, таковых конфликтов можно будет избежать. Но непримиримая враждебность последователей пророка Мухаммеда на море вскоре вынудила их прибегнуть к силе для самообороны, а реальная оценка основных элементов военно-морской стратегии в Индийском океане в должное время придала их оборонительным мерам наступательную форму.

Ввиду грубого обращения, которому подверглись да Гама и его спутники в Каликуте, вынудившего их оставить этот город, португальский король и его советники первоначально сомневались, не зная, какой из индийских портов выбрать в качестве пункта назначения экспедиции Кабрала. Одни считали, что, поскольку арабы в Каликуте проявляют открытую враждебность, а индийский правитель (саморин) не может или не хочет с ней справиться,

в этот порт заходить не следует. Но большинство советников придерживались другого мнения, и было решено поддерживать прежнее отношение любезности и терпимости так долго, как будет возможно, тем самым второй раз продемонстрировав дружелюбные намерения белых людей. Кроме того, было сочтено целесообразным с самого начала дать понять, что европейцев не испугает даже самое ожесточенное противодействие и они, если возникнет необходимость, сумеют за себя постоять. Поэтому Кабрал получил приказ идти в Каликут, куда он, совершив долгое и нелегкое путешествие, прибыл в середине сентября 1500 года, в конце сезона юго-западных муссонов, то есть примерно через два года после ухода эскадры Васко да Гама.

Теперь саморин оказался перед дилеммой. Поскольку да Гама в ярости ушел из Каликута в конкурирующий порт, индийский правитель имел достаточно времени, чтобы понять свои ошибки, которые теперь желал исправить. Поэтому Кабралу теперь были даны земля и сооружения для выгрузки товаров, иными словами, была создана фактория, где поселилось шестьдесят португальцев. Но саморин пока еще не был готов нанести оскорбление купцам Мекки, взяв европейцев под свою защиту. Это дало возможность мусульманам прибегнуть к силе. Боясь нападать на своих конкурентов на море, арабы не имели подобных опасений на суше, где их численное преимущество составляло сто к одному. И они начали всеми имеющимися средствами препятствовать португальским закупкам необходимых грузов. Обнаружив, что Кабрал продолжает делать свое дело, они, после трех месяцев проведения такой тактики, осмелели и в конце концов, утратив всякую сдержанность, напали на работавших на складах португальцев и убили около пятидесяти человек. Уцелели лишь те, кто сумел укрыться на кораблях. А саморин и пальцем не пошевелил, чтобы пресечь такое беззаконие в своем городе.

Теперь настала очередь Кабрала действовать. В отличие от эскадры да Гама, на кораблях Кабрала было гораздо больше пушек, и впервые в истории население азиатского города выбежало на улицы, в полном смятении от страшного грохота орудийного огня с европейских кораблей. Тот факт, что португальцев на это спровоцировали, отрицать невозможно, но, потеряв голову от криков своих умирающих соотечественников и накалившейся атмосферы мятежа и убийства, Кабрал впал в бешенство и устроил настоящую оргию мести – нечто подобное в наше время ассоциируется с бесчинствами пруссаков. Он начал, и это было совершенно правильно, с потопления всех арабских судов в гавани. На такое действо он имел право, учитывая отсутствие на берегу властей, к которым он мог бы обратиться за правосудием. Ведь зачинщиками беспорядков являлись мусульмане. Ни один командир, имеющий чувство ответственности за будущую безопасность своих соотечественников, не мог бы довольствоваться меньшим. Однако, сурово покарав настоящих преступников, он поддался искушению и, принимая во внимание беззащитное положение города, учинил бессмысленное варварство. Его корабли вошли в эстуарий реки Бейпур, который, по сути, является истинной гаванью Каликута, и тут арабы почувствовали его твердую руку. Город располагался на ровном и открытом берегу в нескольких километрах к северу от эстуария, с достаточно большими глубинами с морской стороны, чтобы туда при благоприятных погодных условиях могли заходить небольшие суда. Расположенный таким образом город отдается на милость корабельных орудий так же полно, как стоящий у стены заключенный – на милость расстрельной команды. Португальский адмирал воспользовался своей силой. Его корабли шли вдоль берега до тех пор, пока не оказались прямо напротив индусского города, и потом подвергли его двухдневному убийственному обстрелу с близкого расстояния. Люди в панике бежали, а за их спинами рушились дома. Затем, словно для того, чтобы стряхнуть пыль этого места со своих ног, адмирал приказал кораблям уходить из гавани, оставив за собой сгоревшие остовы арабских кораблей, город, прилегающая к воде часть которого лежала в руинах,

и охваченных ужасом людей, большая часть которых ничего плохого португальцам не сделала.

Соображения гуманности не принимались во внимание во время войн между разными цветными народами в XVI веке, и апологеты защищают действия Кабрала, заявляя, что такая демонстрация силы была необходима для будущей безопасности европейцев на Востоке и он всего лишь следовал традициям своего времени. Однако вполне оправданное уничтожение арабских судов было достаточно впечатляющим предупреждением, и, даже не говоря о моральном аспекте, излишняя жестокость его дальнейших действий была ошибкой. Конечно, саморин заслужил наказание своим бездействием, но взыскание некоего штрафа под угрозой обстрела было бы достаточным. Бессмысленным насилием португальский командир превратил потенциального друга в лютого врага и на долгие годы лишился возможности использовать одну из лучших гаваней Малабарского берега.

Хотя в научной литературе редко упоминается обстрел Каликута, он является знаменательной вехой в истории, как первый обмен ударами между европейцами и азиатами к востоку от Палестины в христианскую эру. Люди с белой и коричневой кожей часто конфликтовали на берегу Средиземного моря, но этого не происходило на дальневосточном театре со времен Александра Великого, то есть с конфликтов, имевших место за три с лишним века до рождения Христа. Таким образом, Кабрал возглавил длинный список европейских командиров – в него вошли такие люди, как Албукерки, Дюплекс, Клайв и Хейвлок, которые прибыли в Индию морем и проявили большее мастерство в обращении с оружием западных людей в столкновении с имевшими многократное численное преимущество обитателями Востока. По сути, в Каликуте имело место не столкновение людей с разным цветом кожи, поскольку симпатии индийского элемента принадлежали примерно в равной степени и арабам и португальцам. Тем более можно лишь сожалеть, что по такому заслуживающему внимания случаю, когда европейцы должны были впервые показать свой скрытый военный потенциал и имели основания использовать его для самообороны, их перегибы сомкнули ряды азиатов в Каликуте и превратили непредвиденную случайность в конфликт разных рас. Мечи жителей Востока первыми покинули свои ножны, и нападавшие встретили судьбу, предсказанную еще основателем христианства для того, кто поднимет свой меч. Но белым людям никогда не искупить свою вину за отсутствие самоконтроля, приведшее к дикому мщению без разбора.

К счастью для последующего общения между Востоком и Западом, конфликт людей с разным цветом кожи произошел только в одном месте. Если бы события в Каликуте всколыхнули всю Индию или даже сколь-нибудь существенную ее часть, последствия стали бы катастрофическими. Но в Индии города и штаты тоже враждовали между собой, и правитель Каликута считался деспотом, перед которым пасовали менее значительные правители Малабарского берега. Когда новость о том, что белый человек может рушить городские стены и топить корабли с легкостью, не знающей границ, распространилась по побережью Индостана, мелкие вожди увидели в нем возможного союзника и защитника против угнетателей из числа представителей своей собственной религии и расы. Так что сообщение об обстреле Каликута в конечном счете даже обрадовало власти других городов. Зная из отчетов да Гама о вражде между местными правителями,

Кабрал отплыл из Каликута в Кочин и был принят с распростертыми объятиями как победитель каликутского саморина. Поэтому действия Кабрала не вызвали всеобщего возмущения и открытого столкновения между Востоком и Западом, что вполне могло бы иметь место, если бы среди жителей Востока было больше единства. В Кочине португальцам разрешили создать склад и погрузить суда. То же самое произошло и в Каннануре, куда они отплыли после этого. И в начале следующего года эскадра Кабрала отплыла в обратный путь с забитыми под завязку трюмами и спустя десять месяцев благополучно вернулась к родным

берегам (потеряв еще одно судно, севшее на мель (его пришлось сжечь). Люди и основная часть груза были спасены. – *Ред.)*.

