



Дромон. Византийская мозаика

С. И. Лиман

**УДАРИЛ ВЕТЕР В ПАРУСА
И ВЁСА ВОЛНАМИ УМЫЛИСЬ:
МОРСКИЕ ПУТЕШЕСТВИЯ ВИЗАНТИЙЦЕВ
В IV–VII вв.**

Корабль обуреваются волнами: постараемся спасти его, пока не потонул. Как ладья тонет, когда море воздымается и волны восстают со всех сторон, так и душа, когда отовсюду обнимает ее печаль, скоро гибнет, если никто не подаст ей помощи.

Иоанн Златоуст. Святые беседы о покаянии

Изложение истории Византии историки обычно начинают с 11 мая 330 г. Первую строку в эту историю вписал император Константин I (306–337), именем которого назвали новую, освящённую им в этот день столицу Римской империи. «Град Константина» (Константинополь) построили на берегу пролива Босфор, где в своё время возникла античная мегарская колония Византий. Омываемой морем новой столице Империи суждено было стать главным её торговым портом, базой военного флота, ключевым центром морских путешествий. Стягивая последние метры европейской земли цепями своих каменных стен, Константинополь имел исключительно выгодное положение на путях из Чёрного моря (Евксинского Понта) в Мраморное море (Пропонтиду), а оттуда – в Эгейское и Средиземное моря. Это стратегически важное положение новой приморской столицы предопределило растущее значение и исключительную жизнеспособность Константинополя: впервые он будет захвачен внешними врагами – крестоносцами – лишь через 900 лет (1204 г.).

Константинополь, этот «Новый Рим», век спустя после своего основания уже превышал по численности Рим прежний. И столица единой, а с 395 г. – Восточной Римской (Ромейской) империи, и само Византийское государство безоговорочно доминировали на морских просторах Средиземноморья до конца VII в., пока кривая сабля арабского завоевания не от-

резала от карты Византии значительную часть её земель и морей. По этой причине IV–VII вв. – это особый период не только в истории самой Византии, но и в истории морских путешествий византийцев.

Морские путешествия в эпоху ранней истории Римской империи имели свои особенности. Эти особенности станут понятными, если взглянуть на карту Римской империи и Византии IV–VII вв. Накануне и в первые века после распада единой империи Средиземное море было внутренним озером римлян и греков. А потому путешествия из Рима и Константинополя в Египет, Северную Африку, Палестину или Испанию удобнее всего было совершать на гребнях волн, под парусами, вслушиваясь в звуки вечерних серенад морских ветров.

В Средние века путешествия считались привычным делом. Один из признанных как на Востоке, так и на Западе отцов Церкви, Августин Аврелий, писал по этому поводу : «Мир – это книга. И кто не путешествовал по нему – прочитал в ней только одну страницу». При этом известно, что сам Августин совершал не только сухопутные, но и морские путешествия из Африки в Италию и обратно.

Существовало множество причин, как добровольных, так и вынужденных, которые заставляли византийцев того времени оставлять дом и отправляться в путь по морям:

1. Военные действия и колонизационные движения.
2. Торговые путешествия.
3. Паломничество.
4. Дипломатические поездки.
5. Образовательные и познавательные путешествия.
6. Оздоровительные путешествия (в том числе с целью лечения тяжёлых ранений, полученных во время военных действий).
7. Путешествия с целью заключения брака и др.

Добровольные или вынужденные морские путешествия в Византии совершали почти все слои общества:

1. Представители верховной власти.
2. Знать.
3. Военные.
4. Духовенство и миссионеры.
5. Дипломаты.
6. Купцы.
7. Учащиеся и их учителя, деятели науки, представители творческих профессий.
8. Паломники всех званий и сословий.
9. Политические изгнанники, религиозные диссиденты, беженцы.

10. Наконец, рабы, которых перевозили на невольничьи рынки, либо отсюда – к местам проживания рабовладельцев.

Ещё со времён античной Греции в силу природно-географических причин её жители чаще всего путешествовали морем. Мостов и удобных сухопутных дорог было мало, а это затрудняло путешествие внутри страны, в том числе для процессий верующих. Оставалось верить себя воле Посейдона и резать килем корабля лазурную гладь его необъятных владений.

Рассмотрим основные типы кораблей, которыми пользовались византийские путешественники.

Ранняя Византия в основном унаследовала римские корабли с соответствующими техническими характеристиками. В свою очередь римляне и греки создали наиболее усовершенствованные парусно-гребные корабли древности под влиянием опыта, накопленного критянами, египтянами, финикийцами, этрусками.

В зависимости от назначения их корабли делились на торговые (более короткие и широкие, приводимые в движение в основном парусом)¹ и военные (более длинные и узкие, с тараном в носовой части, приводимые в движение в основном вёслами). Поэтому римляне называли свои торговые корабли «круглыми кораблями» (*naves rotundae*), а военные – «длинными кораблями» (*naves longae*).

Традиционно, римляне строили более крупные корабли, чем греки, менее маневренные, но лучше защищённые в бою. Иногда римские корабли бронировались бронзовыми пластинами. Для постройки использовали дуб, сосну, кипарис, кедр. Нос корабля разрисовывали глазами и ушами. Вёсла изготавливали в форме плавников. На корабле была одна мачта с квадратным парусом из сшитых вместе шкур или холста и один или несколько рядов гребцов.

В зависимости от расположения рядов гребцов корабли носили разные названия. Первоначально самыми распространенными были римские суда с одним рядом гребцов – монеры («однорядные», обычно 35 м в длину и 8 м в ширину). (Среди монер различались: триконтера (30-весельный) и пентеконтера (50-весельный корабль).). Они годились как для ближних, так и для дальних путешествий.

Под влиянием финикийцев в античном мире появился корабль с двумя рядами вёсел (диера, т. е. «двухрядная» – у греков, бирема (либурна) – у римлян).

Ещё с середины I тысячелетия до н. э. самым совершенным и распространённым типом судна античности становятся греческие триеры

¹ Римские корабли-зерновозы («корбиты»), которые доставляли зерно из Египта в Италию, имели почти 30 м в длину и более 7 м в ширину.

(«трёхрядные») и римские триремы. Количество гребцов на триере (триреме) достигало 170–200 человек и около 30 членов экипажа (матросов и солдат). Их скорость могла достигать 15 км/ч (другие типы кораблей – 10–11 км/ч). При такой скорости путь от Александрии Египетской до Азовского моря занимал две недели. Триеры отлично зарекомендовали себя в путешествиях и войнах (победа в 480 г. до н. э. греков над персидским флотом в Саламинском сражении. На них ставили как одну, так и две мачты.

Были и корабли-гиганты, которые, впрочем, не получили широкого распространения: греческие тетреры («четырёхрядные») и римские квадриремы; греческие пентеры («пятирядные») и римские квинкверемы (70 м в длину и 8 м в ширину); гексеры («шестирядные») и даже децемремы («десятирядные»). Однако корабли-гиганты были штучными, очень тихоходными, малораспространёнными, хотя известно, например, что флагманом флота Адриана, который в 117 г. н. э. достиг Персидского залива и Красного моря, была гексера.

Большие корабли античности обычно имели не одну, а три мачты и несколько (иногда пять) килей. При этом важно отметить, что и они не были самыми большими кораблями цивилизованного мира в первые века н. э. Например, огромные многопалубные корабли древности строили китайцы во времена династии Хань (III ст. до н. э. – III ст. н. э.). Судокоманды каждого из таких кораблей насчитывали более тысячи матросов (в то время как у пентеры – 300 гребцов, 100 матросов и центурия солдат морской пехоты).

В большинстве случаев мачты римских кораблей были съёмные. Перед боем их снимали и опускали на палубу. Как военные, так и торговые корабли обычно совершали каботажное (прибрежное) плавание, в основном с весны до середины осени, что объяснялось не только неустойчивостью кораблей, но и отсутствием специальных навигационных приборов. Для определения глубины применялся лот, ориентирами во время плавания днём были очертания берега и движение солнца, ночью – расположение звёзд. По вечерам во время таких плаваний корабли приставали к берегу, а почти вся судокманда ночевала в палатках, чтобы наутро возобновить плавание. В прибрежных водах обычно велись и морские бои.

