

УДК 008

О ВЛИЯНИИ МОРЕПЛАВАНИЯ НА ФОРМИРОВАНИЕ ЕВРОПЕЙСКОЙ КУЛЬТУРЫ

Овчинников Н. Н., Овчинникова Е. Г.

В статье рассматривается многостороннее влияние мореплавания на становление и развитие европейской цивилизации. Термины «морской народ», «морская культура» длительное время являются предметом исследования историков, культурологов и этнографов. Авторы статьи разделяют сложившееся в науке утверждение о том, что термин «морская культура» вполне соотносится с понятием «европейская культура». Мореплавание внесло существенный вклад в сокровищницу географических знаний, познание окружающего мира человеком, установление регулярных связей между народами. В статье акцентируется внимание на роль флота в формировании ряда важных черт европейской культуры. Актуальность выбранной авторами темы определяется в значительной степени ее научным и общечеловеческим значением. Нельзя так же забывать, что освоение пространств и ресурсов Мирового океана является одним из главных направлений развития мировой цивилизации в третьем тысячелетии.

Ключевые слова: мореплавание, европейская цивилизация, культура, флот, корабль, наука, европейские города, торговля, купцы, географические открытия.

Формирование материальной и духовной культуры Европы самым тесным образом было тесно связано с мореплаванием. Можно утверждать, что европейская культура в своих основных чертах, образно говоря, вышла из моря. Возьмем наиболее древние пласты европейской цивилизации. Расцвет культуры Крита и его гегемония в Эгейском море в XVII–XVI вв. до н. э. объясняется безусловным преобладанием древнего Крита на море. Могучий флот позволял критянам в тот период развернуть оживленную торговую деятельность. Их экспорт вина и оливкового масла, изделий местного ремесла (посуда, ткани, украшения и оружие) охватили не только ближайшие Кикладские острова и Балканский полуостров, но и Египет, Сирию, Малую Азию, Сицилию, Пиренейский полуостров. Из Египта критяне привозили цветное стекло и фаянс, с Кипра – медь, из Ливии – слоновую кость и драгоценные металлы, в которых нуждалось быстро развивающееся критское ремесло. О тесной связи жителей Крита с морем свидетельствуют дворцовые фрески, орнамент сосудов, в которых преобладают морские сюжеты.

Собственно Греция была, прежде всего, цивилизацией средиземноморья. Ни один город ее не удален от моря более чем на 50 км. Большинство селений расположено еще ближе к берегу. Множество мелких островов, принадлежавших Греции, снабжались и заселялись только по морю. Для того чтобы наладить регулярные связи со своими многочисленными владениями на суше и на море греки

создали мощный флот, превзойдя в искусстве судостроения самих финикийцев. Источником идей для усовершенствования судовых конструкций для греков явилась природа. Греки одними из первых обратили внимание на исключительную подвижность и скорость дельфина. Поэтому часто они придавали своим судам облик этих морских млекопитающих, которых считают одними из самых умных подводных обитателей на Земле. Отсюда стройность и обтекаемость их судовых конструкций.

Греки не только превзошли финикийцев в области судостроения, но и в колонизации Средиземноморья и Причерноморья. Ими основаны такие города-колонии, как Сиракузы, Марсель, Херсонес Таврический и другие. Чаще всего их морские пути прокладывались по Понту Эвксинскому (так называли Черное море древние греки, – *Н. О.*) в Северное Причерноморье, где были сосредоточены древние центры земледельческой культуры. Греческие купцы заходили сюда за пшеницей, которая постепенно превратилась в предмет мировой торговли. Из Черного моря они поднимались вверх по Дунаю, добираясь до стран Северной Европы. Ходили в Индию – страну пряностей – через Красное море.

Расцвет греческого торгового мореплавания приходился на 750–550 гг. до н. э. В этот период на берегах Средиземного и Черного морей было создано 250 греческих торговых факторий [1, с. 15]. Мощной военно-политической и торговой организацией являлся Афинский морской союз, созданный в V в. до н. э.