Когда король Мануэл I получил отчет о каликутском происшествии, он в гневе посчитал, что город понес недостаточное наказание, и поручил командование следующей экспедицией Васко да Гама, чтобы тот мог отомстить за обиду, нанесенную ему саморином Каликута во время первого визита. Эта эскадра была еще сильнее, чем та, которую возглавил Кабрал (из Португалии в феврале 1502 г. вышло 15 судов. Одно судно потерпело крушение в Мозамбикском проливе (команда спаслась). Кроме того, позже к да Гама подошли еще три судна, и еще два дошли до Малабарского берега самостоятельно. – *Ред.)*. По прибытии в Каликут великий мореплаватель не обнаружил в гавани судов, которые можно было бы атаковать, и навечно запятнал свое имя, без какой-либо необходимости обрушив всю мощь оружия португальцев на беззащитный город и вторично разрушив его, на сей раз с многочисленными жертвами. Утолив жажду мести, совершенно не свойственную его религиозному и сдержанному характеру, да Гама отбыл в Кочин и с безжалостной жестокостью, свойственной межнациональным конфликтам того времени, уничтожив по пути несколько встречных арабских судов, прибыл в порт и приступил к выполнению своих коммерческих целей. Но его торговая деятельность была прервана полученной от местного правителя информацией, потребовавшей немедленной подготовки к более достойным действиям, чем расстрел беззащитных толп. Речь шла о том, что перед вторым появлением да Гама в Каликуте все местные суда, ожидая повторной атаки португальцев, ушли. Согласно достигнутой саморином договоренности, они соединились с крупным флотом Красного моря, состоявшим из тяжелых дау океанского плавания. Теперь португальцам противостояло 170 кораблей, если, конечно, верить оценке секретаря да Гама Коррейры. Португальский адмирал, прибыв в Каликут, конечно, заметил, что рейды пусты, но приписал это обстоятельство страху местных моряков и не придавал ему значения до тех пор, пока лазутчики дружественного португальцам правителя Кочина не предупредили его, что вся упомянутая выше армада готовится к нападению. Вероятно, жители Востока уверовали в возможность победы над европейцами на море благодаря своему численному преимуществу – десять к одному.

Только дважды в истории азиаты пытались силой оспорить европейское господство в Индийском океане. Это был первый раз. В общем виде планы саморина были вполне надежными. Кабрал неоднократно говорил о своих соотечественниках как о «хозяевах моря». Это выражение потрясло склонного к предрассудкам индуса, который хорошо запомнил пророчество некого таинственного брамина, наделенного особой святостью, о том, что Индия никогда не будет в опасности до прихода людей, непобедимых на воде. После второго обстрела Каликута саморин пришел к выводу, что просто обязан убедиться, действительно ли белый человек является хозяином моря. Если он не будет потоплен, даже под давлением такого огромного численного превосходства, тогда вопрос придется решить в его пользу и все последующие события принять как фатальные. Но испытание должно быть жестоким. А военная хитрость, посредством которой саморин планировал застать португальцев врасплох, атаковав их корабли, пока идут погрузочные операции, а значит, половина людей находится на берегу, являлась, в общем, неплохой идеей, если бы ее удалось сохранить в тайне. Последнее ему явно не удалось. Да Гама получил своевременное предупреждение, позволившее ему не только выйти в море с двенадцатью тяжелыми кораблями, полностью готовыми к сражению, но также отправить срочную депешу в Каннанур, чтобы призвать на помощь отряд из шести легких и быстроходных каравелл под командованием Висенте Содре. Такие каравеллы «работали» совместно с тяжелыми кораблями примерно так же, как современные крейсеры с линкорами. Имея в своем распоряжении восемнадцать кораблей, да Гама вышел из Кочина и направился на северо-запад вдоль побережья, чтобы встретить приближающегося противника.

Последовало сражение, имевшее большое историческое значение. Для оценки сошедшихся в бою сил у нас нет иных свидетельств, кроме записей старых португальских хроникеров, которые, естественно, были необъективны (хроники португальцев, как и испанцев, достаточно точны и объективны. – *Ред.).* Не подлежит сомнению лишь то, что численное превосходство было на стороне азиатов, и, если принять во внимание обычный объем тоннажа, использовавшийся для торговли в этих водах, утверждение Коррейры, что флот Красного моря включал семьдесят дау и малабарскую прибрежную флотилию, состоявшую из сотни мелких судов, вовсе не представляется невероятным. Все они были хорошо вооружены – на некоторых находилось до 600 человек, и на самых крупных судах были установлены мортиры, полезные на коротких дистанциях. Флотилией Красного моря командовал Ходжамбар, арабский моряк, очень уважаемый на Востоке, а малабарской флотилией – Кассим, тоже очень известный на Востоке командир. В пользу восточной армады было все, кроме одного. Только на португальских кораблях имелись дальнобойные – конечно, по стандартам своего времени – орудия, и, если бы восточной флотилии удалось навязать да Гама сражение на нужной арабам и их союзникам дистанции, успех был не так уж невозможен. Азиатам требовалось подойти на близкое расстояние и обрушиться на противника, воспользовавшись своим многократным численным превосходством. Задачей европейцев было подпустить противника только на такое расстояние, чтобы его можно было уничтожить артиллерийским огнем.

Ночью противники шли навстречу и к утру оказались в пределах видимости друг друга. Их разделяло шесть миль. Отбросив массу никому не нужных деталей в рассказах старых историков и сравнив то, что осталось от их версий, можно с более или менее приемлемой точностью восстановить основные события того памятного дня. Ветер дул с суши в правый борт португальцев и, соответственно, в левый борт их противников. Однако азиаты были дальше от берега, вероятно, потому, что Ходжамбар желал иметь возможность отрезать да Гама путь к отступлению, если тот попытается прорваться на запад. Азиатский адмирал вел себя так, словно и помыслить не мог о том, что его противник поступит иначе. Роковая ошибка! Когда флоты оказались в пределах видимости друг друга, португальские корабли были отчасти с наветренной стороны и немедленно воспользовались тактическим преимуществом, пошли правым галсом и еще больше приблизились к берегу. Этот смелый и разумный маневр явился полной противоположностью тому, что ожидал Ходжамбар, и решил исход дня. Португальцы находились против ветра по отношению к противнику и могли устанавливать дистанцию боя. А это было все, что требовалось да Гама. Но даже тогда азиаты не видели или не поняли истинного смысла происходящего. И да Гама понял, что полностью владеет ситуацией, если ветер не изменится. А он не изменился.