На военных кораблях находились матросы, гребцы, солдаты морской пехоты, на торговых – матросы, гребцы, купцы и пассажиры. Для пассажиров оборудовали небольшие комнаты (каюты).

В связи с превращением римлянами Средиземного моря во внутреннее «Марэ Нострум» потребность в содержании большого количества крупных боевых кораблей отпала. Реальным врагом мореплавания были лишь

пираты, особенно иллирийские, с которыми римские власти боролись с помощью лёгких быстроходных однорядных и двурядных кораблей. Наряду с ними основным типом морского судна оставалась трирема. Однако экономические и политические затруднения империи привели к сокращению флота, удешевлению и упрощению изготовления кораблей.

В IV в. римский флот достался при разделе империи правителям разных её частей. Основная масса кораблей оказалась именно в Восточной империи, где сохранялась сильная центральная власть, интенсивно развивалась торговля и процветали города, которым необходимо было доставлять товары самым быстрым и недорогим способом – морскими перевозками. Ранняя Византия унаследовала, таким образом, римские типы кораблей. Лишь в VI в. на основе конструкций предшествующего периода сложился основной тип военного и торгового корабля ромеев – дромон.

Дромон (с греч. «бегущий») – основной тип византийских и арабских кораблей VI–XII ст., с одной-тремя мачтами, реже – с одним, чаще – с двумя ярусами гребцов и погруженным в воду тараном в носовой части. Дромоны имели большую длину – от 30 до 50 метров при 6–7 метрах в ширину, а экипаж составлял от 100 до 300 человек. В верхнем ярусе размещались воины (100 и более человек). Столько же гребцов-компилатов в нижнем ярусе, расположенные в один-два ряда, приводили корабль в движение. Гребцы одновременно могли быть и воинами. Два кивернета (кормчих) поворачивали на корме рули.

Для абордажного боя на дромонах активно использовали агрифус – разновидность «кошки» (якорь с цепью, который бросали на борт вражеского судна).

В середине дромона часто сооружали деревянную башню, а в ней располагали метательные орудия – катапульты, баллисты. Оттуда в противника летели, кроме камней, горшки с огнём и часто неожиданной начинкой – змеями и ядовитыми насекомыми.

На вооружении византийских дромонов, кроме метательных орудий, с VII в. стояли медные трубы – огнемёты-сифонофоры, которые заливали вражеские корабли знаменитым «греческим огнём» (по другому, «жидким огнём») – греч. «пир иргос»). Секрет «греческого огня» утерян, но, вероятно, это была жидкая горящая смесь из нефти, серы, селитры. Вообще, использование различных зажигательных смесей известно ещё из истории войн греческих полисов друг с другом. Около 300 г. до н. э. безымянный грек из Александрии изобрёл сифоны – трубы, наполненные маслом для метания огня на расстоянии. Эти трубы со временем стали изготавливать из меди.

По одной из версий создателем византийского чудо-оружия мог быть известный философ начала VI в. Прокл Афинский¹. Однако то, что называется «греческим огнём», скорее всего, создал в VII в. сирийский инженер Каллиник. Горючей смесью могли начинять глиняные шарики. Им стреляли из огнёмётов-сифонофоров – медных труб, встроенных в пасти зверей, которыми украшали носы кораблей. Другой способ – выкачивание горючей смеси из герметичного, разогретого жаровней и мехами, котла и распыление её через открытые краны и сифонофоры. После этого прилипшую к любой поверхности смесь поджигали. Запальник обычно подносили к бьющей струе. Однако дальность использования «греческого огня» была невелика. Нельзя было использовать его и при встречном ветре².

За правильные действия сифонофоров отвечал протоелат, он же – главный гребец военного судна.

Впервые «греческий огонь» применили против персов и аваров, осаждавших в 626 г. Константинополь. «Греческий огонь» использовался именно на море, где целью его были легко горевшие корабли.

Погасить «греческий огонь» можно было лишь песком, вином, уксусом, но не водой. От воды он разгорался ещё сильнее. И надводная, и подводная части вражеских кораблей сгорали в считанные минуты.

Дромоны использовали и в военных, и в торговых целях. На дромонах перевозили войска, товары, путешественников. Они неуклонно совершенствовались, особенно в VII и последующих веках. Византия адекватно отвечала на вызовы времени и новых врагов – чем активнее на море действовали арабы, тем старательнее ромеи модернизировали свой морской флот. В целом, сохранилось мало изображений кораблей ранневизантийской эпохи и историки используют обычно данные подводной археологии.

Дальнейшим развитием дромона стала галера – парусно-гребной корабль с одним-двумя рядами вёсел и одной-двумя мачтами. Галеры использовались главным образом в Средиземном море³. Для движения галер применяли в основном вёсла, в то время как огромные паруса (один

¹ Иоанн Малала в своей «Хронографии» сообщает о том, что ещё в 513 г. близ Константинополя был сожжён с помощью чудесного огня флот восставшего против императора Анастасия Дикора предводителя федератов-варваров Виталиана. Иоанн Малала сообщает, что именно философ Прокл Афинский дал императору тот порошок, с помощью которого удалось поджечь корабли мятежников. Прокл отказался принять от императора в дар 400 фунтов золота, вернулся в Афины, где вскоре умер.

² Около 900 г. в разделе «Навмахика» военного трактата «Тактика Льва» описаны правила ведения морского боя и применении «греческого огня». В других византийских военных трактатах не содержится подробных описаний правил войны на море.

³ По одним данным, галеры появились в Венеции ещё в VII ст., по другим – в XI–XII ст.

на каждой мачте) считались вспомогательным средством передвижения. На корме галеры располагались каюты для капитана и пассажиров.

Позднее появляются другие типы византийских судов. Это были небольшие по своим размерам транспортные грузовые усьеры, на которых в основном перевозили лошадей; памфилы (облегчённый вариант дромона с двумя рядами вёсел); ипагоги (транспортные суда для перевозки конницы); селандии («черепахи»); тариды; лёгкие небольшие акации. Одним из видов византийских кораблей была катерга (дословно «трудный корабль») – гребной корабль типа «река-море», который двигался против течения.

В VIII–IX вв. моряки стали использовать косой («латинский») парус при котором можно было плыть против ветра. Однако в IV–VII вв. все паруса оставались ещё прямыми. Скорость была невелика и зависела не только от направления ветра, но и от конструкции судна, степени его загрузки, количества гребцов и т. д. Средневековые корабли преодолевали в среднем 100–150 км в сутки. Например, от Константинополя до о. Родос корабль доходил обычно за 10 дней.

Византийский военно-морской флот имел несколько крупных баз. Среди них – Константинополь, Александрия, Тир, Атталия (Анталия) на Южном побережье Малой Азии. Империя в VII в. могла выставить уже свыше 6 тысяч кораблей разных размеров, способных вести войну с арабами на море. Однако счёт чисто военным кораблям шёл не на тысячи, а на сотни.

Из навигационных приспособлений обычно использовали лот и астролябию, известные ещё с античности. С помощью подвешенной на шнурке разделённой на градусы астролябии (металлического круга с крестовиной) определяли движения звёзд, их углы и углы объектов на горизонте а, соответственно, и градус широты (но не долготы). В VI в. известный александрийский философ Иоанн Филопон написал трактат об астролябии.

При отсутствии астролябии во время плаваний моряки ориентировались в основном по расположению светил. В ночное время огромной помощью для них служили маяки. Крупнейшим из них был Фаросский маяк в Александрии Египетской, который считался одним из семи чудес света. Построенный в 283 г. до н. э. он просуществовал до 796 г. н. э., когда случилось мощное землетрясение, разрушившее его. Ночью на маяке горел огонь, а днём ориентиром для моряков служил высокий столб дыма. Маяки, в т. ч. и константинопольский маяк Фарос не только указывали морякам путь, но и служили составными частями системы эстафеты визуальных сигналов.

