



Игорь Ю. ШКУРИН
aka Igor Grek

ОСНОВЫ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ТЕОРИИ ЦИВИЛИЗАЦИИ



Москва 2013

УДК 008
ББК 71.05
Ш 66

Шкурин И.Ю.

Ш 66 Основы логистической теории цивили-
зации. – Москва: Издательство «Спутник +»,
2013. – 109 с.

ISBN 978-5-9973-2713-2

УДК 008
ББК 71.05

ISBN 978-5-9973-2713-2

© Шкурин И.Ю., 2013

ОСНОВЫ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ТЕОРИИ ЦИВИЛИЗАЦИИ

Здесь впервые публикуется сокращенное популярное изложение новой, оригинальной «логистической» теории цивилизации, с примерами её практического применения для анализа конкретных исторических ситуаций, построения гипотез, предусматривающей возможность их проверки методами точных наук на основе объективных данных.

У читателя, естественно, сразу может возникнуть вопрос: зачем потребовалось создавать новую теорию цивилизации, если к настоящему времени их существует множество и на любой вкус?

Дело в том, что все они являются описательными, по-разному классифицируют внешние стороны цивилизационного развития, но самое главное, большинство из имеющихся теорий не пытаются выявить механизм возникновения и развития цивилизации, и ни одна из них не позволяет проверять выводы методами точных наук. Даже близко нет единства мнений ни в теориях цивилизации, ни в определениях что такое цивилизация: каждый творец теории создаёт собственное определение.

И главная путаница – в названиях. Только за счет непонятных названий и расплывчатых понятий простые и любому понятные вещи превращаются в таинственные трудные науки. Нужна расшифровка. Перевод с заумного языка на нормальный. Нужна аксиоматика (основные, базовые, стартовые положения, не требующие доказательств) на уровне примитивизма, банальности и очевидности, чтобы избежать разногласий и множественности толкований. И только потом – погружение в тему.

Ведь если вещи называть своими именами, просто и ясно, то основы почти любой науки сможет понять даже ученик начальной школы, что позволит ему со знанием дела осваивать последующие предметы школьной премудрости. Если же под заумным названием нет ничего, кроме претензий на наукообразность, то достаточно быстро становится понятным, что

это изучать и не нужно. Когда Конфуция спросили, что бы он сделал в первую очередь, если бы император поставил его верховным правителем, он сказал: «Я бы добился того, чтобы предметы называли правильными именами».

Древние говорили, что история есть *magistra vitae* – «наставница жизни». От историков ждали такого изложения прошлой жизни человечества, которое бы объясняло события настоящего и задачи будущего, служило бы практическим руководством. Однако в результате мы имеем расхожее выражение «основной урок истории заключается в том, что уроков из неё не извлекают», восходящее к известному парадоксу Гегеля: *«Единственная вещь, которой учит история, – то, что никто никогда ничему у неё не научился»*.

Школьные курсы истории никоим образом не могут служить практическим руководством, поскольку они представляют из себя гениальную в своей хаотичности смесь из дат, войн, революций и описаний жизни правителей, которая полностью отбивает всякие способности и желание разобраться в прошлом и понимать настоящее. Эта пропагандистская мешанина заточена под текущие потребности власти и при кажущейся преемственности основы постоянно изменяется так, что, по меткому народному замечанию, у всех получается непредсказуемое прошлое. В советское время народ ехидничал: «Как можно прийти к коммунизму, если каждое решение партии является коренным поворотом на пути к нему?»

Мы говорим, в первую очередь, о школьных учебниках истории, которые являются своеобразной библией и в то же время букварем современных наций, поскольку историческое сознание подавляющего большинства людей ограничивается именно этими стереотипами, сформированными за годы школы. Далекое не все отваживаются выйти за рамки стереотипов и попробовать самостоятельно разобраться в истории цивилизации, но и они сильно рискуют снова попасть на очередную наукообразную пропаганду, а самостоятельно внедренный себе ложный стереотип ещё труднее преодолеть. В обществен-

ных науках очень велика сила авторитета «ещё знаменитый такой-то утверждал, что...», а многократно повторенное сходит за правду независимо от истинности. Имеющиеся теории цивилизации и государства в проверке на истинность никак не помогают, создаётся впечатление, что они живут какой-то отдельной научной жизнью, оторванной от практики.

Предлагаемая новая логистическая теория цивилизации опирается, в первую очередь, на данные географии, археологии, архитектуры, истории транспорта и техники, но не даёт сразу готовой догматической картины, а представляет из себя инструмент и способы его применения для изучения истории цивилизации. Пользуясь методологией логистической теории цивилизации и следующими из неё правилами, каждый сможет при желании независимо от исторических авторитетов самостоятельно сделать выводы о движущих силах исторического развития применительно к любой местности, любому населённому пункту Земли в любое историческое время. Разумеется, результат зависит от наличия информации, также потребуются умение находить и использовать объективные данные, но оно достигается путем тренировки сначала на простых примерах.

Чтобы сэкономить время читателей, особенно тех, кто любит сразу заглянуть «в конец романа», сообщаю, что первую главу на тему «как всё плохо в общественных науках» можно пропустить без особого ущерба для здоровья, особенно тем начитанным, кто с этим утверждением согласен, и сразу перейти к главе 2, в которой излагается суть новой «логистической» теории цивилизации, либо ознакомиться с конкретными примерами в главе 3 – логистической историей Нью-Йорка и, фактически, США в целом, чтобы понять, к чему мы придём.

Глава 1.

Краткий обзор теорий цивилизации и государства

Откуда взялась цивилизация? Вплоть до 20 века всё было достаточно просто: в научных кругах господствовал моноцентрический (диффузионный) подход, который предполагал, что цивилизация когда-то образовалась как явление в каком-то одном месте и в дальнейшем распространялась (=диффузия) по всему миру, включая в сферу своего влияния всё новые народы, что привело к образованию локальных цивилизаций, сохранивших присущие первоначальной цивилизации общие черты, но из-за разных местных условий они приобретали множество чисто внешних различий. И это вполне совпадало с реальными событиями тотальной колонизации мира.