В боевом порядке португальцев эскадра быстроходных каравелл Содре располагалась немного впереди главной боевой линии, но у азиатов позиции переменились, и мелкие суда Кассима последовали за основной эскадрой кораблей Красного моря, а не впереди нее. В таких боевых порядках авангарды двух флотов сблизились и прошли встречными курсами, причем их разделяло расстояние, на котором европейские орудия были в высшей степени эффективны, а азиатские бесполезны, и это расстояние Ходжамбар уже не мог сократить. И азиатские суда начали одно за другим терять оснастку и выводиться из строя метким огнем с кораблей Содре, при этом португальцы оставались в безопасности. Дрейфуя под ветер, азиатские дау или сталкивались со своими собратьями, или вынуждали их отходить еще дальше, и довольно скоро эскадра Ходжамбара превратилась в неорганизованное скопище поврежденных и еще целых судов. Вслед за Содре к месту боя подошли тяжело вооруженные корабли да Гама. Они замедлили ход на безопасном расстоянии от этой огромной массы судов и провели остаток дня, методично расстреливая вражеские корабли. К вечеру поверхность океана почти полностью была покрыта обломками кораблей. Повсюду раз-

давались крики тонущих арабов. Победа была достигнута благодаря превосходству в тактике, но, поскольку все потери понесла только одна сторона, это действо стало скорее казнью, чем сражением. Однако много дау, находившихся по левому борту от массы азиатских кораблей, а значит, под прикрытием своих менее удачливых собратьев, постепенно сумели выбраться из мясорубки и, обнаружив, что они теперь находятся слишком далеко, чтобы оказать помощь или изменить ситуацию, поспешили уйти. У португальцев не было лишних судов, чтобы организовать преследование. Так ближе к ночи началось массовое бегство арабов. Но еще до его начала Содре атаковал флотилию Кассима, которая двигалась на некотором расстоянии за эскадрой Ходжамбара. Правда, здесь ему пришлось действовать с особой осторожностью, потому что большинство легких кораблей арабов были достаточно маленькими и маневрировали с помощью весел, что снижало преимущества португальцев. Но последние сохранили тактическое преимущество более высокой скорости на любом направлении, на котором они могли держать паруса наполненными ветром, и, хотя неточные описания сухопутных историков не дают нам возможность проследить действия Содре на этом этапе, судя по всему, ему сопутствовал успех. И напрасно вражеские гребцы пытались стать борт о борт и взять то или иное португальское судно на абордаж. Их атаки тотчас отбивались орудиями европейцев, и на закате деморализация арабов была полной при виде разгрома и обращения в бегство флотилии Красного моря. Поэтому под прикрытием темноты Кассим вышел из боя и его оставшиеся силы присоединились к беглецам. А да Гама собрал свою эскадру, из которой не потерял ни одного судна, и вернулся в Кочин, даже не пытаясь организовать преследование. Возможно, он оставил арабов в покое потому, что боеприпасы были уже на исходе, но это была не главная причина. Адмирал спешил отплыть домой до окончания сезона попутных муссонов.

Так завершилось это решающее морское сражение, в котором горстка португальцев одержала победу над огромным воинством арабов благодаря более искусной тактике и лучшему вооружению. Политические и моральные последствия этой победы были весьма значительными. Когда планы самого могущественного правителя Малабарского берега потерпели крах под мощными ударами орудий да Гама, все правители Южной Индии, как бы они ни относились к европейцам, стоявшим теперь у них на пороге, убедились, что белые люди действительно хозяева моря и останутся ими до тех пор, пока не получат отпора на суше. Потребовалась еще одна демонстрация силы, чтобы урок усвоили и государства Северной Индии, но описанное выше сражение было одним из двух событий, наглядно показавших, что белые люди пришли на Восток всерьез и надолго и уже заложили прочный фундамент, какая бы конструкция ни была возведена на нем впоследствии. Между прочим, моральный эффект не был ограничен Индостаном. Уцелевшие арабы поведали о сражении всему восточном судоходному сообществу, создав европейцам репутацию великих воинов. (Арабы были давно знакомы с европейцами по боевым действиям на суше и на море к Средиземноморье, начиная с 600-х годов. – *Ред.)*

С точки зрения тактики сражение было интересным, как иллюстрация противоположных методов ведения боя. Португальцы впоследствии подобным же образом вели боевые действия с местными флотилиями в районе Малайского архипелага и в других местах. В этих сражениях мастерство и наука сталкивались с массовостью и неизменно добивались успеха, во всяком случае, пока ветер позволял маневрировать под парусами. Только когда стихал ветер, белый человек оказывался на воде в опасности. Когда такое случалось, бывало, он терпел поражение под напором превосходящей массы. Но бывали случаи, когда и при отсутствии нужного ветра исход сражения решал калибр и дальнобойность орудий. Хотя бывало и другое: белый человек мог оказаться победителем, когда все было против него, только из-за того, что противник поддался панике.

Как и в случае с некоторыми другими сражениями на море, историки не дали описанному выше морскому бою определенного имени. Иногда его называют сражением при Каликуте, иногда – победой португальцев 1502 года. Оба названия неудачны, поскольку, используя первое, морское сражение можно перепутать с обстрелами города Каликута, а второе ничего не говорит о месте, где оно произошло. Представляется наиболее удобным именовать его битвой при Малабаре – по названию ближайшего морского побережья, по аналогии с Ютландским или Уэссанским морскими сражениями (Ютландское сражение в Северном море у полуострова Ютландия 31 мая – 1 июня 1916 г. между основными силами британского флота («Грандфлит») и германского «флота Открытого моря». Несмотря на большое превосходство в силах (1 млн 144 тысячи тонн водоизмещения против 650 тысяч тонн у немцев, вес бортового залпа также в 2,5 раза больше), англичане не смогли разбить немцев и потеряли больше: 6097 человек убитых и 177 пленных против 2551 убитого. Потери в кораблях:

3 линейных крейсера, 3 броненосных крейсера и 8 эсминцев у англичан и 1 устаревший линкор, 1 линейный и 4 легких крейсера и 5 эсминцев у немцев.

Уэссанское сражение 1 июня 1794 г. в 800 км к западу от острова Уэсан (Уэссан), находящегося в 50 км к западу от Бреста, между английским (25 линейных кораблей, 7 фрегатов, всего 2036 пушек) и французским (26 линейных кораблей, 7 фрегатов, всего 2066 пушек) флотом. Французский флот, в котором из 12 тысяч человек личного состава 7500 человек впервые вышли в море и не имели боевой выучки, потерпел поражение, потеряв 3 тысячи человек и 7 линейных кораблей (1 потоплен, 6 захвачены англичанами), еще 7 линейных кораблей повреждены. Англичане также умылись кровью, потеряв 1150 человек убитыми и ранеными, 11 кораблей были повреждены. В результате английская эскадра ушла в Портсмут, а французы, несмотря на поражение, выполнили главную задачу – проход в Брест каравана из 130 судов с зерном и иным продовольствием из Северной Африки (в 1793 г. во Франции был сильный неурожай). – *Ред.).* Так мы и сделаем, по крайней мере, на страницах этой книги.

Этим триумфом Васко да Гама завершил свою морскую карьеру и в дальнейшем действовал только на земле (не совсем так. Много лет он не был задействован, но в 1524 г. был назначен вице-королем Индии, отправился туда в апреле, достиг Гоа, затем перешел в Кочин и там в конце 1524 г. умер. – *Ред.).* Немногие люди могут назвать себя одновременно исследователями и воинами. Да Гама имеет такое право. В качестве исследователя он остался в веках на высоте, на которой рядом с ним имеют право стоять только Колумб и Магеллан. А в качестве адмирала он завоевал репутацию решительностью, с которой принял вызов каликутского саморина, хотя вполне мог уклониться от сражения, не дискредитировав себя, и тактическим мастерством, проявленным при боестолкновении с противником.