Главными препятствиями для морских путешествий являлись штормы, нападения пиратов, военные действия, эпидемии. Особенно много пиратов

в ранневизантийский период было в Эгейском море. Захваченные ими путешественники продавались в рабство. Не всякое судно могло выдержать и долгое морское путешествие. В одном из своих сравнений из трактата «О постройках» Прокопий Кесарийский, например, написал: «Переплыть огромное море на неприспособленном для этого судне я считаю делом тяжёлым и, уж конечно, исполненным великих опасностей».

Традиционно в моряки шли уроженцы приморских территорий. Зачастую они продолжали семейные традиции. Поэтому из поколения в поколения моряки передавали друг другу не только сложные навыки управления судами, но и длинный список морских примет.

Ещё от античных мореплавателей пошла поговорка: «Села ласточка на борт – возвращай корабль в порт». Ласточки, которые традиционно вили свои гнёзда под крышами домов и храмов и не вызывали на суше отрицательных эмоций, моряками воспринимались как проклятие. По преданию, перед тем как Октавиан Август разгромил в 31 г. до н. э. флот Марка Антония и его жены царицы Клеопатры, побеждённая пара увидела на своих кораблях ласточек. Благодаря этой победе при мысе Ациум Октавиан Август стал первым римским императором.

Верили ромейские моряки и в то, что серьга в ухе не дает человеку утонуть, указывать пальцем на корабль – значит, обречь его на гибель, а пальцем в небо – значит, вызвать шторм. Чтобы во время штиля вызвать ветер, нужно царапать ножом мачту с той стороны, с какой его ждёшь. На удачу прибавляли подкову к мачте или к дверям кают. Поскольку судокоманды часто были многонациональными, во время шторма арабы требовали христиан молиться Христу, а ромеи требовали от мусульман молиться аллаху. Предшественниками лент на бескозырках стали средневековые ленты с вышитыми заклинаниями, пожеланиями, молитвами, именами жён и невест, которыми моряки повязывали голову для защиты от опасностей. С ними не страшно было терять из виду берега родной земли.

А покровителем всех средневековых, в том числе византийских моряков и путешественников считался Николай Чудотворец. Считается, что он всегда защищает тех, кто находится на корабле. Ещё во время одного из своих первых морских путешествий из Миры в Александрию Николай Чудотворец воскресил моряка, который во время шторма упал с мачты и погиб. Поэтому на ряде изображений он представлен стоящим на корабле.

В целом византийский флот действовал активнее римского, поскольку у него было больше врагов. Следует отметить, что византийские авторы, в отличие от римских, оставили мало описаний византийского флота, его действий, особенностей применения и т. д. Это мешает составить полное представление о военных действиях ромеев на море.

Дромоны перед боем выстраивали в одну, две, иногда три линии, в зависимости от их количества. Моряки должны были строго держать дистанцию – если свои корабли сближались бортами, можно было поломать вёсла.

В V в. главным морским противником как западных, так и восточных римлян были вандалы. Уже после захвата Восточной Испании и её портовых городов вандалы старательно учились морскому делу у римлян, хотя и позднее их судокоманды в основном состояли из североафриканских матросов под командованием командиров-вандалов. В 439 г. в Северной Африке образовалось Королевство вандалов, а его создателя Гейзериха историки не без оснований называли «морским королём». Карфаген был не только столицей нового королевства вандалов, но и крупнейшей базой их флота с судостроительными верфями. Захватив острова Западного Средиземноморья, вандалы использовали для строительства своих кораблей в основном корсиканские леса.

В 468 г. Византийская и Западная империи пытались уничтожить Вандальское королевство. Флот западных и восточных римлян насчитывал более тысячи судов. Прокопий Кесарийский в своей «Войне с вандалами» так описывает эту экспедицию: «Желая за все это отомстить вандалам, вассилевс Лев снарядил против них войско. Говорят, что численность этого войска доходила до ста тысяч человек. Собрав флот со всей восточной части моря, он проявил большую щедрость по отношению к солдатам и морякам, боясь, как бы излишняя бережливость не помешала задуманному им плану наказать варваров. Поэтому, говорят, он истратил тысячу триста кентинариев».

Византийский император Лев I и фактический правитель Западной империи Рецимер не сомневались в успехе. Однако в 468 г. их огромный флот (1000 судов) вместе с армией (более 100 тыс. человек) был сожжён брандерами вандалов. Победили хитрость Гейзериха и попутный ветер¹.

Жирную точку в истории Вандальского королевства ромеи поставили лишь в 534 г. За год до этого вандальский король Гелимер направил свой флот (120 кораблей) и 5 тысяч воинов на Сардинию. Время для экспедиции ромеев было самым удачным. Юстиниан I назначил командующим за-

¹ Прокопий Кесарийский даёт такое описание этой морской битвы: «Так как там было огромное количество кораблей, то эти горящие суда, куда бы они ни попадали, легко все зажигали, быстро погибая вместе с теми, с которыми приходили в соприкосновение. Поскольку огонь распространялся все дальше и дальше, то, естественно, смятение охватило весь римский флот; крики смешивались с шумом ветра и треском пламени; солдаты вместе с моряками, подбадривая друг друга, в беспорядке; отталкивали шестами охваченные пламенем суда врагов и свои собственные, погибавшие друг от друга. Тут и появились вандалы, тараня и топя корабли и захватывая убежавших солдат и их оружие».

морской экспедицией Велизария. Армия вторжения насчитывала 5 тысяч конницы и 10 тысяч пехоты. По словам Прокопия Кесарийского, «Для такого войска потребовалось пятьсот кораблей; из них, ни один не поднимал больше пятидесяти тысяч медимнов, но и не меньше трех тысяч. На этих кораблях плыли тридцать тысяч моряков, по большей части египтяне и ионяне, а также и киликийцы. Начальником над всеми этими кораблями был назначен один – Калодим из Александрии. Были у них и длинные корабли, приспособленные для морского боя, в количестве девяноста двух; у них было по одному ряду весел и сверху они имели крышу, чтобы находившиеся тут гребцы не поражались стрелами врагов. Нынешние люди называют эти суда дромонами, ибо они могут плыть очень быстро. На этих судах было две тысячи византийцев, одновременно и гребцы, и воины; и не было на них ни одного лишнего человека».

Всего же во флоте ромеев из 92 военных и 500 транспортных кораблей было 32 тысячи моряков.

Флот двинулся к Африке через Эгейское и Адриатическое море. Плавание с остановкой на Сицилии заняло 3 месяца. На этот раз обошлось без морских сражений: флот лишь сопровождал армию, которая высадилась к востоку от Карфагена, а затем перевозил из Карфагена в восточные регионы империи тысячи вандальских пленных после их поражения при Трикамаре. Морем в Константинополь был доставлен и пленный вандальский король Гелимер. Королевство, которое своими морскими походами нагоняло страх почти на всё Средиземноморье, перестало существовать. Весь север Африки от Ливии до Сеуты стал византийским.

Ещё одним фронтом войны Юстиниана I стало королевство остготов в Италии. В 551 г. в морском бою у Сены Галльской византийские корабли разгромил флот Тотилы, который блокировал Анкону. Это событие многие историки, начиная с Прокопия, считают переломным в остготско-ромейской войне, хотя с этим утверждением, например, не согласна З. В. Удальцова, автор книги «Италия и Византия в VI веке». По её мнению, нет оснований говорить о переломе, если учесть, что в том же 551 г. Тотила отправил в балканскую экспедицию флот из 300 остготских кораблей. Остготы разорили о. Керкиру (Корфу) и побережье Эпира, захватили большого количества византийских кораблей. Корабли Тотилы нанесли удар по Сардинии и Корсике, а переброшенные туда на кораблях из Ливии византийские войска были разгромлены. И только в 555 г. Остготское королевство окончательно пало. С его падением на долгое время византийцы стали хозяевами итальянских портов, а с ними и морей, омывавших контуры Апеннинского сапога.