«Сейфь» союза располагались на острове Делос в Эгейском море. Здесь же находился крупнейший в античном мире рынок работорговли. На денежные средства союза были воздвигнуты в Афинах Пропилеи и Парфенон [2, с. 89].

Большой вклад внесли греческие мореплаватели в развитие науки об окружающем мире. Тогда же появились в античной литературе и первые упоминания о сказочных островах, затерянных в океане. Гесиод, живший в VIII в. до н. э., дал этим островам название Елисейские. Эти острова, известные также как «острова Счастливых», «Елисейские поля», упоминаются в античную эпоху и средневековье во всех трудах по географии [3, с. 19]. Поиски земного рая будоражили сознание ни одного поколения мореплавателей античности и средневековья.

Благодаря кораблю значительно расширились представления людей античного мира об ойкумене. В IV в. до н. э. они уже знали о землях, лежащих к западу от Гибралтара в Атлантическом океане. Греки не ограничивались плаваниями в преддверии океана, а предпринимали путешествия как на север, вдоль Атлантического побережья Европы, так и на юг, вдоль берегов Африки. Хорошо известно плавание грека Пифея в IV в. до н. э. в страны олова и янтаря – земля Туле (Скандинавия – *Н. О.*). Он был единственным мореплавателем древности, проникшим далеко за 60 градус северной широты, и первым установил, что Британия – остров, который можно обойти за 40 дней.

Совершенно очевидно, что Греция располагала значительным военным и морским флотом, без которого невозможна была бы вся ее колонизаторская и торговая деятельность. Ранние описания греческого судна встречаются у Гомера в рассказе о приключениях Одиссея. По другим источникам можно установить несколько основных типов кораблей: 20-весельные, 50–60-весельные и 100-весельные. Все они, независимо от размеров, были длинными и узкими с низкими бортами. Основным материалом, который использовался для их изготовления, был дуб, сосна, ель. Все суда имели прямой парус, который крепился к съёмной мачте.

Мощный торговый и военный флот имел Рим. Воспользовавшись достижениями карфагенян и греков, римляне добились поразительных успехов в судостроении. Средняя грузоподъемность корабля достигала 340 т. Корабли для перевозки зерна достигали

грузоподъемности 1300 т. В 40 г. н. э. по приказу Калигулы на таком судне из Египта был вывезен каменный обелиск длиной 39 м. Обладали римляне и пассажирскими судами, вмещавшими до 600 пассажиров. Из грандиозных морских предприятий Рима можно назвать высадку войск Цезаря в Британии в 55–54 гг. до н. э., плавание римского флота до южного побережья Скандинавии в проливе Скагеррак [4, с. 19]. В целом же римляне в мореплавании прочно освоили каботажные морские и океанские маршруты своих именитых предшественников.

Таким образом, немалая часть населения античного мира была связана с морем в своих жизненных потребностях, а создание флота и морская торговля явились ранними проявлениями европейской закономерности развития.

Не утратило своего многостороннего воздействия мореплавание и на средневековую Европу. Наиболее урбанизированными районами Запада стали те, где завершались крупные торговые, в особенности, морские пути. Значительное количество европейских городов было создано торговлей и стало достоянием купцов. В Средиземноморье – это Флоренция, Генуя, Венеция. В Северной Германии, Фландрии и Франции – Париж, Брюгге, Гент, Лондон, Любек, Бремен и др. Все это творения пробудившейся средневековой морской торговли. Так, например, Любек возник в 1159 г. благодаря саксонскому герцогу Генриху Льву, пожелавшему привлечь купцов, торговавших в балтийско-славянских землях. Центром города стал рынок, с лавками купцов, к которому примыкали улицы ремесленников, ратуша и церковь св. Марии, которая была характерной для ганзейских городов купеческой церковью [5, с. 75].

В XII–XIII вв. главным местом торгового обмена в Европе были ярмарки Шампани. Но постепенно их стали вытеснять города и порты Италии и Северной Германии. Итальянцы – венецианцы, генуэзцы, миланцы, флорентийцы, жители Амальфи действовали изолированно, в рамках своих городов. В северной же части Европы возникла большая торговая конфедерация, быстро приобретшая политическое могущество и начавшая господствовать на обширных торговых пространствах – Ганза. Создавая дальние фактории, европейское купечество пополняло экспансию христианского мира. Так, ганзейские купцы утвердились в православных Новгороде и Пскове, языческой Риге в 1201 г.