Термин «цивилизация» появился в научном обороте во второй половине 18 века с подачи философа Адама Фергюсона, который подразумевал под этим такую стадию в развитии человеческого общества, для которой характерны расслоение общества (стратификация), а также наличие городов, письменности и других подобных явлений. Упомянутая им стадияльная периодизация мировой истории «дикость – варварство – цивилизация» пользовалась поддержкой в научных кругах вплоть до конца 19 века.

Не обнаружено никаких вразумительных объяснений, почему в 20 веке вдруг научная мысль сместилась в сторону полицентрического подхода, который предполагает независимое, самостоятельное возникновение цивилизаций в разное время и в разных местах мира. Обычно приходится видеть либо простую констатацию этого факта, либо пассажи вроде такого: «С ростом популярности в конце XIX – начале XX века плюрално-циклического подхода к истории под общим понятием «цивилизации» всё больше стали подразумеваться «локальные цивилизации». Может быть, это и есть причина – «роста популярности»?

Интересно всё-таки устроены гуманитарные науки: не ра-
зобравшись с возникновением всего лишь одной цивилизации-
«праматери», они легко перешли на идею возникновения сразу
многих цивилизаций. В какой-то степени такой стиль мышле-
ния напоминает некоторые африканские племена, которые не
видели причинной связи полового акта с последующей бере-
менностью. Вроде как исповедовали «самозарождение жизни»
или, там, «ветром надуло». На доводы европейцев ими было
приведено убийственное, по их мнению, возражение: «Но дети
рождаются даже у тех страшных женщин, с которыми никто не
захочет совершать половой акт». Это – логика гуманитариев в
чистом виде.

И тем не менее учёные долгое время пытались ответить на
вопрос: «Если предположить, что в первобытном обществе у
всех людей был более-менее одинаковый образ жизни, кото-
рому соответствовала единая духовная и материальная среда,
почему не все эти общества развились в цивилизации?» Не-
смотря на то что объектов для изучения было вполне достаточ-
но, – очень многие общества так и не смогли преодолеть цивили-
зационный порог и остались на стадии первобытнообщин-
ного строя – учёные так и не пришли к однозначному выводу.

В качестве примера провальной попытки ответа на этот во-
прос можно привести мнение Арнольда Тойнби, который счи-
тал, что цивилизации рождаются, эволюционируют и адапти-
руются в ответ на различные «вызовы» географической среды.
По его мнению, те общества, которые оказались в стабильных
природных условиях, старались приспособиться к ним, ничего
не изменяя, и, наоборот, социум, который испытывал регуляр-
ные или внезапные изменения окружающей среды, неизбежно
должен был осознать свою зависимость от природной среды и
для ослабления этой зависимости противопоставить ей дина-
мичный преобразовательный процесс.

Ну вот и попробуйте, руководствуясь такими общими рас-
суждениями, объяснить, почему находившиеся в экстремаль-
ных природных условиях с большим количеством «вызовов»

природы жители Крайнего Севера или африканских пустынь не создали цивилизацию, а оказавшиеся в гораздо более стабильных природных условиях Средиземного моря предки древних греков, римлян и прочих финикийцев, наоборот, очень даже удачно цивилизовались?

Цивилизационные концепции Тойнби и близких к нему Шпенглера и Данилевского были крайне неоднозначно встречены научным сообществом. Хотя сейчас их труды почему-то считаются фундаментальными работами в области изучения истории цивилизаций, поначалу их теоретические разработки встретили серьёзную критику. Одним из наиболее последовательных критиков цивилизационной теории выступил известный философ и социолог Питирим Сорокин, который указал, что «самая серьёзная ошибка этих теорий состоит в смешении культурных систем с социальными системами (группами), в том, что название «цивилизация» дается существенно различным социальным группам и их общим культурам – то этническим, то религиозным, то государственным, то территориальным, то различным многофакторным группам, а то даже конгломерату различных обществ с присущими им совокупными культурами», в результате чего ни Тойнби, ни его предшественники так и не смогли назвать главные критерии вычленения цивилизаций, равно как и их точное количество.

Другие теории не лучше. Появившаяся во второй половине 20 века теория этногенеза Н. Гумилева основана на некоей «пассионарности». Например, гунны или кто там еще приобрели «пассионарность» и всех завоевали. А потом потеряли эту «пассионарность» и исчезли. И если можно гадать, кто такие гунны и что такое этнос в понимании Гумилева, то «пассионарность» обсуждать бесполезно – остается только верить, будто автору это было точно известным. Видимо, что-то из области пресловутых «пси-фактора», «тонких полей» или магии вуду.

В итоге до сих пор не выработано ни общепринятого определения цивилизации, ни механизма ее происхождения. Ситуа-

ция напоминает состояние научной мысли о деньгах: до сих пор нет единого определения, что такое деньги, нет ни одного законодательного определения денег, но все уверенно рассуждают о них, предполагая, что это и так всем известно.

Во второй половине 20 века научная мысль уже воспринимала как должное «самозарождение множества цивилизаций» (наверное, потому, что это много раз повторяли как заклинание) и перешла в сторону предсказаний.

В 1992 году американский ученый Ф. Фукуяма выдвинул мрачную футурологическую теорию в книге «Конец истории и последний человек». В таком же пессимистическом ключе выступил в 1993 году и автор нашумевшей «теории столкновения цивилизаций» С. Хантингтон, который утверждает, что принадлежность к определенной цивилизации является самым важным уровнем самоидентификации личности и что различия между цивилизациями не только реальны, но и фундаментальны; цивилизации отличаются друг от друга историческим прошлым, культурой, обычаями и, самое главное, религиозной принадлежностью; в будущем цивилизационная и/или религиозная принадлежность будет играть ключевую роль.

Ни больше ни меньше как «принадлежность к определенной цивилизации является самым важным уровнем самоидентификации личности». Тут люди при переписи населения иногда не могут определиться, как записать свою национальность – эльф или гоблин, а Хантингтон с чего-то взял, что все способны понять, к какой цивилизации они принадлежат.