Перевозка войск морем, активно осуществляемая в годы правления Юстиниана I, продолжалась и при его преемниках, хотя и в меньших

масштабах. Ожесточённые войны на Западе сменились не менее ожесточёнными войнами на Востоке. Заклятый враг Византии – Иран – отвлекал на себя большие ромейские армии. На театр военных действий они прибывали не только по морю, но и сухопутным путём. Финансирование действующей армии сокращало финансирование военно-морского флота. По крайней мере, до взрыва арабской опасности в VII в. не приходится говорить о кардинальном изменении отношения ромейских императоров к проблеме массовой модернизации боевых кораблей¹.

С началом арабской агрессии возросли вызовы и угрозы византийскому флоту. «Дети пустынь», бороздившие на верблюдах безбрежные моря песков, относительно быстро научились бороздить на кораблях средиземноморские просторы. Известный арабский военачальник Муавия (с 661 г. – первый халиф династии Омейядов) во время завоевания Сирии развернул строительство арабского флота. Его строили в Триполи, Акре и Сидоне. Матросами на арабских кораблях были в основном сирийские христиане-монофиситы, преследуемые ортодоксальной Церковью. Уже в 648 г. этот флот из более чем 200 кораблей позволил арабам завоевать Кипр, а в ближайшие годы – Крит, Родос и другие острова. Ещё раньше, без помощи флота, арабы взяли Александрию (641 г.), что нанесло непоправимый удар по морскому владычеству византийцев в юго-восточной части Средиземного моря. Остатки ромейских войск эвакуировались из Александрии на кораблях.

Византийский император Константин Ираклий готовил ответную акцию. Его флот спешно пополнялся новыми кораблями. В 655 г. у Фойника близ северного побережья Кипра византийские корабли атаковали превосходящий их по численности арабский флот. Корабли сошлись так близко, что историки назовут это сражение «битвой мачт». В яростном абордажном бою верх взяли арабы.

С 668 по 675 год арабские войска и флот халифа Муавии блокировали Константинополь и начали его осаду. По словам ромейского историка Феофана, «огромные двухпалубные корабли» Константина IV сожгли «греческим огнём» арабский флот. Константинополь устоял. Осада была снята, а уцелевшие арабские корабли на обратном пути затонули во время сильного шторма. Эта победа остановила экспансию арабов на север, но не на юг: к концу VII в. ромеи утратили свои последние порты в Северной Африке, в том числе Карфаген (698 г.). Долгая упорная война на море продолжалась.

¹ Тем не менее, флот был реальной силой и до арабской угрозы. Например, в 610 г. сын экзарха Карфагена Ираклий прибыл во главе флота в Константинополь и сверг с престола императора Фоку. Благодаря этой военно-морской экспедиции Ираклий стал императором Византии (610–641).

Второй после военных действий причиной морских путешествий византийцев была торговля. После раздела Римской империи в её восточной части остались наиболее развитые торговые центры и порты. Помимо самого Константинополя таковыми являлись Александрия Египетская, Эфес, Тир, Херсон, Карфаген, Триполи, Газа, византийский Неаполь др. В них имелись удобные гавани и доки (эксартизисы). Всего в империи насчитывалось около 300 больших и малых городов.

Например, готский историк Иордан описывал Константинополь не только как крупнейший, хорошо укрепленный и красивейший город того времени, но и как порт, в который заходят целые караваны кораблей.

Главной гаванью Константинополя был узкий залив Босфора Золотой Рог (8 км в длину, более 500 м в ширину). Вход в него преграждали железные цепи на буйках. Здесь в основном и жили те, кто был связан с морем и морскими путешествиями – моряки, судовладельцы, кораблестроители, византийские и иноземные купцы. Прокопий Кесарийский в трактате «О постройках» так писал об удобствах Золотого Рога: «Залив этот постоянно спокоен, и нет на нем никогда волнения, как будто бы положен здесь предел для бури и всяким бурным волнам запрещено здесь появляться из почтения к городу. Если случается, что в зимнюю пору бурные ветры дуют на морях и обрушиваются на пролив, то плывущие здесь корабли, как только достигнут входа в залив, в дальнейшем могут идти без кормчего и становиться на якорь где угодно без всяких мер предосторожности».

Среди портов Золотого Рога особую важность представлял торговый порт Парфенион, а также Просфорий и Неорий. Неподальку от императорского дворца Вуколеона находился императорский причал – Великая гавань.

Рынки нередко располагались возле портов и гаваней. Например, в Константинополе возле гавани Софии с VI века действовал так называемый «Ячменный рынок».

Торговля была главным источником богатства городов, хотя их население сократилось из-за вторжений готов, аваров, славян на Балканы, персов и арабов – на Ближний Восток и массовых эпидемий VI–VII вв. Тем не менее, византийские золотые солиды (византы) считались самой привлекательной валютой Средиземноморья.

Византия поддерживала торговые отношения с различными странами и землями, в том числе с такими далёкими, как Средняя Азия, Индия, Цейлон, Китай, Эфиопия. Чужеземных купцов старались оберегать и охранять, так как от них во многом зависел объём доходов византийских городов и ассортимент товаров на их рынках. Византийские и иностранные купцы входили и в состав посольств, поскольку торговля и дипломатия того времени были достаточно сильно связаны друг с другом.

Как и средневековое католичество, православие критически относилось к занятию торговлей. По словам Св. Иоанна Златоуста, «ремесло купца не угодно Богу». В своих «Святых беседах о покаянии» он сравнивал душу верующего с кораблём: «Корабль обуреваются волнами: постараемся спасти его, пока не потонул. Как ладья тонет, когда море воздымается и волны встают со всех сторон, так и душа, когда отовсюду обнимает ее печаль, скоро гибнет, если никто не подаст ей помощи». А Св. Григорий Нисский писал: «Кто бы ты ни был, возненавидь обычай торгашества: будучи человеком, возлюби людей, а не серебро... Распростись с приумножением и лихою, а сдружись с нищелюбием, и «хотящего... зяяти не отвори».

Вообще византийская мораль осуждала практику перепродажи. Тем не менее, торговля в Византии процветала и считалась государственным делом наравне с дипломатией. Действовали определённые запреты на продажу целого ряда товаров: например, варварам нельзя было продавать железо и оружие, которое те могли использовать в войнах против Византии. Под контролем государственных чиновников (коммеркиариев) находилась с середины VII в. и торговля шёлком, которая приносила огромный доход. Константинополь становится с этого времени главным центром шёлкового производства в связи с завоеваниями арабами на юге и востоке.

Состав торговцев был полиэтническим, как и население самой империи, но преобладали среди них греки, евреи, сирийцы. Они объединялись в свои корпорации – систимы (соматеи).

Существовала особая категория морских торговцев – навикуляриев, которые имели привилегию не уплачивать торговые пошлины. Навикулярии входили в корпорацию судовладельцев Александрии и осуществляли перевозку зерна из Египта в Константинополь через эгейский остров Тенедос. Александрийская Церковь в ранней Византии была крупнейшим судовладельцем. По закону навикулярии обязаны были за небольшую плату перевозить и государственные грузы¹.

Правовые обычаи, которые сложились в практике морской торговли эпохи Античности и Средневековья, были включены в сборник морского права «Морской закон» (в Европе его называли «Родосский морской закон»). Этот сборник составили в Византии в период с 600 по 800 гг.,

¹ Именем императора можно было заставить корабль плыть в нужную сторону. Например, армянский историк VII в. Себеос в своей «Истории императора Иракла» так повествует об измене византийского военачальника Атата Хорхоруни, решившего перебежать к персам: «Приказал ему император отправиться во Фракию к войскам своим. Тот простился с императором и ушел. На пути он задумал – восстать и перейти к царю персидскому. Заблудившись по дороге, он дошел до морского берега, и, встретив корабль, сказал корабельщикам: «перевезите меня на ту сторону; царь отправил меня за весьма нужными делами». Обманутые корабельщики перевезли его, и он поспешно достиг Армении».

а своё название он получил от крупного торгового центра тогдашнего Средиземноморья – греческого острова Родос. «Морской закон» стал одним из приложений к своду византийского законодательства «Эклога» (726 г.). До XV в. этот закон регулировал вопросы судостроения, судовождения, перевозки грузов и людей, дележу доходов/расходов и является важнейшим источником для изучения морских путешествий в ранней Византии.

