

СТАНОВЛЕНИЕ И РАЗВИТИЕ ФИНИКИЙСКОЙ МОРСКОЙ ТОРГОВЛИ

Первыми настоящими морскими торговцами в Средиземноморье, вероятно, были финикийцы – старейшие и лучшие из древних мореплавателей. Финикия – область на восточном побережье Средиземного моря, рано оказалась в зоне интенсивного торгового обмена между государствами и племенами региона. По словам Ю.Б. Циркина, сиропалестинское побережье издавна играло роль своеобразного шарнира, соединяющего мир Древнего Востока с миром Запада [1]. Уже в начале II тыс. до н.э. устанавливаются контакты между городами побережья с островами Эгейского моря: здесь основываются критские, а затем минойско-микенские фактории, памятники местного искусства несут в себе следы иноземного влияния. Но сами финикийские города, оказавшиеся в политической зависимости от Египта, далеко не сразу стали активными участниками международной торговли. По этой причине ранние финикийские корабли предназначались для перевозки грузов на сравнительно небольшие расстояния и строились, видимо, по образцу рыбацких лодок. Они, преимущественно, могли плавать вдоль побережья Восточного Средиземноморья, связывая Финикию с Египтом.

Дальнейшему развитию финикийской торговли и кораблестроению благоприятствовало несколько обстоятельств. Во II тыс. до н.э. центр тяжести месопотамской внешней торговли переместился из района Персидского залива в район побережья Средиземного моря и обмен товарами из Месопотамии, Малой Азии, Балкан, островов Эгейского моря и Египта стал в основном проходить через финикийские земли [2]. Уже тогда жители Угарита – одного из влиятельных финикийских городов, стали плавать на остров Крит и на Балканский полуостров. Находка бронзовой фигурки финикийского божества, датируемая XIV-XIII вв. до н.э. у южного побережья Сицилии подразумевает финикийское проникновение далеко на Запад уже в это время. Финикийские корабли этого периода совершенствуются; их изображения найдены в египетской гробнице середины II тысячелетия до нашей эры. Это были одномачтовые суда с небольшой осадкой, высоко поднятым носом и кормой и огромным четырехугольным парусом, крепившимся на двух реях. Основу судна составляла продольная балка – киль, на которую наращивались шпангоуты, обшивавшиеся досками. Каких-либо продольных или поперечных связей еще не было и борта, фактически, были соединены палубным настилом [3].

Следующий этап развития финикийской торговли начинается с XII в. до н.э., когда в этнической и политической карте Восточного Средиземноморья произошли значительные изменения. Критская морская держава, полностью контролировавшая до того торговлю в Средиземном море, была разрушена стихий и греками-ахейцами, а Египет, столетиями

«опекавший» самые богатые финикийские города, вошел в полосу политического кризиса. Все это создало уникальные условия для развития финикийских городов. К тому же, нашествие племен «народов моря» разрушившее, либо подорвавшее экономику Сирии и Палестины, южную Финикию почти не затронуло [4]. Очень скоро небольшие государства Финикии восстановили силы и стали претендовать на ведущие позиции на Ближнем Востоке. Однако распространять влияние на восток финикийцам было невозможно: цари Ассирийской военной державы настойчиво и успешно овладевают сухопутными торговыми путями в регионе, учреждая торговые колонии в Северной Сирии и принуждая финикийские города выплачивать разорительную дань. Все это вынудило население Тира, Сидона и Библа приступить к активной морской колонизации Западного Средиземноморья. Но была и еще одна причина. Колонизация должна была решить демографическую проблему в ряде финикийских городов: после разгрома филистимлянами Сидона жители этого города бежали в финикийские города, преимущественно, в островной Тир, и создали в нем демографическое напряжение, которое могло быть снято только в результате выселения части жителей за море.

Видимо тогда, или несколько раньше, финикийяне и создали корабли, предназначенные для дальнего плавания, - так называемые таршишские суда. Это название возникло потому, что страна Таршиш в Южной Испании, куда финикийцы проникли, считалась на Ближнем Востоке «краем света». Изображения судов Финикии этого времени дошли до нас по ассирийским барельефам VII в. до н.э. из Ниневии и Хорсабада. Корабли имели киль, высоко поднятый нос и обшивку по шпангоутам. Небольшое торговое судно финикийцев длиной более 30 м и шириной 10 м. оснащалась одним рядом гребковых весел и единственным веслом-рулем. На вершине мачты крепилась площадка, напоминавшая заплечную корзину, которая служила постом для наблюдения (так называемое «воронье гнездо»). Форштевень украшался резьбой – головой лошади или осла. По фрескам и дошедшим до нас описаниям, можно судить об окраске судна: корпус имел темно-коричневый цвет, палуба – светло-коричневой, а парус, ахтерштевень и «воронье гнездо» - красными. Изображены также военные суда финикийцев, имевшие два или три ряда весел, которые были расположены друг над другом. Корма такого корабля была приподнята, в то время как нос, заканчиваясь на уровне воды тараном, должен был в результате искусных маневров пробить корпус вражеского судна [5]. Финикийцы первыми стали использовать труд рабов на галерах, приковывая рабов-гребцов к веслам. Такой человек не мог спастись при кораблекрушении, ведь он становился живым механизмом – придатком весла. Боевые галеры занимали в финикийском военном флоте центральное положение. Финикийские кормчие могли точно направлять свои корабли и днем и ночью, ориентируясь по солнцу и звездам, цвету воды, форме и характеру берегов. Не случайно древнегреческий географ Страбон был уверен, что астрономию, как и арифметику, изобрели финикийяне [6].