По логике, важнейшим элементом цивилизационных теорий должны быть теории происхождения государства, но как-то так получается, что они существуют сами по себе. Не претендуя на полноту, сделаем краткий обзор некоторых теорий возникновения государства.

- Патриархальная (Р. Филмер) теория трактует процесс возникновения государства как результат последовательного объединения семей, родов, племен в общности, государства. Государство рассматривается как

большая семья, в которой отношения монарха и его подданных отождествляются с отношениями главы и членов семьи.

- Теократическая (Аврелий Августин, Фома Аквинский) концепция связывает возникновение государства с волей Бога. Государство – часть порядка, установленного Богом, результат божественного промысла. Теократическая концепция безраздельно господствовала в эпоху Средневековья.
- Органическая (Герберт Спенсер). Государство есть некий общественный организм, состоящий из отдельных людей, подобно тому, как живой организм состоит из клеток, то есть он утверждал, что государство образуется одновременно со своими составными частями – людьми – и будет существовать, пока существует человеческое общество. Государственная власть – это господство целого над своими составными частями, выражающееся в обеспечении государством благополучия своего народа.
- Психологическая (Г. Тард, Л. Петражицкий, Ж. Бюрдо). Основа государства – психологическая потребность человека жить в рамках организованного сообщества. Общество и государство есть сумма психологических взаимодействий людей и их различных объединений и следствие психологических закономерностей человека.
- Договорная теория (Т. Гоббс, Дж. Локк, Д. Дидро, Ж.-Ж. Руссо). В соответствии с этой теорией, государство возникло в результате добровольного соглашения людей в целях обеспечения своих основных прав и свобод.
- Патримониальная (Р. Галлер) теория считает первоосновой государства возникновение права собственности на землю.

- Расовая (Ж. Гобино, Ф. Ницше) теория предполагает что государство создают высшие расы, господствующие над низшими.
- Теория завоевания, или насилия (Л. Гумплович, К. Каутский, Е. Дюринг), объясняет процесс возникновения государства необходимостью закрепления господства более сильных социальных групп над слабыми. Государство возникает как следствие завоевания одних групп другими.
- Классовая (К. Маркс, Ф. Энгельс) теория в качестве основных факторов образования государства выделяет развитие общественного разделения труда, возникновение частной собственности, классов и эксплуатации одних классов другими. Государство создается экономически господствующими группами для подчинения себе неимущих слоев населения.
- Диффузионная (Ф. Гребнер). Государство возникает в результате передачи опыта управления от одних народов к другим.
- Ирригационная (К. Виттфогель) теория. В процессе строительства крупных ирригационных сооружений формировались группы людей, организующих строительные работы. Именно они стали основой государственного аппарата. Абсолютизируется роль географического фактора.
- Инцестная (половая) (К. Леви-Стросс). Введение запрета кровосмешения (близкородственного скрещивания) привело к выделению человека из природы и возникновению государства.
- Спортивная (Х. Ортега-и-Гассет). Возникновение государства обусловлено происхождением игр, физических упражнений и спорта. Родовая и военная аристократия возникли как результат проведения соревнований.
- Кроме, пожалуй, совсем курьезных «половой» и «спортивной» теорий, все остальные имеют рациональное

зерно и здравый смысл. Так и хочется высказать парадоксальное на первый взгляд суждение «все упомянутые теории правильны».

- Справедливость сразу многих из перечисленных теорий государства можно показать на хорошо всем известном примере колонизации англосаксами территорий индейцев Северной Америки и создания США:
- Расовая теория: англосаксы, которые индейцев за людей не считали, завоевали их земли, на которых раньше не было государственности, и создали своё государство США.
- Патримониальная: только прибывшие в Северную Америку европейцы ввели четкое право собственности на землю, огораживание и документальную фиксацию прав, а индейцы, в общем-то, понимали территории как занятые племенем в данный момент.
- Диффузионная теория: так называемые «пять цивилизованных племен» индейцев переняли у англосаксов принципы цивилизации – они создали собственные населенные пункты, занялись производством хлопка, применяли рабский труд негров, выпускали газеты на своем языке, создали школы и т. п.
- Договорная теория: государство США возникло на основе договора между английскими колониями «в результате добровольного соглашения людей в целях обеспечения своих основных прав и свобод». Сюда же можно добавить «психологическую» теорию: колонисты создали государство в том числе и для своего психологического комфорта – и «теократическую»: на долларах США до сих пор есть надпись «In God we trust» – «В Бога мы веруем».
- Теория завоевания (насилия): более сильная социальная группа англосаксов подчинила себе более слабую социальную группу индейцев и закрепила свое господство над ними.

Мы видим, что совершенно различные теории государства достаточно неплохо соответствуют реальным общественным событиям, но с разных точек зрения, как в знаменитой притче о трех слепых мудрецах, которые отправились изучать слона. Один исследовал хобот, другой – ногу, третий – хвост, а затем они собрались и начали спорить, чье описание правильнее, но каждый так и остался при своем мнении. Хорошо хоть объект исследования был им известен. Гораздо хуже ситуация «слонато я и не приметил»...

Имея на вооружении такие теории цивилизации и государства, которые представляют из себя по сути идеологию или описательные рассуждения, а не точную науку, историки толкуют события по своему разумению, социальному заказу и пишут кто во что горазд. В результате ученый диспут превращается в спор о терминах на уровне мнений, и все получают «непредсказуемое прошлое».

В 19 веке знаменитый и тонкий английский историк Томас Бокль в своей «Истории английской цивилизации», оплакивая судьбу исторической науки, сожалеет, что «историю писали люди, вовсе не способные к решению своей великой задачи, что до сих пор мало собрано нужных материалов. Вместо того чтоб говорить нам о предметах, которые одни имеют значение, вместо того чтобы излагать нам успехи знаний и путь, на который вступает человечество при распространении знаний, – вместо этого большая часть историков наполняют свои сочинения самыми пустыми подробностями, анекдотами о государях, о дворах, бесконечными известиями о том, что было сказано одним министром, что думал другой, и, что всего хуже, длинными известиями о войнах, сражениях, осадах, вовсе бесполезными для нас, потому что они не сообщают новых истин и не дают средств к открытию их».