Но три великих соотечественника да Гама, пришедших на сцену сразу после него, затмили его военные подвиги. Королю Мануэлу несказанно повезло иметь столь блестящих подданных. Желая получить непредвзятое и компетентное мнение относительно проблемы дальнейшего сообщения с Индией после экспедиций Кабрала и да Гама, он выбрал для следующей экспедиции длиннобородого Афонсу Албукерки, выдающиеся способности которого уже давно привлекли внимание короля (флотилия Албукерки отправилась в Индию в 1503 г.). Имя этого человека приобрело широкую известность в истории исследований Индийского океана и остается знаменитым по сей день. Этой воистину крупной личности все историки единодушно присудили статус гения. Отлично понимая высочайшую важность порядка во всем, что имеет отношение к господству на море, как во время войны, так и в периоды мира, Албукерки одновременно был феноменально смелым человеком, обладал полной уверенностью в себе и способностью принимать быстрые решения в кризисных ситуациях. Имея храброе сердце, чтобы осуществлять задуманное, и светлую голову, чтобы планировать, он никогда не колебался, следуя принятым курсом, выбранным так, чтобы

лучше и быстрее достичь нужной цели, независимо от встречающихся на пути трудностей. Всегда вынужденный противостоять собственному необузданному темпераменту, он тем не менее напоминал английского адмирала Нельсона (1758–1805) способностью выдерживать утомительные периоды бездействия, не утрачивая энтузиазма и оптимизма. Короче говоря, было невозможно найти человека, лучше подходящего для великой работы, которая ему предстояла. Он мог быть абсолютно беспощадным – но ни в коем случае не был таким всегда – и нередко навязывал волю белых людей сопротивляющимся индийским (и другим. – *Ред.)* правителям. Но эти черты лишь означали, что он был пропитан духом, в котором в XVI веке велись войны с цветным населением (вообще с народами другой веры. – *Ред.),* и совершенно искренне верил, что выполняет свой долг перед своей страной и сувереном, имевшим божественное право вмешиваться в дела иноверцев, если того требуют его интересы.

Кроме исследования общей ситуации и составления соответствующего доклада, Албукерки получил приказ предпринять необходимые шаги для укрепления позиций Португалии на берегу и, если потребуется, помочь правителю Кочина. Поскольку все перечисленное не требовало крупных морских сил, и путешествие, в общем, носило исследовательский характер, Албукерки вышел в море на четырех кораблях (еще тремя командовал его двоюродный брат), и его первым пунктом назначения в Индии был Кочин. Здесь по прибытии Албукерки сразу начал укреплять португальскую факторию, построив оборонительные сооружения со стороны суши – в ранних европейских поселениях на Востоке эта сторона всегда была уязвимой. Он также оказал ценную помощь в организации обороны города против давно ожидаемого нападения армии Каликута, которое имело место в период его пребывания в Индии и было успешно отбито. Далее он приступил к укреплению поселений в Каннануре и Квилоне, причем последнее стало уже третьей торговой концессией, данной правителем малабарского приморского города португальцам.

Все перечисленное Албукерки считал второстепенными задачами своей миссии, которые он выполнял, не прекращая строить грандиозные планы. Его разум не мог удовлетвориться проведением только пассивной восточной политики на небольшом отрезке индийского побережья. Ведь он, как никто другой, понимал, насколько великие возможности может дать контроль над восточными морями. Наделенный даром наглядно представлять перспективные ситуации на море в самом широком масштабе, он смотрел на карту Индийского океана и изучал его характер в целом с точки зрения коммерческих возможностей. В результате он стал первым человеком в истории, развившим организованную систему торговли в масштабах океанов, и пришел к пониманию необходимости организации защиты морских путей, выделив этот вопрос в отдельную область военно-морской науки. Албукерки знал, что жители Южной Азии (индийцы и другие) вели обширную торговлю с арабскими купцами из Мекки, и имел основания полагать, что они станут продавать свои товары всем, кто даст им хорошую цену. И поскольку арабы прибегли к оружию, отказываясь признавать конкурентов, они сами лишили себя права на долю в бизнесе. И в будущем победить европейцев они не смогут. Португалец в этом нисколько не сомневался. На этой основе он и разрабатывал свои планы.

Первой целью португальского адмирала стало устранение непримиримого врага, а второй – взятие в свои руки источников необходимых товаров, которые останутся после устранения противника в распоряжении компетентных преемников. Что касается нападения и обороны, его природная интуиция, когда речь заходила о масштабных стратегических вопросах, подтолкнула его к разработке планов на тех же общих принципах, которыми в последующие века руководствовался британский флот в англо-французских войнах. Албукерки понял, что самый надежный и простой способ достижения двойной цели – продления европейских торговых путей на восток при адекватной их защите и одновременно ликвидации противодействия противника – лежит в отказе от позиции пассивной обороны, которая огра-

ничивала португальские операции побережьем Индостана. Следовало принять на вооружение активную политику закрытия основных морских путей для арабов. Чтобы заложить основы организованной системы морских перевозок под флагом Португалии, он решил принять собственную модель, в той мере, в какой она применима к сбору грузов. Собственно транспортировка грузов в Европу была делом, в котором арабская транспортная система не могла помочь, потому что все направляющиеся в Европу грузы теперь должны были отправляться по маршруту мимо мыса Доброй Надежды.

До Албукерки основной поток грузов из Индийского океана направлялся на восток и на запад по его северной части – в Южно-Китайское море, с одной стороны, и в Персидский залив и Красное море – с другой. На восток от Индии все потоки сливались в один, на запад – они разветвлялись на два от Каликута, который считался крупным транспортным узлом Востока. Перевозя в западном направлении грузы, предназначенные для рынков Средиземноморья, крупные океанские дау, проделавшие путь от Малайского архипелага с грузом специй из Малакки, заходили в Каликут, чтобы принять на борт индийские грузы, и завершали свой путь в портах разгрузки Красного моря или Персидского залива. Те же, которые начинали свой путь с Индостана, обычно везли полный груз из Каликута или Гоа. Любая эффективная задержка продвижения грузов в Европу по этому пути была реальна для португальцев только при удерживании источников или конечных точек, и так уж случилось, что естественная география маршрута облегчала эту задачу, если только взяться за дело смело и всесторонне. Дело в том, что в районах, откуда корабли выходили на просторы Индийского океана, они двигались по сравнительно узким проливам, которые можно было легко патрулировать или вообще закрыть, использовав всего несколько военных кораблей. Так, если плыть в Индийский океан с востока, из Китая или Малайского архипелага, суда должны следовать через Малаккский пролив, чтобы не делать большой и рискованный крюк. А в Красное море и Персидский залив не существует других путей, кроме как через Баб-эль-Мандебский пролив в одном случае и Ормузский пролив в другом. Следовательно, эти три пролива представляют собой участки, имеющие очень важное стратегическое значение, где эскадра военных кораблей может бесконечно долго сдерживать движение нежелательных судов. Нужно только обеспечить вблизи надежную якорную стоянку, куда можно отправлять суда для пополнения запасов и где можно укрыться в плохую погоду. Все три названных участка расположены на расстоянии 1500–1800 миль от индийской гавани, в которой португальский адмирал был занят изучением ситуации. А самый восточный и самый западный участок разделяло почти 3500 миль. Но масштаб проблемы только распалял воображение Албукерки, и он продолжал вычерчивать схемы. Перво-наперво он сосредоточился на трех «бутылочных горлышках», в которых проще всего было сдержать судоходство арабских конкурентов, и на этой основе построил все последующие действия.