Опираясь на военный и торговый флот, финикийцы довольно быстро освоили побережье Средиземного моря. Первыми в истории человечества они пришли с крайнего востока Средиземноморья на крайний запад – до Пиренейского полуострова. Этот сложный по тем временам и полный опасностей путь занимал обычно семьдесят шесть дней. Важным опорным пунктом финикийян на этом пути стала Сицилия. В Сицилии они отстроили ряд факторий, торговавших с местным сикульским населением, на Сардинии основали Нору и Босу, из которых до нас дошли великолепные памятники финикийской эпиграфики [7]. Несколько поселений финикийцы построили на побережье Иберии (Испании). Испания и противоположный берег Африки были самыми западными районами финикийской колонизации. Важнейшим центром здесь становится Гадес, основанный по Страбону только после двух неудачных попыток, что объясняется, вероятно, сопротивлением местного населения [8]. Но о финикийских купцах знали далеко за Гибралтарским проливом, в том числе и на ныне Британских островах, где они разрабатывали оловянные рудники. Имеются вполне обоснованные предположения, что в конце VII вв. до н.э. финикийским мореходам удалось за три года обогнуть Африканский континент. О плавании финикийцев вокруг Африки пишет Геродот и его сведения, на этот счет, вполне добротные [9]. Историки считают, что столь беспрецедентная по тем временам экспедиция была организована по поручению египетского фараона Нехо, а значит и сами египтяне не стыдились признать мастерство финикийцев и их первенство на море.

Один из маршрутов финикийян вел на север Эгейды, возможно, даже в Черное море. Известно, что на острове Фасосе, финикийяне открыли железную руду и начали ее разработку. Чтобы закрепиться там, они построили храм Мелькарта и, видимо, небольшое поселение около него. Но финикийские следы на островах Эгейского моря менее заметны: греки быстро переняли их опыт в ремесленном производстве (торевтика, оружейное дело, бижутерия), мореходстве, торговле, добыче руд, основании факторий [10]. К тому же, укрепление позиций греков в архаический период привело к почти полному вытеснению финикийцев из Восточного Средиземноморья и к сосредоточению их усилий в западной части Средиземного моря.

Торг в финикийских факториях велся круглый год без остановки. Особенно удачливые поселения становились городами: так, на приглянувшемся финикийцам месте промежуточной стоянки кораблей в Северной Африке, где финикийские моряки отдыхали, запасаясь водой и ремонтируя свои корабли по пути в Иберию, возник Картхадашт (Новый город) – впоследствии могучий Карфаген, военный противник Рима. Деятельность финикийцев на первом этапе колонизации имела торговый характер. Кроме ливанского кедра, пурпурных тканей, изделий из металлов, стекла, финикийцы торговали вином, оливковым маслом, различными безделушками и любым другим товаром, способным принести выгоду. Торговали финикийцы и рабами. Механизм торговли де до конца ясен. Видимо, это был «немой» обмен, когда участники сделки выкладывали свои

товары до тех пор, пока обе стороны не соглашались их взять.

Финикийская торговля теснейшим образом связана с пиратством. И действительно, пиратство в своей примитивной форме – морских набегов, появилось одновременно с мореплаванием и даже раньше морской торговли; пиратскими набегами занимались все прибрежные племена, овладевшие основами мореплавания. Заманивая на корабли доверчивых жителей средиземноморских островов красивыми товарами, а то и нападая на чужие корабли, захватывали финикийцы живой товар для работорговли. В «Истории» Геродота рассказывается, как происходило похищение людей. Когда финикийцы прибыли в Аргос – самый значительный на тот момент город Эллады, то выставили свои товары на продажу. На пятый или шестой день, когда товары были проданы, на берег моря среди многих женщин пришла и царская дочь – легендарная Ио. Когда женщины, стоя на корме корабля, покупали приглянувшиеся им вещи, моряки по данному знаку набросились на них. Они втащили женщин на корабль и поспешно отплыли в Египет. Среди похищенных оказалась и Ио [11]. О финикийских пиратах несколько раз упоминается в поэмах Гомера [12]. Финикийское пиратство активизировалось после окончания Третьей Пунической войны. На это были особые причины: итогом этой войны стало окончательное разрушение Карфагена – колонии и торгового партнера финикийских городов. Финикийцы, лишившись своего традиционного торгового партнера, были вынуждены вспомнить старое и пополнить ряды средиземноморских пиратов.