Экспансия купцов ускорила продвижение на Восток немецких колонистов. Торговая форма колонизации давала Западу также навыки колониализма в более широком смысле слова, принесшего позднее ему успех, а затем трудные проблемы.

Впечатляющей была скандинавская экспансия. Она распространилась на Исландию, Гренландию, достигла Америки. Норманнские княжества возникают в Европе. Они отвоевывают у мусульман Сицилию. Норманнское королевство в Сицилии – одно из наиболее своеобразных политических образований средневековья. Мусульманский путешественник Ибн-Джубайр, посетивший Палермо во второй половине XII в., был восхищен королевским двором, где вместе жили нормандцы и сицилийцы, греки и мусульмане. Латинский, греческий и арабский были тремя официальными языками королевской канцелярии. Это нормандское государство стало для христианского мира политическим образцом монархии (с чертами, свойственными государству Нового времени), а также моделью культуры. Здесь был центр переводов с греческого и арабского, очаг слияния разных художественных стилей, о чем свидетельствуют церкви Палермо и Чифалу, в которых христианские романские и готические элементы достигли оригинального синтеза, с традиционным византийским и мусульманскими стилями [5, с. 64].

Крупная торговля сыграла важную роль и в экспансии денежного хозяйства. Такие крупные центры морской торговли как Флоренция, Генуя и Венеция начиная с середины XIII в. чеканят серебряные, а затем и золотые монеты, которые используются для регулирования торговых операций. Деньги с этого времени начинают входить в повседневную жизнь западных людей. Именно в этих трех названных городах появились новшества, связанные с банковским делом. Здесь были изобретены и чек и холдинг. Здесь возникли страховые морские компании. Уже в начале XIII в. венецианская экономическая жизнь располагала всеми ее орудиями: рынками, лавками, складами, ярмарками, монетным двором, Таможней и др. Торговля требовала больших капиталов, таких, что огромная денежная масса венецианского капитала

использовалась в ней почти целиком. Как правило, после отплытия галер город оказывался лишенным всей наличности. Позднее ее будет лишаться и Севилья при отплытии «флотов Индия». И отплытие, и приход кораблей задавали ритм всем видам деятельности в городе [6, с. 129].

Складывавшееся в Европе культурное единство способствовало экономическим обменам и, наоборот. Первое появление готики в Италии, в г. Сиене, было прямым заимствованием крупных сиенских купцов, посещавших ярмарки Шампани [6, с. 61]. Оно повлечет за собой перестройку всех фасадов домов на центральной площади города.

Таким образом, мореплавание в значительной степени способствовало формированию еще одной характерной черты европейской культуры – ее мобильности, проницаемости, способности к обменам, что остается присущим и для последующего времени.

Единственными и подлинными искателями приключений в глазах средневековых христиан были купцы, которые, пересекая моря, высаживались в неведомых землях и привозили невиданные экзотические товары. Жак Ле Гофф в своей книге «Цивилизация средневекового Запада» отмечает: «Ничто не имело большего успеха в средние века, нежели избитый, но живо передающий реальность образ корабля, застигнутого бурей. Ни один эпизод не повторяется с такой регулярностью в житиях многочисленных святых, как плавание по морю, реальное или символическое, которое фигурирует на огромном числе миниатюр и витражей». [5, с. 130].

Эпоха великих географических открытий, по существу, превратилась в крупномасштабный географический эксперимент, доказавший правильность новых представлений о системе мира. Мировой океан превратился в единую транспортную систему. С этого времени начинается взлет европейских государств, расположенных на побережье Атлантики.

Мореплавание, совершенно очевидно, оказало самое непосредственное воздействие на формирование ряда черт европейской культуры, как культуры динамичной, рациональной, коммерческой.

Список источников и литературы

1. Ханке Х. Люди, корабли, океаны: 6000 лет мореплавания. – Москва : Прогресс, 1984. – 446 с.