Однако остановка арабского судоходства была только началом. Чтобы собрать грузы, которыми отныне не будет позволено заниматься купцам из Мекки, было необходимо занять их место в главных центрах товарообмена. В числе этих центров после Каликута следующими по важности были город Малакка и остров Ормуз, которые располагались на одноименных проливах, именно там, где адмирал предполагал расположить барьеры на главных торговых путях. Эти два морских порта являлись сборными станциями на основном пути, в которые мелкие суда постоянно свозили со всего побережья грузы, предназначенные для продажи арабским торговцам. Там товары грузили в трюмы судов для океанского перехода. Таким образом, каждый из портов был местом, в котором тонкие ручейки грузов сливались в полноводную реку, и их захват для Португалии стал главной мечтой Албукерки. Однако он вполне разумно решил не задевать мелких местных перевозчиков, к какой бы национальности они ни принадлежали, поскольку португальские суда были крупными и их было слиш-

ком мало, чтобы выполнить функции местных перевозчиков. Работа, которую они выполняли, была необходимым компонентом в общей организации морских перевозок.

Португальскому присутствию на Востоке и всем грандиозным планам, которые вынашивал Албукерки, было необходимо постоянное прикрытие с запада от враждебно настроенных мусульманских стран, лежащих между Индийским океаном и Средиземным морем. Аравия, Сирия и Египет – и в меньшей степени Иран и Турция – все были заинтересованы в поддержании старой караванной торговли и определенно должны были пострадать от перевода грузопотоков на маршрут вокруг мыса Доброй Надежды. Некоторые из этих стран, хотя и не были в этот период готовы к войне на море, все же с географической точки зрения находились в значительно лучшем положении для контроля над Индийским океаном, чем Португалия. А султан Египта – в то время еще независимый от турок (Египет турки захватили в 1517 г.) – имел немалый флот галер для поддержания своего господства на Красном море. Эти корабли уступали португальским в боевых качествах, но флот являлся слишком многочисленным, чтобы его можно было игнорировать как фактор политики. Албукерки предвидел, что если недовольные элементы Ближнего и Среднего Востока смогут осуществить объединение этих галер и флота противников Португалии в Индии – действительных и потенциальных, это может положить начало еще одного кризиса, аналогичного тому, что привел к сражению при Малабаре. В сущности, так и вышло, хотя вины Албукерки в этом не было. В качестве меры против этой постоянной опасности Албукерки предложил – при наличии достаточного количества судов – иметь постоянно крейсирующую эскадру в Аденском заливе с соответствующей базой снабжения и ремонта, для которой был выбран остров Сокотра. Эта часть его генерального плана сама по себе показывает, насколько Албукерки опередил свое время в понимании истинных составляющих морской стратегии. Любой другой человек привязал бы эту оборонительную флотилию к побережью Малабара. Но Албукерки предложил выдвинуть ее как можно дальше вперед к отправному пункту противника, и его инстинктивное предпочтение к «наступательной обороне» приближало его к большой политике военной блокады, доселе неизвестной.

Однако в эпоху парусного флота решение стратегических вопросов в Индийском океане затрудняла регулярность сезонных ветров, столь полезная для торгового флота. Для тех, кто знаком только с основными принципами ведения боевых действий на суше, изучение карты Индийского океана может внушить мысль о том, что основная база на Индостане будет очень удобной. Она будет располагаться в центре Индийского океана, откуда можно быстро укрепить любую удаленную позицию, если там понадобится отразить нападение противника. Однако так обстояли дела только на первый взгляд. То, что Индостан географически расположен в центре океана, не вызывает сомнений. Но в эпоху парусного флота ни одна позиция в северной части Индийского океана не могла считаться центральной из-за муссонов, которые дули с разных направлений в разное время года. Поэтому до появления пароходов парусному судну требовалось минимум шестнадцать недель, чтобы пробиться против ветра из Индии в Аден летом, хотя в обратном направлении на такой рейс уходило от семи до пятнадцати дней. В зимний период все обстояло наоборот. То же самое можно сказать о переходе из Индии в Малакку, только попутные ветра для такого путешествия дули зимой, а не летом. В результате восточные и западные ворота Индийского океана были по очереди стратегически в восемь раз дальше от любого штаба на Индостане в одно время года, нежели в другое. Адмирал на побережье Малабара был практически лишен возможности отправить подкрепление или передать приказ в точку, расположенную с наветренной стороны, получив разведывательное донесение с подветренной стороны. По этой причине обмен сообщениями между португальским главнокомандующим на базе в Индии и отдельными группами кораблей или береговыми опорными пунктами, контролирующими отдаленные участки основных морских путей, обычно занимал несколько месяцев. При таких

условиях было необходимо, чтобы удаленные торговые пункты имели возможность защищаться от местных противников без помощи из центра. В какой-то степени им могли помочь эскадры, которые Албукерки предложил разместить в проливах для сдерживания арабской торговли. Но, во-первых, нельзя было полностью полагаться на эти эскадры, у которых были свои задачи, а во-вторых, они не всегда могли оказать должную помощь, поскольку в те дни кораблекрушения были очень частыми. Поэтому береговые опорные пункты требовалось укреплять так, чтобы они могли самостоятельно противостоять нападениям и не дожидаться помощи с моря. И при выборе их местоположения вопросам обороны следовало уделять не меньше внимания, чем вопросам удобства для торговли.

Укрепив фактории в портах Малабарского берега, загрузив трюмы своих судов восточными товарами и должным образом оценив ситуацию на Востоке, Албукерки отбыл домой и после двухлетнего отсутствия благополучно прибыл к устью Тежу (Тахо). За этот период и сам Мануэл внес вклад в управление португальскими поселениями в Индии, назначив вице-королем Франсишку Алмейду (вышедшего в море из Лиссабона в марте 1505 г. во главе флотилии из 22 судов, на борту которых находилось 1500 солдат. – *Ред.)*. Тем самым он хотел освободить Албукерки для решения других задач. Алмейда прибыл с войсками вскоре после отплытия Албукерки к родным берегам, но все время своего пребывания в должности предпочитал роль морского командира, а не сухопутного управленца. Номинально адмиралом был его сын, за которого отец выполнял работу. Конечно, Алмейду ни в коем случае нельзя было назвать равным Албукерки, но все же он был достаточно компетентным командиром, одним из тех, кто вершил историю XVI века. И некоторые последующие события доказали, что слишком много сильных людей собралось в одно время в одном месте.

Предложения Албукерки продемонстрировали его очевидные способности к грандиозному мероприятию и нашли столь благоприятный отклик у короля, что немедленно была начата подготовка к его осуществлению. Первым шагом должно было стать утверждение превосходства португальцев на западном побережье Индийского океана, для чего следовало захватить острова Ормуз и Сокотра, а также обложить данью всех главных мусульманских правителей на побережье – от Мозамбика на юге до входа в Персидский залив на севере, сделав их вассалами Португалии даже без захвата территории. Такое использование господства над Индийским океаном с целью массового вымогательства на первый взгляд представляется практически государственным пиратством. Однако его целью были только мусульмане, объявившие себя непримиримыми врагами европейцев. Их собратья по религии находились в состоянии постоянной войны с христианами в Средиземноморье. Об особой важности захвата Ормуза уже говорилось. Остров Сокотра, лежащий в устье Аденского залива, должен был стать базой флота, которому предстояла функция контроля выхода из Красного моря.

В начале 1506 года было собрано и отправлено на Восток еще четырнадцать судов, и история Индийского океана вошла в новую важную стадию. В течение восьми лет деятельность белых людей на Востоке не шла дальше покупки специй на трех прибрежных базарах. Но теперь вот-вот должен был подняться занавес, явив миру морскую империю океанских масштабов. Шесть (пять. – *Ред.)* кораблей составляли специальную эскадру под командованием Албукерки, а остальными командовал Триштан да Кунья. Последний, являясь старшим офицером, командовал и всей флотилией, когда она действовала как единое целое. Да Кунья получил приказ следовать прямо к восточноафриканскому побережью, собирая дань с арабских торговых центров – если потребуется, силой, – и захватить лучшую гавань, какую он сможет найти на Сокотре.