Согласно «Морскому закону» хозяин корабля, его наёмщик и пассажиры несли ответственность за сохранность груза и самого судна. Они возмещали убыток в случае кораблекрушения или нападения пиратов.

В «Морском законе» часто встречается термин навклир. Им обозначался и собственник корабля, и наемный капитан, и морской торговец – арендатор корабля.

Вот некоторые выдержки из текста Закона, которые дают представление об особенностях торгового мореплавания и условиях перевозки пассажиров:

«Пассажира место длиной 3 локтя, шириной – один локоть»¹.

«Пассажир на корабле пусть рыбу не жарит, навклир это ему не должен разрешать».

«Пассажир на корабле не должен колоть дрова. Навклир это ему не должен разрешать».

«Пассажир на корабле воду получает по мерке».

«Женщина на корабле получает место в один локоть, маленький ребенок – половину локтя».

«Родившийся на корабле ребенок освобождается от платы за проезд» (!!!).

«Если пассажир войдет на корабль и будет иметь золото, он должен сдать его навклиру на хранение: если же кто не отдает на хранение и заявит, что золото или серебро похищено, его жалоба на навклиров не будет иметь значения, так как он не передал [золота капитану]».

«Навклир, пассажиры и матросы, плывущие вместе на корабле, должны присягнуть не евангелиях».

«Если матрос по приказу навклира совершит кражу у купца или пассажира и изблеченный будет схвачен, навклир должен в двойном размере возместить тем, у кого совершена кража, моряк же должен получить 100 ударов палкой. Если же моряк совершит кражу по своей воле и если будет схвачен или уличен свидетелями, он должен быть подвергнут жестокой пытке, в особенности это относится к похищению золота; причем (похититель) должен вернуть потерпевшему похищенное».

¹ Один локоть – 0,3123 м.

«Если корабль будет направлен в место безопасное от грабежа или нападения разбойников несмотря на то, что пассажиры (заблаговременно) предупреждали навклира об опасности этого места, и если корабль будет действительно ограблен, то навклир должен возместить убыток потерпевшим. Если же капитан предупредит, (что место небезопасное), а пассажиры будут настаивать на направлении корабля, в это место и если что-нибудь случится, то пассажиры несут ответственность за ущерб».

«Если навклир вместе с моряками будет недобросовестно относиться к делу и случится из-за этого потеря имущества или кораблекрушение, то навклир и моряки пусть возместят купцу убыток; если по вине купца произойдет гибель корабля или груза, то пусть отвечает купец за кораблекрушение и гибель корабля; если же кораблекрушение или какой-либо ущерб произойдет не по вине ни навклира, ни моряков, ни купца, то сохранившаяся часть корабля и груза должны быть расценены и распределены согласно раскладке по долям».

«Если корабль отплывает с грузом купца или товарищества и случится, что корабль потерпит аварию или погибнет вследствие небрежности моряков или навклира, то собственники груза, который находился в трюме, не должны пострадать. Если же будет засвидетельствовано, что корабль погибнет вследствие бури, то все спасенное от корабля и грузов должно пойти в раскладку ущерба, согласно расценки. Навклир же удерживает за собой половину платы за проезд. Если кто откажется от сообщества и будет уличен тремя свидетелями, то он должен отдать ту долю, которая полагалась по условиям товарищества и кроме того подлежит наказанию за отказ от выполнения соглашения».

Привезённые морем грузы обычно доставлялись сначала в торговое хранилище. Оно называлось апофика (апотека, ипотека) и в VI–VII вв. стало государственным таможенным складом.

Важнейшим членом судоконанды являлся каравит. Он отвечал за груз, выполнял обязанности бухгалтера и судового писца. Много работы было и у корабельного плотника – навпига. Низшей должностью на корабле считался кок (он же стюарт) – парасхарит. Всех членов судоконанды византийских кораблей, в том числе навклира, обычно называли собирательным термином навты (в широком смысле слова – «моряки»).

В VII в. из-за арабских нашествий сухопутная торговля Византии переживала существенные трудности. В этих условиях в основном путём морской торговли можно было поддерживать связь с разными частями Ромейской империи. Заниматься морской торговлей было прибыльным, но рискованным и очень затратным делом. Сдерживало развитие морской торговли пиратство, войны с арабами, «береговое право»: товары разбито-

го бурей корабля на законных основаниях становились добычей местных жителей.

Торговцы, моряки, путешественники, сходя с кораблей, искали себе в портах место для ночлега. Гостиниц было много. В Византии существовало несколько разновидностей средств размещения для путешествующих лиц: постоянные дворы «пандохионы»¹; странноприимные дома для путешественников «ксенодохионы»², которые обычно строились при монастырях; приюты для самых бедных путешественников и паломников «птохионы»³, то есть нищеприимные дома. После морской качки страдающие морской болезнью путешественники обычно стремились какое-то время отлежаться в постели, а уж потом отправляться в город по делам. Некоторые искали развлечений со жрицами любви, которых в Византии называли порни. Обычно они вертелись возле постоянных домов и таверн, выискивая путешественников с деньгами. Но существовали и публичные дома – катагоги. В такие заведения часто ходили моряки всех времён и народов.

В море регулярно выходили и рыбаки. Рыба стоила дёшево (один обол за жареную рыбу), в пищу употреблялась регулярно, особенно в недели постов, а потому на рынках реализовывались десятки её видов. Этим занимались рыборотловцы-ихфиопраты, которые перекупали рыбу у рыбаков и продавали её. При этом чистый доход от подобной перепродажи морепродуктов вдвое превышал расходы на их приобретение у рыбаков.

Массовые морские путешествия в рассматриваемый период совершали и паломники. Паломничество, или путешествие к святым местам с чётко определёнными культовыми целями, стало массовым как в Западной Европе, так и в Византии. Оно носило обычно организованный характер, а поскольку его участники приносили с собой символы святого крещения и победы – пальмовые ветви (на Руси их называли «паломы»), таких путешественников стали называть паломниками.

Для христиан Палестина по оба берега реки Иордан – Святая Земля, а наиболее почитаемым местом паломничества традиционно считается Иерусалим, связанный с земной жизнью Христа. Ещё в III–IV ст. начались странствия пилигримов в Палестину. Они активизировались после того, как император Константин I Великий прекратил гонения на христиан и сделал христианство государственной религией (325 г.). В Иерусалиме над тем местом, где был распят, погребён и воскрес Иисус Христос, построили храм Гроба Господня. Это произошло после того, как в Иерусалиме на поклонение святым местам отправилась престарелая мать Констан-

¹ Дословно – «принимающие всех».

² От греч. «ксенос» – «гость».

³ От греч. «птохос» – «нищий».

тина, царица Елена. По указанию царицы провели раскопки и недалеко от Голгофы обнаружили пещеру, а в ней – Древо Креста Господня, четыре гвоздя и титло INRI (аббревиатура фразы «Иисус Назарянин, Царь Иудейский»). В 335 году был освящен Храм Гроба Господня в Иерусалиме и примерно в то же время – базилика Рождества Христова в Вифлееме. Елеонскую гору уже в IV–V вв. застроили церквями и монастырями, которые активно посещались западными и византийскими паломниками.

Иерусалим был резиденцией одного из патриархов. Особенного расцвета Иерусалим достиг в царствование Юстиниана I. Кроме величественной Новой церкви (543 г.) здесь активно строились странноприимные дома для паломников. Многие из этих паломников оставались в Иерусалиме навсегда. При этом на содержание странноприимных домов могли выделяться государственные средства. Например, Иоанн Малала в «Хронографии» сообщает о подобной щедрости Юстиниана: «В то же самое время благочестивый василевс даровал странноприимному дому в Антиохи ежегодный доход в четыре тысячи номисм».

Из-за трудностей морского пути или сухопутного пути редкий паломник не болел в дороге. Поэтому при монастырях существовали больницы – носокомионы, где больные паломники и нищие получали медицинскую помощь от монахов.