2. *Куманецкий К.* История культуры Древней Греции и Рима. – Москва : Высшая школа, 1990. – 351 с.
3. *Галич М.* История доколумбовых цивилизаций. – Москва : Мысль, 1990. – 408 с.
4. *Гуляев В.И.* Доколумбовы плавания в Америку: мифы и реальность. – Москва : Международные отношения, 1991. – 191 с.
5. *Ле Гофф Ж.* цивилизация средневекового Запада. – Москва : Издательская группа Прогресс, Прогресс-Академия, 1992. – 376 с.
6. *Бродель Ф.* Время мира. Т.3. – Москва : Весь мир, 2007. – 752 с.

Овчинников Николай Николаевич – к.и.н., доцент, зав. кафедрой Отечественной истории, политологии и социологии Государственного университета морского и речного флота им. адм. С. О. Макарова (г. Санкт-Петербург, Россия), nnovch@mail.ru

Овчинникова Елена Григорьевна – к.и.н., доцент кафедры Истории и регионоведения Санкт-Петербургского государственного университета телекоммуникаций им. проф. М. А. Бонч-Бруевича (г. Санкт-Петербург, Россия), egovc@mail.ru

ON THE INFLUENCE OF NAVIGATION ON THE FORMATION OF EUROPEAN CULTURE

Ovchinnikov N. N., Ovchinnikova E. G.

The article examines the multifaceted influence of navigation on the formation and development of European civilization. The terms "sea people", "sea culture" have long been the subject of research by historians, culturologists and ethnographers. The authors of the article share the opinion prevailing in science that the term "sea culture" is quite consistent with the concept of "European culture". Navigation has made a significant contribution to the treasury of geographical knowledge, knowledge of the surrounding world by man, the establishment of regular ties between peoples. The article focuses on the role of the fleet in the formation of a number of important features of European culture. The relevance of the topic chosen by the authors is largely determined by its scientific and universal significance. We must not also forget that the development of the spaces and resources of the World Ocean is one of the main directions of the development of world civilization in the third millennium.

Keywords: navigation, European civilization, culture, fleet, ship, science, European cities, trade, merchants, geographical discoveries.

References

1. *Hanke H.* People, ships, oceans: 6000 years of navigation. Moscow: Progress, 1984. 446 p. (In Russ.)
2. *Kumanetsky K.* Cultural history of Ancient Greece and Rome. Moscow: Higher School, 1990. 351 p. (In Russ.)
3. *Galich M.* The history of pre-Columbian civilizations. Moscow: Mysl, 1990. 408 p. (In Russ.)
4. *Gulyaev V. I.* Pre-Columbian voyages to America: Myths and reality. Moscow: International Relations, 1991. 191 p. (In Russ.)
5. *Le Goff J.* civilization of the medieval West. Moscow: Progress Publishing Group, Progress Academy, 1992. 376 p. (In Russ.)
6. *Braudel F.* The Time of the World. Vol.3. Moscow: The Whole world, 2007. 752 p. (In Russ.)

Ovchinnikov Nikolay Nikolaevich – candidate of historical sciences, associate professor, head. Department of National History, Political Science and Sociology of the State University of the Sea and River Fleet. adm. S.O. Makarova (St. Petersburg, Russia), nnovch@mail.ru

Ovchinnikova Elena Grigoryevna – Candidate of Historical Sciences, Associate Professor of the Department of History and Regional Studies of the St. Petersburg State University of Telecommunications. prof. M. A. Bonch-Bruevich (St. Petersburg, Russia), egovc@mail.ru

ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ:

Овчинников, Н. Н. О влиянии мореплавания на формирование европейской культуры / Н. Н. Овчинников, Е. Г. Овчинникова // // Социогуманитарные коммуникации. – 2022. – №1(1). – С. 37–41

FOR CITATION:

Ovchinnikov N. N., Ovchinnikova E. G. O vliyanii moreplavaniya na formirovanie evropejskoj kul'tury [On the influence of navigation on the formation of European culture]. Socio-humanitarian communications [Sociogumanitarnye kommunikacii]. 2022. №1(1). P. 37–41