В конце 19 века Лев Мечников в оставшейся незавершенной работе «Цивилизация и великие исторические реки» писал: «Всегда и всюду история заносит на свои скрижали лишь тяжкий, очень часто кровавый труд, который существующее в

данный момент поколение выполняет ради пользы неизвестного будущего.

Задача, к разрешению которой я стремлюсь, может быть сформулирована в следующих словах: какая таинственная сила налагает на некоторые народы то ярмо истории, которое остается неизвестным для значительного количества племен?»¹

Таким образом Томас Бокль фактически поставил диагноз исторической науке: «...вовсе бесполезных для нас, потому что они не сообщают новых истин и не дают средств к открытию их». А Лев Мечников поставил задачу выявить, «какая таинственная сила налагает на некоторые народы то ярмо истории». С тех пор диагноз исторической науки не изменился, а задача выявления «таинственной силы» так и не получила удовлетворительного ответа.

Если сравнить государства с огромными многопрофильными предприятиями (а они по сути таковыми и являются), то вместо истории предприятия нам подсовывают историю жизни директоров и их междоусобных разборок путём использования трудовых коллективов.

Очень бегло прикинем, что историческая наука говорит по следующим вопросам. Каковы критерии величия цивилизации? Каково современное состояние территорий и народов бывших великих цивилизаций? В чем заключаются уроки предыдущих цивилизаций, то есть причины их возвышения и разрушения?

В истории первыми называются многотысячелетней давности цивилизации Ассири-Вавилонии (Месопотамии), Египта, Индии, Китая и Америки. На каком основании делается вывод об их величии? В первую очередь – на основании сохранившихся остатков городов, больших сооружений. Это верно с той точки зрения, что в те времена все делалось в первую очередь силой рук человека и в меньшей степени – животных.

¹ Л.И. Мечников «Цивилизация и великие исторические реки», М., Прогресс, Пангея, 1995, с. 288

Для больших сооружений требуется собрать много рабов, нужны строительные материалы, инструменты, архитектурные познания и пр. Кроме того, вывод о мощи цивилизации делается на основании данных о металлообработке, кораблестроении, земледельческой культуре, письменности, состоянии науки и прочая, и прочая. И это тоже верно, поскольку развитые ремесленные и научные навыки свидетельствуют о возможности не только удовлетворить насущные потребности в питании, одежде и жилище, но и заняться другими задачами.

Таким образом, можно сделать промежуточный вывод о том, что цивилизация характеризуется способностью концентрировать человеческие и прочие ресурсы и активно использовать для создания перечисленных признаков цивилизации.

Практика – критерий истины. Но почему-то с этой точки зрения древнейшие цивилизационные процессы (как их описывают учебники) не дают нам никаких положительных примеров. Несмотря на былое могущество, все эти цивилизации рухнули и ничего в тех же местах у тех же самых народов не получило дальнейшего развития, хотя, казалось бы, – фора перед остальным миром была даже не в столетия, а в тысячелетия!

Смотрим, что осталось от цивилизации древнего Египта. Ну и где ее следы в обозримом прошлом? Где ее достижения? В 19–20 веках в основном нищие феллахи и замызганные бедуины, голодающая и несамодостаточная страна, да и сейчас, несмотря на успехи нефтедобычи и туризма, Египет себя продовольствием не может обеспечить.

Ассиро-Вавилония (Месопотамия, Междуречье, Вавилон), т. е. территория современного Ирака. Современная ситуация аналогичная, только нефть немного спасает.

Китай, Индия и прочие «древнейшие цивилизации» при ближайшем рассмотрении по состоянию на конец 19 века, оказывается, недалеко ушли от уровня Монголии!

Византийская империя, а потом Великая Порта, она же Оттоманская империя (теперь это территории Турции, Болгарии, Греции и проч.) рухнула в 19 веке. И что оставила в наслед-

ство, кроме некоторого количества руин? Сельскохозяйственную территорию с бедным населением.

Великие морские державы Испания с Португалией – та же картина в 19 веке. Что случилось с великими морскими державами Венецией с Генуей?

Всё, что открывалось в средние века в Европе, оказывается, уже тысячелетия было известно в Китае или Индии, но почему-то вдруг там напрочь было забыто.

И ведь часто так – то запустение, то процветание. То придумают, то забудут. Классическая история на эти вопросы ответа не даст. Только невнятные бормотания о том, что кто-то разграбил, вытеснил, потерял пассионарность, и прочий бред. А потом почему-то вдруг опять «страна процветает»? А потом опять упадок... То вдруг научатся кирпичи делать, то опять забудут...

Как будто вся история построена по детскому анекдоту: «Шел ёжик, забыл, как дышать, – и умер. А потом вспомнил – и дальше пошел».

Создаётся впечатление, что цивилизация может похвастаться только результатами древних Греции и Рима. Вот от них много чего осталось, и современная западная цивилизация считается прямой их наследницей. Но и в этом случае многое неясно. То древний Рим в 4 веке исчез, то вдруг на рубеже 18–19 веков, более чем через тысячу лет, все государства Европы, находившиеся тогда практически на древнеримском техническом уровне, затеяли модные сейчас игры в стиле «историческая реконструкция древнего Рима». Снова «чудеса ёжика»?

И на все эти вопросы ни теории цивилизации, ни теории государства не дают ни готовых ответов, ни методологии поиска ответов и доказательств их истинности. Уже сколько раз издавались фундаментальные книги, в которых торжественно излагалось «ничто», выдаваемое за «нечто», эти книги надолго становились маяками, ведущими в тупик науку, ибо «учёные – как шутил Анатолий Франс – весьма часто отличаются от нормальных смертных способностью восхищаться многословными и сложными заблуждениями».

Леонардо да Винчи выразился ещё жестче: «Никакой достоверности нет в науках там, где нельзя приложить ни одной из математических наук, и в том, что не имеет связи с математикой».