Паломничество христиан в Палестину становилось со временем настолько массовым, что некоторые отцы церкви (Св. Григорий Нисский, Св. Иероним, Св. Августин Аврелий) даже выступали за ограничение дальних путешествий, хотя сами участвовали в них. Несмотря на это, количество паломников в Палестину всё увеличивалось, и для них составляли путеводители (дорожники). Старейший из них – дорожник IV ст. «Бордосский путешественник» (Галлия), в котором описаны Гроб Господень, Голгофа, Храмовая гора.

Ещё один известный путеводитель VI ст. с описанием Палестины носит имя Св. Антония, который отправился из Италии в Иерусалим во главе многочисленной процессии верующих. Самый ранний из византийских путеводителей – «Повесть Епифания Агиополита о Сирии и Св. Граде» (VIII ст.). В Византии эти путеводители называли итинерарии.

Иерусалим принадлежал Византийской империи. С 614 по 628 год он был захвачен персами, многие здания были разрушены, а значительная часть христианского населения уничтожена. Иерусалим был отвоёван византийцами на 10 лет, но уже в 638 году его захватил арабский халиф Омар. Мусульманское владычество не стало препятствием для христианских паломников, хотя периоды веротерпимости арабских правителей чередовались с вспышками мусульманского фанатизма.

Каждый христианский паломник при входе в Иерусалим уплачивал подать. Если деньги закончились в дороге, за паломника мог внести взнос более состоятельный единоведец. Затем следовали пост, молитва, посещение церкви Гроба Господня, вхождение в воды Иордана в рубашке, которая становилась затем для христианина саваном.

Паломники направлялись и в Вифлеем – место рождения Иисуса Христа и второй по значимости религиозный центр христианства. Обычно оттуда привозили домой пальмовую ветвь. Паломники стремились обрести в Палестине и другие реликвии, например, частицы мощей.

Массовый приток христианских паломников в византийский Иерусалим сопровождался и массовым притоком денежных средств. Эти деньги использовались духовенством на строительство новых культовых сооружений.

Из разных концов Византийской империи, а тем более из Западной Европы паломники обычно добирались в Святую Землю морским путём. Они приплывали на кораблях в порты Палестины – Кесарию, Аскалон, Тир, Триполи, Газу и др., а оттуда сухопутным путём направлялись в Иерусалим, Вифлеем, Назарет. Паломники, сходя с кораблей, размещались на постоянных дворах, в приютах (странноприимных домах), организованных при монастырях либо у местных жителей. Помощь паломникам в пути считалась богоугодной. Поэтому обычно с них не брали платы за ночлег. Дороже любых денег для хозяев была молитва паломника за их благополучие. Например, упомянутый выше паломник Св. Антоний из Пьяченцы (Плаценции) высоко отозвался о гостеприимстве жителей портовой Газы (560 г.): «А Газа город известный, приятный, жители честные, отличающиеся всяческой щедростью, любители чужестранцев».

При всех опасностях морских путешествий и трудностях сухопутных переходов паломники добирались до Святой земли и Константинополя из разных концов Ромейской империи и из-за её пределов.

Несмотря на безоговорочное первенство в глазах паломников среди всех других городов именно Иерусалима, власти Византии стремились привлечь как можно больше паломников и в столицу. Для этого в Константинополе было собрано большое количество христианских святынь, в том числе, терновый венец Христа, копьё Лонгина, которым было пробито Его тело, посох Богородицы, части Древа Креста Господня, Кровь Господня. Эти реликвии, как и мощи святых, привлекали в Константинополь как в Новый Иерусалим большое количество паломников.

Кроме поклонений святым местам, мощам, священным предметам паломники искали встречи с аскетами, ставшими знаменитыми при жизни. Например, в середине и второй половине VI в. в горах близ Антиохии жил

на столпе Симеон Стилиит Младший (Дивногорец). Он провёл здесь 68 лет и питался лишь листьями кустарника. К нему плыли и шли массы византийских и иностранных паломников.

Из святых мест паломники привозили с собой сосуды-евлогии со святой влагой, маслом или священным прахом, которые служили им оберегом.

Византия достигла огромных успехов в искусстве дипломатии. По этому поводу император Маркиан в середине V в. сказал следующее: «У нас есть железо для наших врагов и золото для наших друзей». Дипломатические миссии византийских послов нередко предполагали морские путешествия. Например, Иоанн Малала в своей «Хронографии» пишет об одной из дипломатических миссий Византии эпохи Юстиниана: «Римский посол, прибыв в Александрию, отправился по реке Нил и индийскому морю в области Индии. Когда он пришел к царю индов, тот принял его с великой радостью, так как после многих лет он удостоился дружбы василевса римлян».

Купцы, проповедники, а за ними и дипломаты проникали в различные уголки неромейского мира. Они досконально изучали быт и нравы народов, к которым им предстояло отправиться торговать или вручать их вождям верительные грамоты. Непревзойдённые в искусстве дипломатии, византийцы зачастую без всяких войн склоняли на свою сторону казалось бы непримиримых противников.

Одним из первых византийских дипломатов был историк и писатель V века Приск Панийский. Уроженец городка Панион на берегу Мраморного моря, он был секретарём Максимиана, одного из приближённых императора Восточной Римской империи Феодосия II, и в этом качестве участвовал в 448–453 гг. в дипломатических поездках к правителю гуннов Аттиле, в Рим, к вождям арабских и нубийских племён. Для этого пришлось путешествовать морем, в том числе в Сирию и Египет.

Успехи морских путешествий византийцев во многом зависели от накопленных ими географических знаний. Так, например, около 535 г. в правление императора Юстиниана географ Иерокл составил трактат «Синекдем» (с греч. «Спутник; Путеводитель»). Он представлял собой статистическое описание около 1000 городов и 64 провинций Ромейской империи, став впоследствии географической основой сочинения Константина Багрянородного «О фемах» (X в.).

Почти одновременно с «Синекдемом» был составлен известный космографический трактат «Христианская топография» (между 535 и 547 гг.). Его автор, купец из Александрии, носил имя Козьма Индикоплов (то есть Козьма, плававший в Индию). Хотя он отрицал шарообразность Земли, выступал против системы Птолемея и доказывал, что Земля имеет форму плоского прямоугольника, тем не менее, сам совершал дальние морские

путешествия. Он плывал по Средиземному и Красному морям, в Персидском заливе, достиг Цейлона, хотя не все исследователи согласны с тем, что он когда-то бывал в Индии.

Научные успехи византийцев были связаны с высоким уровнем византийского образования, которое продолжало традиции античной педагогической системы. Поэтому морские путешествия с целью получения образования предпринимались постоянно. Каждый христианин мог получить образование, открывавшее пути к карьерному росту и материальному обогащению. К тому же учителя и врачи в Византии не платили налогов. Об этом, в частности, говорится в «Сирийском законнике» IV–V в.

Церковные школы были в каждой епархии. Обучали и в школах при монастырях. В городах обучение нередко вели частные учителя, обучавшие как мальчиков, так и девочек. Наряду с государственными существовали и частные школы.

В IV–VI вв. признанными научными и культурными центрами империи ромеев были Афины, Антиохия, Александрия, Константинополь, Кесария, Бейрут. До VII в. дети обучались на произведениях античных авторов. И лишь позднее главной настольной книгой школьников станет Псалтирь и другие книги Священного Писания.

В 16–17 лет желающие продолжить образование переходили в школу ритора. В них в разное время преподавали выдающиеся учёные, имена которых привлекали учащихся из разных концов империи. Например, в риторской школе Константинополя, а затем в риторской школе Антиохии (дидаскалионе)¹ преподавал выдающийся ритор-язычник Ливаний Антиохийский² (IV в.), в риторской школе палестинской Газы – Прокопий Газский (VI в.).

Важно отметить, что в IV–VI вв. в различных городах сложилась научно-педагогическая специализация. Это стимулировало «путешествия за знаниями» на дальние расстояния. Ещё с Римских времён для обучения различным, прежде всего естественным наукам, астрологии, грамматике, теологии отправлялись в Александрию. Она пользовалась популярностью среди желающих получить разнообразное образование даже после того, как в 391 г. сгорела огромная Александрийская библиотека. Афины славились риторскими и философскими школами. В Эдессе готовили богословов и профессиональных педагогов. В Берите (Бейруте) была известная школа законоведов. Показательно, как пишет о составе её учащихся в трактате «О царствовании Юстиниана» Агафий Миренейский. Повествуя о разрушении Берита землетрясением, он отмечал: «Погибло великое мно-

¹ В дидаскалионе одновременно училось до 200 учеников.