После этого Албукерки предстояло отделиться и направиться со своими кораблями в Персидский залив, чтобы взять Ормуз и тоже собрать дань с прибрежных арабских селений, где представится возможность высадиться. А да Кунья должен был следовать в Кочин и погрузить товары для обратного пути.

В процессе выполнения этих приказов одно судно было отнесено ветром в восточном направлении и, прежде чем воссоединиться со своей эскадрой в Мозамбике, случайно открыло Мадагаскар. (Автор ошибается. Первым из португальцев открыл Мадагаскар Диогу Диаш 10 августа 1500 г. Побережье Мадагаскара Диаш проследил на 1500 км. Но первыми на Мадагаскаре были арабы (не позже IX в., а к началу XI в. они имели ряд опорных пунктов как на западном, так и на восточном берегах). 10 августа 1506 г. португальцы (судно Пирейры) уже третий раз вышли к Мадагаскару. Пирейра сообщил да Кунья, что остров будто бы богат серебром и пряностями. Да Кунья отправился проверять, а заодно разгромил крупную арабскую факторию, убив более 1 тысячи арабов. – *Ред.)* Это вызвало некоторую задержку, потому что да Кунья настоял на посещении этой новой земли, в то время как Албукерки рвался вперед. Потеряв одно судно (едва не погиб и флагманский корабль), да Кунья вернулся к выполнению своей миссии и после стычек у двух крупных арабских поселений, которые не пожелали платить дань и поэтому были уничтожены, прибыл на Сокотру, где обнаружил, что лучшую якорную стоянку на острове уже охраняет арабский форт. Это сооружение было взято эскаладой[8] после ожесточенного боя и переоборудовано в португальскую крепость, в которой остался португальский гарнизон. А в бухте португальцы смогли произвести ремонт кораблей, изрядно потрепанных после годичного плавания. Затем корабли разделились. Да Кунья направился в Индию и оттуда домой, а Албукерки – на выполнение самых авантюрных деяний в истории Востока.

Поднятие португальского флага над островом Сокотра стало первым шагом в выполнении плана установления господства на Востоке, разработанного Албукерки. Но впереди предстояли более серьезные шаги, и их сделал сам Албукерки на протяжение нескольких лет в ходе операций, которые иначе как блестящими назвать невозможно. Отделившись от эскадры да Кунья, он практически сразу начал эту великую работу экспедицией в Персидский залив, которая впервые продемонстрировала его талант лидера в присутствии грозного врага.

[8] Эскалада – штурм стены с помощью лестниц.

Глава 4 Война Аравийского моря

Некоторые исторические периоды заслуживают особого внимания. Один из них – 1508–1509 годы христианской эры. С точки зрения моряков, наибольший интерес в этом периоде представляют две морские кампании, происходившие в северо-западной части Индийского океана более или менее одновременно, но все же независимо друг от друга. Пожалуй, их участники даже не знали о существовании друг друга. В них участвовали с одной стороны представители одной и той же европейской нации, с другой – их азиатские противники. А для историка интерес представляет наглядная иллюстрация глубочайшей разницы характеров между представителями белой расы и арабами.

Когда Васко да Гама в сражении при Малабаре одержал победу над первым морским альянсом, созданным, чтобы не пустить европейцев в Индийский океан, он обеспечил первую демонстрацию истины, впоследствии неоднократно подтвержденной: европейское вооружение в руках компетентных тактиков одержит победу над вдесятеро большим противником, вооруженным только азиатским оружием. Этот источник победы был результатом превосходства европейцев в практическом интеллекте. Наука создала лучшие средства для ведения боя и лучшие корабли для их перевозки. Наука также научила людей, что делать, чтобы эти средства были наиболее эффективными.

Однако наука имеет свои ограничения, и временами достигается предел, в котором она перестает работать.

Когда выпущен последний снаряд, примитивное копье является более смертоносным, чем тяжелая пушка. А если нет времени, места или возможностей, положение может спасти, если его вообще можно спасти, сила характера. Васко да Гама доказал, что, когда речь идет о научной стороне войны, белый человек намного опережает представителей народов со смуглой кожей. Но Афонсу Албукерки и Лоуренсу Алмейда (сын Франсишку Алмейды) впервые продемонстрировали более важную истину: когда речь идет о моральной стороне войны, превосходство белых людей еще более очевидно. Оно было настолько огромным, что в определенных ситуациях белый человек мог обойтись вообще без оружия. Нередко возникали ситуации, когда наука оказывалась бессильной и все преимущества были на стороне азиатов, но последние вели себя как дикие звери, встретившие человека в джунглях, которого они могли с легкостью убить, но бежали под влиянием неконтролируемого страха. Эта форма паники ни в коем случае не была постоянным явлением, но Албукерки доказал, что такая слабость действительно существовала и на ней можно было сыграть. Это был, так сказать, последний шанс решительного командира в безнадежном положении. А Алмейда расширил тезис, доказав, что, даже если этот последний шанс использовать не удается, европейцы все равно могут встречать катастрофы с достоинством, что тоже имеет ничуть не менее впечатляющий моральный эффект. Эти уроки были получены и усвоены именно на воде, когда происходили первые столкновения между представителями Запада и Востока с оружием в руках. Исключением, впрочем только подтверждающим правило, можно считать японцев. Во всем остальном правило действовало на протяжении нескольких веков. Уже из недавних времен известен, к примеру, случай, когда три английских моряка в маленькой индийской шлюпке динги обратили в бегство и преследовали арабское невольничье судно с вооруженной командой численностью сорок человек. Они действовали в обстоятельствах, когда малейшее колебание могло стать для них роковым, и победили. Представить подобный инцидент, поменяв местами действующих лиц, невозможно.

Однако мы все же не имеем оснований утверждать, что даже такой отчаянный авантюрист, как Албукерки, в своем стремлении к успеху полностью полагался на неустойчивость восточного темперамента. Отплыв с Сокотры, имея в своем распоряжении только

шесть кораблей и 450 офицеров и солдат, он прибыл к Ормузу, который, как обнаружилось впоследствии, защищал флот из 250 мелких и крупных судов и 15 тысяч человек. Скорее дело было в незнании материальных факторов. Представление Албукерки об Ормузе не шло дальше понимания его ценного стратегического положения, что было видно глядя на карту, и его коммерческой важности, как следовало из прочитанных им многочисленных отчетов. Немногие командиры решились бы на столь безрассудное предприятие, практически не зная, что их ждет впереди. Но еще меньше людей смогли бы одной только отвагой обратить почти неминуемый провал в грандиозный успех. Это как если человек входит в клетку тигра, ожидая встретить кошку, и, обнаружив тигра, завораживает животное взглядом и вырывает кость из его пасти.