Чтобы уйти от гуманитарной болтовни на уровне мнения, когда оригинальность вырастает из нового толкования, споры ведутся о терминах и т. п., перед собой была поставлена задача создать теорию, максимально приближенную к критериям, принятым в точных науках (измерение, эксперимент, проверяемость). В идеале теория должна быть свободна от оценочных суждений, потому мы будем максимально дистанцироваться от понятий культурологических, религиозных и прочих идеологизированных явлений.

Простота основополагающих аргументов специально сведена к уровню примитивности (= примативности = первичности), чтобы избежать вольного толкования:

– Все люди (и группы людей) для обеспечения своей жизни добывают и потребляют полезные ресурсы (еда, одежда и прочее)? Да.

– Мы можем установить, где добываются ресурсы (изготавливаются товары), как и по каким путям транспортируются к месту потребления? Да, если есть информация.

– Мы можем дать количественную и качественную оценку ресурсо(товаро)потокам в динамике применительно к каждому историческому периоду? Да, если есть информация.

Эти и другие подобные вопросы и ответы на них станут нашей путеводной звездой, нитью Ариадны, которая не даст запутаться в лабиринте цивилизационных процессов и покажет истинные дороги истории человечества.

У автора вовсе нет амбиций сносить упомянутую глыбу накопленных теоретических разработок общественных наук «до основанья, а затем...», отношение к ним достаточно нейтральное, поскольку предлагаемая логистическая теория ци-

визации основывается совсем на других предпосылках и их наработки использует в минимальной степени. Самое удивительное, что использованные в качестве основы факты хорошо известны, изучены различными науками, но почему-то до сих пор никто не взялся их сопоставить. Без ложной скромности, говоря словами Томаса Бокля, настало время «сообщить новые истины и дать средства к открытию их».

А теперь – к делу.

Глава 2.

Логистика – conditio sine qua non цивилизации

*Сделать сложно очень просто,
а вот сделать просто – очень сложно.*

Конструктор оружия Г.С. Шпагин

Даже в популярном изложении нельзя совсем обойтись без специальных терминов, заменяющих каждый раз длинные пояснения. В качестве примера – название этой главы «Логистика – conditio sine qua non цивилизации».

Логистика в современном понимании – это наука, предмет которой заключается в организации рационального процесса передвижения товаров и услуг от поставщиков товаров к потребителям, функционирования сферы обращения продукции, товаров, услуг, управления товарными запасами, создания инфраструктуры товародвижения. В целом логистика – это учение о наиболее выгодном планировании, управлении и контроле движения материальных, энергетических, информационных и финансовых ресурсов в различных системах. Логистика – достаточно молодая наука, но фактически существует со времён возникновения цивилизации (от греч. λογιστική [логистике] – искусство вычислять, рассуждать). Conditio sine qua non – латинское изречение, означающее буквально «условие, без которого не/нет».

Другими словами, в заголовке сказано что «Система планирования, управления и контроля перемещения материальных, энергетических, информационных и финансовых товарных ресурсов – главное условие, без которого нет цивилизации». Это и есть почти то самое понятие цивилизации, которое будет рассматриваться в рамках логистической теории.

Определение получилось «почти то», но ещё не то самое, к более точному определению и следующим из него выводам мы подойдём в три шага:

- проследим цепочку рассуждений, подводящих нас к «логистическому» определению цивилизации;
- затем покажем механизм рождения цивилизации и дадим её определение;
- рассмотрим основные принципиальные схемы дальнейшего развития цивилизации.

1. Разграничение цивилизации и «не-цивилизации»

Задолго до возникновения цивилизации абсолютно все люди на Земле жили в так называемом первобытном состоянии. Появление и развитие цивилизации очень долго никак существенно не влияло на сложившийся образ жизни подавляющего большинства населения земного шара, ведь энергетическая эпоха «мускулы – дрова» естественным образом ограничивала пределы численности цивилизованного городского населения. И только с освоением цивилизацией всё новых источников энергии, преимущественно со второй половины 19 века, городское население начало расти как на дрожжах, и только в 20 веке цивилизованное население наконец-то стало не просто заметной, но и существенной частью всего человечества.

Поэтому, прежде чем анализировать сравнительно недавно возникшую цивилизацию, нужно разобраться с понятием того самого первобытного состояния, в котором сначала очень долгое время жило вообще всё человечество, а затем уже во времена цивилизации продолжало жить подавляющее большинство человечества.

Понимая, в чем заключается сущность первобытного, «нецивилизованного» образа жизни, гораздо легче оценить те новшества, которые дали возможность «первоцивилизированным» обществам успешно развиваться и создать ту цивилизацию, которую мы наблюдаем в настоящее время.

Сначала определим общие существенные, необходимые и достаточные признаки тех человеческих сообществ, которые

не будут нами относиться к цивилизации в рамках данной логической теории. Терминов, обозначающих такие общества, наплодили достаточно много: «первобытное общество», «первобытнообщинный строй» или «дикость» по трехчленной классификации Фергюсона и Моргана, «неконтактные народы», «доисторические народы» и проч., так что нам придётся пользоваться наиболее нейтральным термином «первобытное общество».

Все первобытные общества очень разные, они отличаются друг от друга расовым, национальным, этническим составом, культурными, языковыми, религиозными и прочими особенностями. Разнообразие жизненного уклада первобытных обществ обусловлено и местными географическими особенностями: климат, рельеф, имеющиеся пищевые и другие ресурсы. И тем не менее, обнаруживая такие племена в процессе географических открытий, цивилизованные народы однозначно относили их к первобытным обществам, даже не вникая в подробности их социального уклада.

Так по каким же признакам первооткрыватели и исследовавшие их впоследствии ученые считали эти общества первобытными?

Первобытные общества не зависели от их цивилизации, они – вне существующей цивилизации.