² Ливаний Антиохийский был учителем Иоанна Златоуста.

жество людей – местных уроженцев и пришлых..., в том числе много юношей-пришельцев знатных и очень образованных, которые приехали сюда для изучения римских законов. Предназначенные для этого училища были для города как бы отечественным установлением и высшей гордостью». Эти учащиеся, как и учащиеся других подобных школ Византии, регулярно становились путешественниками, в том числе и по морю.

С середины VII в. наблюдается понижение уровня образования в связи с арабскими завоеваниями, которые лишили Византию многих центров этого образования в Северной Африке и на Ближнем Востоке. После этого Константинополь становится главным и едва ли не единственным научно-педагогическим центром империи. Сюда в школы философии, грамматики, риторики приплывали учиться молодые люди из разных концов Византии и из других стран.

Известным учёным-путешественником был уроженец Сирии историк IV в. Аммиан Марцеллин, автор «Деяний римских императоров». В качестве офицера гвардии он принимал участие в походе против Персии и совершил несколько морских плаваний по Средиземному морю.

В Византии существовала ещё одна категория морских путешественников, которые совершали свои вояжи помимо воли. Это были политические и религиозные изгнанники. Часто их отправляли в Крым или на отдалённые острова, нередко – на Принцевы острова неподалёку от Константинополя. Принцевы острова были названы так потому, что туда часто ссылали членов императорской семьи.

Не делали в этом вопросе исключений и для лиц духовного звания. Например, известный деятель византийской Церкви, архиепископ Константинопольский Иоанн Хрисостом («Златоуст») (347–407 гг.) за своё обличение безнравственности светских и некоторых духовных лиц в 403 г. был отправлен в ссылку императрицей Евдоксией. Местом его ссылки стала сначала Вифиния, а затем Армения.

Другой выдающийся церковный деятель, епископ Иоанн Эфесский в правление Юстиниана I стал одним из лидеров антихалкидонской оппозиции в Византии. Много путешествуя и проповедуя, он попал в опалу к императору Юстину II и был на 28 месяцев сослан на отдалённый остров, где провёл время в одиночной камере. Затем его морем доставили в Константинополь, где он находился в заточении ещё около трёх лет. Разумеется, морское путешествие Иоанна оказалось единственным сколько-нибудь приятным его времяпровождением в течение всего времени лишения свободы.

В 653 г. по приказу императора Константа II был похищен и доставлен морем на эгейский остров Наксос папа римский Мартин I, выступавший против монофелитства. Затем его перевезли на корабле в Константино-

поль, где он предстал перед судом по обвинению в незаконном избрании и выступлениях против императора. Заменяв объявленную смертную казнь ссылкой, Мартина I доставили на борту корабля в место ссылки – Херсон, где он и умер через полгода.

Византийцы совершали морские путешествия и с целью лечения. Хотя известнейших медицинских школ, наподобие Салернской в Италии, ромеи не создали, в ряде городов жили известные врачи, к которым плыли и ехали пациенты из разных концов империи. Например, в период ранней Византии славилась медицинская школа в сирийском Нисибисе. Здесь велось преподавание будущим врачам для общественных и монастырских больниц и одновременно лечили больных.

Византийские врачи знали медицинскую энциклопедию («Синописис врачебного искусства»), которую во второй половине IV в. составил Оливасий Пергамский – придворный врач римского императора Юлиана. В эту энциклопедию вошли отрывки из сочинений античных врачей и собственные наблюдения.

Высокие заработки и широкая клиентура делали профессию врача почетной. Эпоха ранней Византии знает имена нескольких известнейших врачей: Оливасия Пергамского (IV в.), автора книги «Врачебное искусство» Аэция Амидского (VI в.), Павла Эгинского (VII в.).

Покровителем врачей и больных считался Св. Пантелеймон Целитель, который в IV в. много занимался врачеванием.

Одним из самых доступных средств лечения от хворей византийцы считали термы (бани). Их было предостаточно в любом городе (например, в одном Константинополе в V в. насчитывалось более 150 частных и публичных терм). В некоторых из них принимали ванны в целебных отварах. Это стимулировало приток сюда путешественников из других земель.

Известным летним курортом являлась Дафна. Она располагалась в двух часах езды от Антиохии и привлекала к себе многих желающих восстановить силы и поправить здоровье.

Путешественники отправлялись и на бальнеологические курорты. Среди этих курортов славилась известная своими целебными источниками Бруса (Пруса) в Вифинии (в будущем – временная столица турок-османов).

Таким образом, морские путешествия играли большую роль в жизни ромеев и их государства. В силу географических и исторических условий многим жителям Византийской империи приходилось совершать подобные вояжи из одной части государства в другую. Основными причинами этих путешествий были военные действия, сопровождаемые морскими экспедициями и переброской войск; торговые плавания; паломничество в Святую землю и Константинополь; дипломатические поездки; образовательные,

познавательные, оздоровительные путешествия. Их совершали все слои византийского общества, главным образом представители знати, военные, купцы, дипломаты, паломники, учащиеся и представители науки и др.

Ранняя Византия унаследовала типы римских кораблей, но благодаря их модернизации ромеи сумели создать в VII в. основной тип военного и торгового судна – дромон. Его высокие мореходные качества дополнялись активным применением в боях горючей смеси – «греческого огня», что предопределило победы византийцев над арабами в северо-восточной части Средиземноморья. Оживлённая торговля, дешевизна морских перевозок и всемерная поддержка коммерции на государственном уровне повлияли на активность путешествий в принадлежащих ромеям морях. Из навигационных приборов византийские моряки уже использовали астролябию, позволяющую вычислить широту. Правовые обычаи, сложившиеся в практике морской торговли эпохи Античности и Средневековья, были включены в сборник морского права «Морской закон» (VII–VIII вв.). Содержание этого сборника позволяет реконструировать особенности судовождения, судовладения и правила перевозки пассажиров в ранневизантийский период.

ЛИТЕРАТУРА

- Абд ар-Рахман ибн Абд ал-Хаким*. Завоевание Египта, ал-Магриба и ал-Андалуса / Пер. с араб., предисл., прим. С. Б. Певзнера. М., 1985.
- Агафий Миринейский*. О царствовании Юстиниана / Вступ. ст., пер., прим. М. В. Левченко. М.; Л., 1953.
- Азимов А.* Константинополь. От легендарного Виза до династии Палеологов / Пер. с англ. О. И. Миловой. М., 2007.
- Аммиан Марцеллин*. Римская история / Пер. Ю. А. Кулаковского и А. И. Сонни; ред., предисл. и комм. Л. Ю. Лукомского. 3-е изд. СПб., 2000.
- Бейкер Д.* Юстиниан. Великий законодатель / Пер. с англ. А. Н. Анваера. М., 2004.
- Беляева Г. С.* Книги о создании и строении мира. Христианская топография Козьмы Индикоплова и Шестоднев Иоанна экзарха Болгарского [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.voskres.ru/oikumena/kosm.htm>
- Большаков О. Г.* История Халифата. М., 2000. Т. 1; Т. 2; М., 1998. Т. 3.
- Бородин О. Р., Гукова С. Н.* История географической мысли в Византии. СПб., 2000.
- Византийская литература IV–IX вв. / Отв. ред. Л. А. Фрейберг, Т. В. Попова. М., 1968.
- Византийские легенды / Изд. Подг. С. В. Полякова. – Л., 1972.
- Власов С.* Константин Великий / Вступ. ст. М. В. Бибикова. М., 2001.
- Войтович Л., Домановський А., Козак Н., Лильо І, Мельник М., Сорочан С., Файда О.* Історія Візантії. Вступ до візантиністики / За ред. С. Б. Сорочана і Л. В. Войтовича. Львів, 2011.
- Гийу А.* Византийская цивилизация. Екатеринбург, 2005.