В рассматриваемый нами период султанат Ормуза состоял из нескольких изолированных прибрежных селений, разбросанных между пустыней и морем на восточной части побережья Аравии. Его правитель имел столицу на острове Ормуз в северной части пролива с таким же названием, который являлся воротами в Персидский залив. Остров был слишком маленьким, чтобы на нем можно было что-то производить, однако его благоприятное географическое положение и удобный рейд сделали его главным сборным и распределительным центром торговли между Месопотамией и индийским Малабарским берегом. Якорная стоянка находилась в проливе, отделявшем остров от материка, где, прямо напротив острова, располагался начальный пункт множества караванных путей, уходивших в глубь страны. Благодаря своему островному положению город был защищен от набегов кочевников из пустыни, а набегам пиратов подвергался не чаще, чем любой другой порт региона. Его гавань была безопасной и легко доступной. Поэтому на Ормуз заходило много судов. Если верить описаниям XVI века, остров был местом встречи купцов из Египта, Сирии, Константинополя, Малой Азии, Ирана, Туркестана, Индии. Также сюда заходили суда из более удаленных стран – Бирмы, Явы, Сиама (Таиланда), Китая, Мозамбика и Абиссинии (Эфиопии). Поэтому коммерческий статус острова был сродни сегодняшнему островному порту Гонконг – центр обмена и торговли огромного морского региона. С точки зрения стратегии положение Ормуза – морские ворота Персидского залива – соответствует Гибралтару, воротам Средиземного моря. К тому же Ормуз был недоступным для наступления вражеской армии с суши. Как и Гибралтар, остров не мог помешать судну войти в Персидский залив, на входе в который он располагается, или выйти из него. Ширина Ормузского пролива слишком велика, чтобы его можно было держать под обстрелом с берега. Закрыть пролив мог только флот. И расположение Ормуза было идеальным для снабжения и ремонта такого флота.

Албукерки вышел с Сокотры, имея целью подчинить Ормуз Португалии, в самый разгар юго-западных муссонов и очень быстро приблизился к восточной оконечности Аравии. Но он не смог высадиться на берег, пока не нашел защищенную от ветров безопасную бухту. После этого он собрал дань с приморских городков, принадлежавших Ормузу, – не без сопротивления и даже кровопролития, – и эскадра проследовала к крупному морскому порту Маскат, где находилась резиденция правителей Омана и который лежал на пути к Ормузу. Высокие скалы почти полностью окружали бухту и город, и, постоянно промеряя глубину лотом, португальские моряки бросили якорь вблизи дворца султана. Дворец был так близко, что с борта можно было переговариваться с его обитателями. Работа началась с обмена письмами, что не дало никаких результатов. Пришлось дать слово пушкам. Почти сразу начался большой пожар, султан сдался и согласился не только платить ежегодную дань Португалии, но и выделить место для укрепленного склада, который был довольно быстро построен. Его части сохранились по сей день как свидетельство удивительной силы и мужества людей Албукерки, которые и воевали, и занимались строительством под нестерпимо жарким солнцем Аравии, получая только солонину и очень небольшой рацион воды. Когда работы были

завершены, Албукерки направился к Ормузу, где имела место драматическая кульминация его предприятия.

Поскольку и рейд, и сам город Ормуз располагались в северной части острова, они были скрыты от португальцев до тех пор, пока они не обошли его восточную оконечность. Только тогда перед ними открылся потрясающий вид. По рассказу самого Албукерки, их прихода ожидали 60 крупных кораблей, а также 200 галер и мелких судов. Около 15 тысяч человек были стянуты на берег, и воздух вибрировал от дроби сотен барабанов на судах и на берегу. Имея в своем распоряжении лишь 400 матросов, капитаны кораблей Албукерки в один голос заявили протест, утверждая, что нельзя провоцировать конфликт при таком очевидном численном превосходстве противника. Тем более что места для маневра явно недостаточно. Но, даже столкнувшись с такой непредвиденной ситуацией, Албукерки ни минуты не колебался. Поскольку именно по его совету было решено подчинить Ормуз португальской короне, он решил довести дело до конца, сделав вид, что имеет абсолютную власть диктовать свою волю. Решение оказалось козырной картой, но только потому, что у него хватило силы воли сыграть в игру, в которой малейшее проявление реальной слабости стало бы катастрофой.

С самого начала уверенность и решительность португальцев произвели нужное впечатление. Когда султан и его военные советники, имея крупные силы на суше и на море, увидели, что полдюжины португальских кораблей двигаются прямо к якорной стоянке, не показывая ни следа неуверенности, их суеверия и фатализм, давно взбудораженные рассказами о Каликуте и Маскате, снова пробудились. И арабы пришли к выводу, что эти странные белые люди принадлежат к породе, против которой лучше не выступать. Поэтому, пока корабли Албукерки стояли на виду всего города перед линией крупных доу, образовавших первую линию обороны, на которых имелись тяжелые мортиры и опытные команды, и, в конце концов, бросили якоря на расстоянии в полкабельтова от громады арабского флота, не было сделано ни одного выстрела. Когда у Албукерки потребовали, чтобы он объяснил цель своего визита, тот предложил направить на португальский флагманский корабль надежного офицера, которому будет передано письмо для султана. Это и было сделано. В документе содержалось требование подчинить Ормуз португальской короне. Одновременно местным жителям обещали полную свободу религии, законов и обычаев под непосредственным правлением местных правителей, при условии если торговля острова будет контролироваться португальским агентом, через которого королю Мануэлу будет выплачиваться ежегодная дань за эффективную защиту от всех других противников.

Это требование было проникнуто сознанием абсолютной власти, и его тон настолько усилил благоговейный страх перед уверенностью португальцев, что, хотя арабы могли с легкостью и совершенно безнаказанно уничтожить незваных гостей, они сдались и приняли все условия. Тем не менее султан не мог не поторговаться относительно деталей – для восточного человека это непременное условие любой сделки. Переговоры затянулись, и на третий день Албукерки, опасаясь, что местный правитель уже оправился от первого шока и обрел уверенность в себе, направил ему ультиматум, требуя безоговорочного согласия со всеми условиями и прекращения базара. Одновременно он приказал своим офицерам приготовиться к атаке. Те с самого начала были обеспокоены действиями своего адмирала, но теперь поняли, что достигли точки, после которой возврат уже невозможен, и пообещали ему свою полную поддержку. Знай они, что уже на подходе флот из пятидесяти крупных кораблей, направленный на помощь Ормузу, беспокоились бы еще больше, но об этом знали только султан и несколько его советников. Не получив ответа на свой ультиматум, португальский адмирал принял единственное оставшееся решение, хотя понимал, что шансов на успех почти нет.

Следующий день стал свидетелем одной из тех сцен, которые иногда происходят в действительности, но кажутся настолько невероятными, что со временем становятся легендами и считаются примерами чудесного вмешательства божественных сил. Их много у Гомера и других античных писателей. На рассвете португальцы открыли короткий, но интенсивный орудийный огонь по ближайшим вражеским кораблям. Это была подготовка перед взятием их на абордаж со шлюпок. После этого около дюжины шлюпок – больше у португальцев просто не было – устремились к трем самым крупным кораблям азиатского флота. На шлюпках было столько людей, сколько они смогли вместить. Такая необыкновенная отвага настолько испугала азиатов, что тысячи хорошо вооруженных бойцов, большинство из которых исповедовали самую воинственную религию на земле, не могли думать ни о чем, кроме немедленного бегства. Целые команды прыгали за борт и в панике плыли к берегу. Горстка европейцев пронеслась по гавани, подобно лесному пожару, и, не обнаружив ничего, кроме покинутых кораблей, оставила по несколько артиллеристов на самых тяжело вооруженных, чтобы использовать их батареи для потопления или повреждения остальных. А те португальцы, которые остались в шлюпках, начали убивать людей в воде. Писатели XVI века с удовольствием описывали ужасы начавшейся бойни. Мы же скажем, что, поскольку в восточных конфликтах не принято щадить противников, довольно скоро вода окрасилась кровью. Кстати, массовая бойня оказалась физически тяжелой работой, и, чтобы ее продолжать, вскоре потребовалось сменить команды шлюпок.