У всех первобытных племён есть только одна общая отличительная особенность – система добычи ресурсов, называемая натуральным хозяйством, когда всё необходимое для жизни самостоятельно добывается непосредственно из окружающей природы, а не у других обществ и потребляется самими же, а не другими обществами. Именно это позволяет им жить совершенно самостоятельно, полностью изолированно и ни от кого не зависеть, только от природы и собственных усилий. Если же весь цивилизованный мир вдруг исчезнет, они будут продолжать жить точно так же, как и жили раньше.

Этот, вроде бы, исключительно примитивный и банальный вывод вовсе не так прост, как может показаться на первый взгляд.

В первобытных обществах существовали многие явления, которые учеными рассматриваются в качестве причин возникновения цивилизации или её признаков, но от этого наблюдаемые учёными первобытные общества не становились цивилизованными:

- расслоение (стратификация) общества: вожди, шаманы и т. п.;

- интенсификация кормовой базы продвинутыми методами земледелия, животноводства, рыболовства и прочее;

- разделение труда? Так оно изначально существует в любом обществе. Функции между людьми распределяются по половому, возрастному признаку, в зависимости от умственных и физических способностей и т. п. В той же деревне летом все на сельхозработах, а зимой занимаются ремеслом, каждый по своим умениям;

- разделение труда по умениям, специализация фактически образуют производство для внутреннего потребления тем же самым отдельно взятым племенем, первобытным обществом (одежда, посуда, оружие и орудия, средства транспорта – плоты и лодки). У африканского племени масаи существует специальная группа, занимающаяся исключительно изготовлением медных наконечников копий и стрел, то есть своего рода каста ремесленников, но масаи от этого не стали цивилизованными;

- обмены с другими первобытными обществами? Живущие натуральным хозяйством добывали еду, делали одежду, строили жилища и прочее в пределах удовлетворения своих текущих потребностей. Конечно, запасы могут создаваться в зависимости от климатических условий (лето – зима, сухой – влажный сезон) или от удачной охоты/собираательства, но это не самоцель для кого-то постороннего. Некоторые продукты эпизодически и даже сезонно-регулярно могли обмениваться другими племенами, но это не критическая для них процедура, лишь некое необязательное разнообразие;

– цивилизованные народы дарили обнаруженным первобытным народам бусы, зеркала и топоры, домашних животных, но это не превращало их в цивилизованные.

Перечисленные явления часто выдвигаются на роль цивилизующих факторов, но, как уже говорилось, учёными ещё не обнаружено ни одного примера «самозарождения» цивилизации в первобытном обществе. В приведенном перечне преднамеренно не упомянуты такие явления как «общественное разделение труда» и «товарное производство», которые действительно являются очень важными признаками цивилизации, но они будут рассмотрены далее с другой точки зрения.

А пока мы ещё раз повторим, что в рамках данной логической теории необходимым и достаточным признаком первобытного общества будет способ обеспечения себя жизненными ресурсами, известный под названием «натуральное хозяйство».

Как ни странно может показаться на первый взгляд, но с этой точки зрения к первобытным обществам относится и большинство земледельческих, крестьянских общин вплоть до середины 19 – начала 20 века (в разных странах разные временные границы), которые фактически тоже жили натуральным хозяйством. По классификации Фергюсона, это были «варвары», которые вступили в контакт с цивилизацией, но он не стал для них критически значимым. Деревня нормально существовала и без городских товаров. Однажды приобретенным металлическим топором могли пользоваться несколько поколений, хотя ещё в конце 19 века этнографические экспедиции обнаруживали даже на территории России деревни, в которых люди пользовались каменными орудиями – топорами, скребками и т. п. как старыми, так и недавно сделанными.

И причина вовсе не в пресловутой отсталости России. Даже в продвинутой Европе в 20 веке существовали первобытные общества.

В 1930-х годах профессиональный стоматолог из Кливленда Вестон Прайс предпринял беспрецедентное исследование в

поисках причин кариеса и других болезней. Он отталкивался от хорошо известного в его время факта об идеальном состоянии зубов у народов, живущих натуральным хозяйством в изоляции от цивилизованного мира и в то же время чрезвычайной распространенности кариеса у цивилизованных народов. Путем личного исследования живущих в изоляции людей и образа их жизни в естественной обстановке он выяснял, что может быть причиной кариеса у тех же самых людей, в тех же самых местах, когда они вступают в контакт с цивилизацией, и изложил свои выводы в книге 1939 года «Питание и физическое вырождение» («Nutrition and Physical Degeneration»), которая, к сожалению, до сих пор не переведена на русский язык полностью и профессионально.

Но здесь нас интересуют не крайне поучительные медицинские выводы, а его критерии отнесения общества к первобытным (по его терминологии – «примитивные народности»). В. Прайс ставил задачу так: «Среди остатков примитивных народностей был предпринят поиск контрольных групп, а также были изучены их контакты с современной цивилизацией, с целью отметить изменения, связанные со снижением иммунитета»¹.

География исследований Вестона Прайса безо всякого преувеличения включает в себя весь земной шар – 14 различных изолированных первобытных обществ: кельтов Гебридских островов, индейцев Северной Америки, эскимосов Гренландии, аборигенов Австралии, племён Индонезии, Африки и т. п. Но самое поразительное для современного человека то, что свои исследования он начал с нескольких изолированных от цивилизации примитивных обществ Швейцарии, живущих натуральным хозяйством в 1930-х гг.: «Для изучения пищи, произведенной в горных районах, с предполагаемой более высо-

¹ Вестон А. Прайс (Weston A. Price) «Питание и физическое вырождение» («Nutrition and Physical Degeneration»), 1939 г., глава 2 «Прогрессирующая дегенерация современной цивилизации»

кой питательной ценностью, что подтверждается низким уровнем заболеваний, включая разрушение зубов, я провел ряд исследований в Швейцарии в 1931 и 1932 годах. Я хотел найти группы швейцарцев, живущих в такой среде, где физическая изоляция побудила бы их питаться продуктами местного производства. Представители правительства Швейцарии, к которым мы обратились за помощью, предупредили, что найти такие группы будет непросто.