- Грушевой А. Г. История формирования византийской провинции Палестина Третья // Византийский временник. 1990. Т. 51. С. 124–131.
- Гиппиус А. С. Николай Чудотворец. СПб., 2009.
- Григория Нисского Слово против Ростовщиков // Христианское чтение. 1838. Ч. 4.
- Гуревич А. Я. Средневековый купец // Одиссей. М., 1990.
- Дашков С. Б. Императоры Византии. М., 1996.
- Диль Ш. История Византийской империи. М., 1948.
- Диль Ш. Юстиниан и византийская цивилизация в VI веке / Пер. с франц. СПб., 1908.
- Диснер Г.-И. Королевство вандалов. СПб., 2002.
- Домановский А. Н. Загадки истории. Византия. Харьков, 2016.
- Домановский А. Н. Огненный покров Европы: Византия на пути арабских завоеваний VII–VIII вв. // «Византийская мозаика»: Сборник публичных лекций Эллино-византийского лектория при Свято-Пантелеимоновском храме / Ред. проф. С. Б. Сорочан; сост. А. Н. Домановский. Вып. 4. Харьков, 2016. С. 115–158.
- Домановский А. Н. О службе комитов (архонтов) проливов и авидиков в Византии V–IX ст. (в контексте государственного контроля и регулирования торговли) // LAUREA : К 80-летию проф. В. И. Кадеева : сб. науч. тр. Харьков, 2007. С. 147–157.
- Домановский А. Н. О функциях византийских коммерциариев VII–IX вв. по надзору за торговлей // Вісн. Чернігів. держ. пед. ун-ту. 2006. Вип. 34 : Сер. : Історичні науки. № 4. С. 26–30.
- Дьяконов А. П. Иоанн Эфесский и его церковно-исторические труды. Типы высшей богословской школы в древней Церкви III–VI вв. Кир Батнский, сирийский церковный историк VII в. К истории сирийского сказания о св. Мар-Евгене. СПб., 2006.
- Жития византийских святых / Пер., вступ. ст. С. Поляковой; под ред. В. Е. Багно. СПб., 1995.
- Законодательные памятники административной и финансовой политики ранней Византии. Часть 1: период 364–491 гг. / Пер., коммент., прим. В. В. Серова. Барнаул, 2004.
- Иоанн Златоуст, свт. Беседы о покаянии. М., 1997.
- Иоанн Малала. Хронография [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.vostlit.info/Texts/rus15/Malalas/frametext.htm>
- Истрин В. М. Хроника Иоанна Малалы в славянском переводе. Репринтное издание материалов В. М. Истрина / Подготовка изд., вступ. ст. и прилож. М. И. Чернышевой. М., 1994.
- Книга нарицаема Козьма Индикоплов. Древнерусский перевод по рукописи 1495 года. / Изд. подг. В. С. Гольшенко, В. Ф. Дубровина. М., 1997.
- Козлов А. С. «Византийская история» Приска Панийского как памятник классического исторического нарратива // Документ. Архив. История. Современность. 2015. С. 152–166.
- Кокорцев А. К. Чудеса св. Николая, епископа Мирликийского: Пер. с сирийского // Записки Восточного отделения имп. Русского археологического общества. СПб., 1896. Т. 9. Вып. 1–4.
- Кривов М. В. Византия и арабы. СПб., 2002.

- Крумбахер К. Византийские историки и хронисты. СПб., 1913.
- Кулаковский Ю. А. История Византии. СПб., 1996. – Т. 1: 395–518 годы.
- Кулаковский Ю. А. История Византии. СПб., 1996. – Т. 2: 518–602 годы.
- Кулаковский Ю. А. История Византии. СПб., 1996. Т. 3: 602–717 годы.
- Кучма В. В. Военная организация Византийской империи. СПб., 2001.
- Лебедева Г. Е. Социальная структура ранневизантийского общества (по данным кодексов Феодосия и Юстиниана). Л., 1980.
- Летопись византийца Феофана от Диоклетиана до царей Михаила и сына его Феофилакта / В пер. с греч. В. И. Оболенского и Ф. А. Терновского, с предисл. О. М. Бодянского. М., 1884.
- Лиман С. И. Идеи в лагах: Запад или Восток? Средневековье в оценках медиевистов Украины (1804 – первая половина 1880-х гг.). Харьков, 2009.
- Лиман С. И., Парфёненко А. Ю., Посохов И. С. История туризма: навчальный посібник (для студентів спеціальності «Туризм»). Суми, 2018.
- Литаврин Г. Г. Как жили византийцы. СПб., 2000.
- Магидович И. П., Магидович В. И. Очерки по истории географических открытий. В 5 томах. Издание третье, переработанное и дополненное. М., 1982. Т. 1.
- Морской закон / Вступ. ст., пер., коммент. М. Я. Сюзюмова // Античная древность и средние века. 1969. Вып. 6.
- Морской закон родосцев. [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://www.vostlit.info/Texts/Dokumenty/Byzanz/VIII/Rodos_morsk_zakon/frametext.htm
- Мухамеджанов Ильдар. Арабский халифат: 300 лет морского господства [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://islam-today.ru/.../arabskij-halifat-300-let-morskogo-gospodstva/>
- Паломничество ко Святым местам конца IV века / Пер., коммент. И. В. Помяловского. СПб., 1889.
- Памятники византийской литературы IV–IX веков. Сборники переводов / Отв. ред. Л. А. Фрейберг. М., 1968.
- Паравян Н. А. Греческий огонь // Химия и жизнь. 1993. № 3.
- Пигулевская Н. В. Византия на путях в Индию. Из истории торговли Византии с Востоком в IV–VI вв. М.; Л., 1951.
- Поляковская М. А., Чекалова А. А. Византия: быт и нравы. Свердловск, 1989.
- Прокопий Кесарийский. Война с персами. Война с вандалами. Тайная история / Пер., ст., комм. А. А. Чекаловой. Отв. ред. Г. Г. Литаврин. (Серия «Памятники исторической мысли»). М., 1993.
- Прокопий Кесарийский. Война с готами. О постройках / Пер. С. П. Кондратьева. М., 1996. Т. 1, Т. 2.
- Путник Антонина из Плаценции // Православный палестинский сборник. СПб., 1895. Вып. 39.
- Самуткина Л. А. Город в «Хронографии» Иоанна Малалы // Личность – Идея – Текст: К культуре Средневековья и Возрождения: Сб. науч. тр. в честь 65-летия Н. В. Ревякиной. Иваново, 2001. С. 33–47.
- Себеос. История императора Иракла / Пер. К. П. Патканова. СПб., 1862.
- Сказания Приска Панийского / Пер. Г. С. Дестуниса // Учёные записки 2-го Отделения Имп. Академии наук. СПб., 1861. Кн. 7. Вып. 1. С. 1–112.

- Сорочан С. Б.* К вопросу об уменьшении вместимости византийских грузовых кораблей в «тёмные века» // *Древности–1996*. Харьков, 1997.
- Сорочан С. Б.* Византия IV–IX веков: Этюды рынка. Структура механизмов обмена. Харьков, 2001.
- Сорочан С. Б.* Византия. Парадигмы быта, сознания и культуры: Учебное пособие. Харьков, 2011.
- Удальцова З. В.* Италия и Византия в VI веке. М., 1959.
- Удальцова З. В.* Косьма Индикоплов и его «Христианская топография» // *Культура Византии. IV – первая половина VII в.* М., 1984. С. 467–477.
- Успенский Ф. И.* История Византийской империи. СПб., 1913. Т. 1.
- Феофилакт Симокатта.* История / Пер. с греч. С. П. Кондрагьева, прим. К. А. Осиповой, отв. ред. и вступ. ст. Н. В. Пигулевской. М., 1957.
- Флот Византии (Ольга Колотова) / *Проза.ру* <https://www.proza.ru/2011/12/26/1392>
- Черетаев А. А.* Византия. Юстиниановская эпоха. М., 2004.
- Шкаруба Л. М.* Святитель Христов Николай Чудотворец: научно-популярный очерк. Николаев, 2008.
- Шумовский Т. А.* Арабы и море. По страницам рукописей и книг. М., 1964.