Опьяненные удивительным триумфом, некоторые португальцы почувствовали неудовлетворение победой только на море и потянулись к городу. Но во всеобщем безумии Албукерки, как обычно, сохранил холодную голову. Все это время он лично возглавлял атаку и вовсю работал мечом. Но когда центр конфликта переместился к берегу, выпущенные со стен стрелы, одна из которых оставила отметину на его лице, напомнили адмиралу, что пагубное влияние паники еще не коснулось гарнизона, и хотя он позволил сжечь отдельные сооружения, расположенные за пределами городских стен, но от нападения на город воздержался. Однако в такой атаке не было необходимости, поскольку в руках противника не осталось ни одного из первоначально защищавших город кораблей, ничто не мешало португальцам начать обстрел. Когда это стало очевидно азиатам, султан прислал гонца с предложением безоговорочной капитуляции, получив которое Албукерки отозвал своих людей. День завершился невиданным триумфом португальцев, понесших только незначительные потери. Это было высшее достижение замечательного плавания, хотя последующее покорение Гоа принесло более важные преимущества его стране и было значительно труднее в навигационном отношении. Тем не менее победа при Ормузе считается наивысшим личным достижением в карьере Албукерки, поскольку была достигнута по его решению, принятому вопреки советам других офицеров.

К несчастью для адмирала, подчиненные ему офицеры были людьми достаточно влиятельными в своей стране, которые добровольно отправились на Восток не только для того, чтобы послужить стране, но и с целью личного обогащения. Последующие действия Албукерки шли вразрез с их личными амбициями. Восстановив, как и обещал, власть султана, адмирал начал строительство большой крепости, используя местную рабочую силу и материалы. Эта операция должна была занять несколько месяцев. Он предполагал остаться на Ормузе до ее завершения. Желая во что бы то ни стало попасть в Индию и принять участие в прибыльных торговых сделках, пятеро из его капитанов воспротивились задержке, заявив, что строительство не входит в миссию Албукерки. Когда же он отказался отпустить их, трое из пяти воспользовались представившейся возможностью и дезертировали, взяв курс на Индию, когда их корабли были отправлены на соседний остров Ларек за водой, которой было очень мало на Ормузе. По воле случая, уходя с Ларека, они встретили крупный

флот Персидского залива, который прибыл в этот район на помощь Ормузу еще месяцем раньше, но так и не подошел к острову. Заметив паруса португальских кораблей, флот ушел.

Предательство капитанов поставило Албукерки в безнадежное положение, потому что один из ренегатов сообщил султану об их разногласиях с адмиралом. Получив эту информацию и обнаружив, что теперь ему угрожают только три корабля, султан осмелел и наотрез отказался поставлять материалы для строительства. Понимая, что теперь у него нет власти, чтобы навязать султану свою волю, и не желая идти на риск, не имея надежды на успех, адмирал с большой неохотой снялся с якоря после осенней смены направления муссонов, чтобы проверить состояние форта и гарнизона на Сокотре. Но он обещал султану, что непременно вернется. На переходе его покинул, взяв курс на Индию, еще один корабль, и в распоряжении Албукерки, кроме флагманского корабля, остался еще только один. На Сокотре он провел зиму, выполнил необходимый ремонт оставшихся двух кораблей и пополнил запасы, а после прибытия еще двух кораблей из Португалии, дождавшись весеннего изменения направления муссонов, в 1509 году вернулся к Ормузу.

А тем временем события, оказавшие решающее влияние на будущее европейцев на Востоке, происходили на побережье Индостана. Албукерки о них в то время не знал, хотя именно из-за них какой-то период находился в смертельно опасном положении. Они явились результатом опасности, которую он предвидел с самого начала, а именно раздражения Ближнего и Среднего Востока вторжением португальцев в Индийский океан. Главным из недовольных был могущественный султан Египта, который поддерживал постоянную связь по этому поводу с мусульманским правителем в Камбея в Гуджарате, что на северо-западе Индии, еще одним яростным противником португальцев и компетентным правителем. Чтобы изгнать европейцев с Востока, египетский султан построил в Суэце специальный флот военных галер по образцам самых лучших военных кораблей во флотах средиземно-морских стран. Для постройки был использован особый дуб из Далмации, вооружены галеры были бронзовыми пушками, равными тем, что использовали португальцы, а их команды были превосходно обученными. Этот флот султан Египта отправил в сезон летних муссонов 1508 года под командованием эмира Хуссейна в порт Диу в Гуджарате с приказом соединиться с местной флотилией, которой командовал Меликаз[9]. Объединенный флот должен был дождаться в Диу окончания сезона летних муссонов и затем следовать на юг и помочь саморину Каликута положить конец европейскому присутствию в Индии. Саморин атакует пришельцев на суше, а галеры обстреляют с моря, а потом на легких судах флотилии Гуджарата высадят на берег воинов, которые положат конец любому сопротивлению. Ожидая зимних муссонов, они поступили правильно, и тому было три причины. Во-первых, военно-морские операции в это время облегчались благоприятной погодой, во-вторых, ежегодное отплытие португальских кораблей в Лиссабон обычно происходило осенью, и побережье оставалось незащищенным с моря. В-третьих, во время зимних муссонов португальцы не могли получить подкрепление. Арабы сумели весьма успешно скрыть свои планы от португальцев, которые, судя по всему, не знали о подходе столь значительного флота. С первого плавания Васко да Гама прошло уже десять лет, но португальские поселения на Индостане все еще были весьма малочисленными и располагались только на Малабарском берегу с центром в Кочине. Ими правил Франсишку Алмейда, первый вице-король, личность которого оказала сильное влияние на развитие событий в период его пребывания в должности и заслуживает более пристального внимания. Алмейда был человеком, обладавшим большой силой воли и чувством долга. Но его взгляды на политику своей страны на Востоке сегодня назвали бы экстремизмом школы синего моря[10]. Он не думал о территориальной экс-

[9] Так у автора. В других источниках этого исторического деятеля зовут Малик Айяз.

[10] Школа синего моря – политики, считающие сильный флот и господство на море необходимыми условиями для воен-

пансии, но постоянно старался стимулировать и защищать морскую торговлю. Алмейде не хватало гения и идеализма Албукерки, однако он прекрасно понимал слабости своих соотечественников и опасался, что содержание колониальной империи поглотит львиную долю доходов, став бременем, а не преимуществом. Так и случилось веком позже из-за расточительства и нечестности португальской колониальной администрации. Влияние такой позиции можно проследить во всех действиях Алмейды. Он и не думал следовать за португальскими кораблями, крейсировавшими в прибрежных водах Индостана, на Цейлон (о. Шри-Ланка), хотя мог занять большую часть этого острова почти без усилий. К планам Албукерки он относился с холодной сдержанностью и не одобрил проект португальской цитадели на Ормузе. Опыт в должности вице-короля упрочил эти взгляды, и Алмейда соглашался предпринимать какие-либо действия на суше, только если они оказывали непосредственное влияние на морскую стратегию. В итоге он добавил к территории своей страны только арабские порты Килва и Момбаса, расположенные на восточном побережье Африки, захваченные во время морского перехода в Индию. Но даже здесь Алмейда действовал строго по инструкции. Эти центры мусульманского противостояния экспансии европейцев были расположены так близко к морским путям между Европой и Азией, там, где они тянутся вдоль африканского побережья, что являлись постоянной угрозой для португальских судов, которую король Мануэл посчитал необходимым устранить. Их захват заложил фундамент португальской колонии в Мозамбике. Эти территории стали одними из самых ранних европейских приобретений, омываемых Индийским океаном. По необъяснимому капризу судьбы человек, имеющий такие, как у Алмейды, взгляды на колониальную политику, стал инструментом захвата новых территорий. Но поскольку это были первые постоянные аннексии мусульманской территории христианскими силами, их оккупацию можно в какой-то мере считать возмездием за мусульманские завоевания христианских территорий в Юго-Восточной Европе и Средиземноморье.

ного могущества страны.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, купив полную легальную версию на ЛитРес.

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