Однако, благодаря завершению строительства тоннеля Лешберг (Loetschberg) длиной 11 миль и строительству железной дороги через долину Леченталь, на уровне приблизительно мили над уровнем моря, стало возможным изучить группу из примерно 2000 человек. Изучение проходило незадолго до 1931 года. Практически всё, в чем нуждались люди долины, за исключением некоторых вещей, например, морской соли, веками производилось в самой долине.

Люди, живущие в этой долине, насчитывают в своей истории более дюжины веков. ... Кроме расщелины, через которую река течет в долину Роны, долина Леченталь практически полностью закрыта тремя высокими горными цепями, обычно покрытыми снегом. Частые оползни делают проход через узкое горлышко опасным или совсем невозможным многие месяцы в году.

Люди Лечентальской долины составляют сообщество из двух тысяч человек, а по сути – мир в себе. У них нет ни врача, ни стоматолога, потому что в них они практически не нуждаются; они не имеют полицейских или тюрем, также за ненадобностью. Их одежда сделана вручную из прочной шерсти овец.

Долина производит не только одежду, но и практически всё, что нужно для питания. Во всей Европе жители долины отличаются лучшим здоровьем.

Люди живут скоплениями в нескольких деревушках вдоль берега реки. Возделываемая земля используется для получения сена на корм скоту зимой и для выращивания ржи людям. Земли простираются до самых гор, покрытых лесом. Леса за-

ботливо охраняются, потому что они очень нужны, чтобы сбегать деревушки от лавин снега и камней»¹.

Таким же образом и мы в понятие первобытного общества будем включать не только живущие в полной изоляции племена «дикарей», но и имеющие некоторые контакты с цивилизацией поселения «варваров», то есть живущие натуральным хозяйством «деревни» в кавычках, поскольку в рамках данной логистической теории цивилизации это будет общим названием любых самодостаточных обществ, для которых постоянный контакт с цивилизацией ещё не стал критически важным.

Соответственно, в контексте логистической теории цивилизации, «город» будет использоваться как обобщающий термин для всех населенных пунктов, которые создаются, когда «сюда пришла цивилизация» – монастыри, остроги, крепости, военные базы, миссии, фактории, форты, порты, церкви, пристани, сторожевые башни, собственно города и древние городища и прочие.

Даже в общепринятом понимании термины «город» и «деревня» вполне приемлемы для разграничения «цивилизации» и «не-цивилизации». Во многих странах чуть ли не до 20 века можно было считать, что граница цивилизации проходила по городской, крепостной стене.

В противоположность «деревне» любой населенный пункт цивилизации – «город» не может существовать автономно, без связи с другими «городами», а также «деревнями», откуда он должен непрерывно получать необходимые для существования ресурсы. Если «город» по каким-либо причинам полностью теряет эти каналы поставки, он достаточно быстро исчезнет совсем или в лучшем случае превратится в «деревню».

¹ Прайс Вестон А. (Price Weston A.) Питание и физическое вырождение (Nutrition and Physical Degeneration). 1939. Глава 3 «Изолированные и современные швейцарцы».

Известный историк Фернан Бродель, давая обобщенную характеристику Франции, пишет: «*Городок: как он устроен*. Всякий городок живет лишь благодаря тому, что его рынки, ярмарки, службы, площади приносят пользу окрестным деревням и деревушкам. Неразрывно связанный с деревнями и дополняющий их, городок «извлекает средства существования [и оправдывает само это существование], лишь вступая в многообразные сношения с окружающим миром, разрастается только благодаря этим сношениям. Как правило, он располагается на перекрестке, чаще всего при въезде в долину или при выезде из нее, всегда или почти всегда на границе двух краев с различной специализацией, жители которых обмениваются между собою плодами своего труда»¹.

«Городок, как правило, подчиняет своему владычеству все крестьянские деревни, которые нуждаются в его услугах, но без которых он сам очень скоро бы зачах»².

Как цивилизация в целом, так и каждый цивилизованный человек не могут существовать без привычной системы обслуживания, без системы обеспечения ресурсами.

Цивилизованного человека можно сравнить с животным в зоопарке, которое существует в своей клетке-квартире и хорошо знает, где находится кормушка, но не представляет полностью, откуда что появляется. Естественно, что современный человек и не может понять, как жили все люди до появления так называемой цивилизации. Стереотипные представления на эту тему как правило ограничиваются следующим набором: первобытнообщинный строй, каменные топоры, палка-

¹ Бродель Фернан (Braudel Fernand) Что такое Франция? Ч.1 «Пространство и история». М.: Издательство имени Сабашниковых, 1994. С. 134.,

² Бродель Фернан (Braudel Fernand) Что такое Франция? Ч.1 «Пространство и история». М.: Издательство имени Сабашниковых, 1994. С. 135.

копалка, коллективная охота на мамонта и образ обезьяноподобного существа в звериной шкуре. Всё. Ярлык навешен.

Цитирую полностью статью «Аборигены» из Археологического словаря¹:

«АБОРИГЕНЫ (от лат. ab origine – от начала) – коренные жители какой-либо области, в противоположность мигрантам. А. соответствует др.-греч. автохтоны. Обычно под аборигенами понимают отсталое население. Напр., аборигены Австралии не знают земледелия и скотоводства. Они живут так, как жили наши предки в донеолитические времена, 8–10 тыс. лет назад. Однако они хорошо знают природу, знают, где и как можно искать себе пищу. О жизни аборигена Ф. Робертса, который прошел путь от охотника каменного века до известного врача Австралии, Д. Локвуд написал книгу «Я – абориген» (М., 1971). «Я чистокровный абориген из племени алава, – рассказывает Робертс. – Я прошел все испытания племенной инициации и соблюдал табу... Я верю в Змею-радугу, но верю также в нашего Господа Бога, хотя противоречие между этими религиями приводит меня в замешательство.

В юности меня учили выслеживать диких животных и охотиться на них, жить только тем, что дает земля, кормить свою семью с помощью копий и вумуры (копьеметалки)... Несмотря на то, что я стал цивилизованным человеком, я всегда останусь аборигеном. У меня есть обязанности перед племенем...»