Военно-морской флот финикийцев пользовался в древности заслуженной славой за мобильность и скоростные качества и иноземные воители, не имевшие своих кораблей, часто прибегали к их услугам. К примеру, ассирийцы, не только торговали с помощью финикийских купцов, но и вели захватнические экспедиции на их военных кораблях: ассирийский царь Саргон II (722-705 гг. до н.э.) опирался на финикийскую эскадру при покорении Кипра. Хорошо известна важная роль финикийского военного флота в персидских войнах. Согласно Геродоту, военно-морские соединения Тира, Сидона и Арвада были незаменимы в военных мероприятиях Персии в Малой Азии и на Балканах. Значительная часть разгромленного у Саламина персидского флота состояла из финикийских морских судов – массивных, и не пригодных к сражению в узкой бухте [13]. Но нельзя считать, что финикийцы бездумно шли на поводу у сильных иноземных правителей: они, видимо, и сами были заинтересованы в разгроме Кипра и крупнейших греческих торговых центров. Известно, например, что, когда царь Камбиз попытался направить финикийский флот на запад для завоевания Карфагена, финикийцы вежливо, но категорически отказались выполнять его приказ. Позже финикийский город Сидон стал одним из центров антиперсидской борьбы в Восточном Средиземноморье и был за это буквально стерт с лица земли царем Артаксерксом III [14].

В целом же, финикийцы охотно шли на компромисс с каждой новой властью. Они, за исключением горожан Тира, не оказали действенного

сопротивление армии Александра Македонского, благодаря чему финикийские города долго продолжали оставаться крупнейшими торговыми центрами. В период правления римских императоров некоторые финикийские города были вообще освобождены от налогов и добились других привилегий. Но такая политика привела к катастрофическим последствиям: жители финикийских городов, не желая терять преференции, не очень активно сопротивлялись процессу эллинизации, активно воспринимали греческую и римскую культуру, и к концу существования Римской империи практически забыли о своем происхождении.

Литература

1. Циркин, Ю.Б. Карфаген и его культура / Ю.Б. Циркин. – М.: Восточная литература, 1987. – С. 9.
2. Циркин, Ю.Б. От Ханаана до Карфагена / Ю.Б. Циркин. – М.: «Астрель», 2001. – С. 91.
3. Шифман, И.Ш. Карфаген / И.Ш. Шифман. – СПб.: Изд-во СПбГУ, 2006. – С. 18.
4. Циркин, Ю.Б. Ох Ханаана до Карфагена / Ю.Б. Циркин. – М.: «Астрель», 2001. – С. 82.
5. Ур-Мьедан, М. Карфаген; пер. с французского А.Е. Яблокова / Мадлен Ур-Мьедан. – М.: «Весь мир», 2003. – С. 79.
6. Страбон. География: пер. с греческого Г.А. Стратановского / Страбон. – М.: ОЛМА-ПРЕСС, 2004. – XV. 24.
7. Яйленко, В.П. Архаическая Греция и Ближний Восток / В.П. Яйленко. – М.: Наука, 1990. – С. 133.
8. Страбон. География: пер. с греческого Г.А. Стратановского / Страбон. – М.: ОЛМА-ПРЕСС, 2004. – III,5; Циркин, Ю.Б. Карфаген и его культура / Ю.Б. Циркин. – М.: Восточная литература, 1987. – С. 13.
9. Геродот. История; пер. с греческого Г.А. Стратановского / Геродот. – М.: «Аст», 1999.
10. Яйленко, В.П. Архаическая Греция и Ближний Восток / В.П. Яйленко. – М.: Наука, 1990. – С. 133.
11. Геродот. История; пер. с греческого Г.А. Стратановского / Геродот. – М.: «Аст», 1999. – С.5.
12. Гомер. Одиссея; перев. с греческого В.А. Жуковского / Гомер. – М.: «Правда», 1985. – XIV.288-298.
13. Геродот. История; пер. с греческого Г.А. Стратановского / Геродот. – М.: «Аст», 1999. – С. 510.
14. Дандамаев, М.А. Политическая история Ахеменидской державы / М.А. Дандамаев. – М.: Наука, 1985. – С. 250.