Каждые три года Робертс снимает с себя одежду и вместе со своими соплеменниками пешком путешествует через всю Австралию. Они берут с собой только каменные орудия, а пищу находят в лесу и на полянах (Робертс, кроме того, носил сумку с лекарствами).

Однажды во время такого путешествия аборигены встретились с белыми моряками, брошенными в джунгли для изучения реки. Исследователи голодали. Питание им сбрасывали

¹ Матюшин Г.Н. Археологический словарь. М.: «Просвещение», 1996.

с самолета. Хотя они имели всевозможные орудия лова, оружие, но никак не могли ни поймать рыбу, ни убить дичь. Белые пили грязную воду и болели дизентерией. На вопрос, почему они пьют эту воду, белые ответили: «Потому что другой нет».

Галбаранга (абориген) рассмеялся. Некоторые из наших мужчин тоже улыбнулись.

– Чистая вода под вами, – сказал Левша.

– На том самом месте, где вы стоите...

С помощью двух аборигенов он вынул несколько фунтов песка. Отверстие немедленно наполнилось свежей водой. Белый закричал:

– Эй, Блю! Свежая вода! Смотри, чистая как кристалл!..

– А не поймаете ли вы нам рыбы? – попросили белые.

– Хорошо, – сказал Галбаранга. – Сколько?

– По одной на каждого.

Мужчины, что помоложе, побежали к реке и через час принесли дюжину больших рыб. Моряки молчали, но глаза их были красноречивее любых слов...

Когда мы подошли к лагерю, моряки разговаривали с нами добродушно, но с оттенком жалости, может быть, из-за того, что мы были голые и грязные. Теперь они прониклись к нам уважением...»

Как показывают последние исследования, люди, до сих пор живущие на уровне каменного века, не так уж беспомощны. На своей земле абориген «точно знает, что она производит и в какое время года. Он знает, какими способами обеспечить себя всем этим. Соответственно он распределяет посещения различных частей своей охотничьей территории... в хижинах туземцев всегда царит изобилие... за два-три часа могут добыть достаточно пищи на целый день», – пишет один из первых исследователей Австралии Дж. Грей.

В.Р. Кабо приводит данные о другом племени, которое тоже сейчас живет на уровне охотников каменного века, – о бушменах Африки: «Для того чтобы обеспечить достаточным количеством пищи всех членов группы, каждому взросло-

му достаточно было трудиться 2,5 дня в неделю, если считать за рабочий день 6 часов. Это составит 15 часов в неделю или 2 часа 9 минут в день... Напомню, что бушмены, подобно аборигенам Австралии, живут в экстремальных условиях».

Запомним интенсивность труда в первобытном обществе: чтобы обеспечить достаточным количеством пищи всех членов группы в экстремальных условиях, каждому взрослому достаточно было трудиться 2,5 дня в неделю, если считать за рабочий день 6 часов. Это составит 15 часов в неделю или 2 часа 9 минут в день. А в райских условиях экваториального климата вообще можно почти не беспокоиться: еда и всё необходимое под рукой, надо только знать куда и когда её протягивать.

Вот так при своем натуральном хозяйстве, примитивном только с нашей точки зрения, преспокойно жили они без цивилизации многие-многие тысячи лет и жили бы ещё, но к ним в разных точках земли стали приходить цивилизаторы-колонизаторы, которые очень многому научились именно у первобытных племен, ведь те как свои пять пальцев знали местность, свойства растений, повадки животных и т. п. К примеру, всем известные консервы «тушенка» изобрели индейцы Северной Америки, которые далеко не всегда могли своевременно съесть тушу добытого бизона весом около тонны и вываривали мясо, которое запечатывалось сверху «крышечкой» из застывшего жира. Сушеное и грубоизмельченное бизоново мясо, называемое пеммиканом, использовалось индейцами для зимних запасов, а для цивилизации этот рецепт индейцев оказался незаменимым при снаряжении пищевыми запасами полярных экспедиций.

Таких примеров хватит на целую книгу, но наша задача заключается не в восхвалении или принижении того или иного образа жизни, а в беспристрастном разграничении способов обеспечения общества жизненно важными ресурсами, поэтому для закрепления ещё раз повторяем:

– как возникает и существует «деревня»? Она образуется везде, где люди приноровились к местным условиям и сумели

самостоятельно добывать из окружающей среды всё необходимое для своего существования. Отсутствие связи с другими «деревнями» и «городами» совсем не мешает ей существовать;

– как возникает и существует «город»? Он образуется только на путях сообщения, обеспечивающих взаимобмен нужными ресурсами с другими городами и деревнями. Если пути сообщения перекрыть, то город как таковой исчезнет («вымрет») или превратится в деревню.

Оценивая различия первобытного натурального хозяйства и «не-натуральной» экономики хозяйства цивилизации по признаку географического разделения труда, достаточно легко понять, что существенным признаком цивилизации является именно удаленная доставка товарных ресурсов, вызванная географическим разделением производителя и потребителя, осуществляемая специализированными структурами – а это и есть логистика.

Другими словами, **решающим критерием для разграничения цивилизации и «не-цивилизации» будет логистический способ обеспечения изучаемого общества предназначенными для потребления полезными ресурсами – либо им самим полностью самостоятельно и непосредственно из природы (первобытное общество), или преимущественно через другие общества и для других обществ (цивилизация).** То есть откуда общество берет ресурсы для конечного потребления: непосредственно из природы – и общество независимо («деревня»), либо опосредованно через другие общества – тогда общества становятся взаимозависимыми («города»).

2. Происхождение цивилизации и её главные элементы

Логистическая схема жизни человека современного в сущности не так сильно отличается от первобытного: он тоже утром уходит из дома для добычи пропитания, перемещается между работой, магазинами и проч., а затем возвращается

домой и тащит разные нужные и ненужные покупки. Разница только в других возможностях перемещения и в том, что ресурсы для своего потребления цивилизованный человек добывает не непосредственно из природы, а в основном живёт на готовеньком: другие люди всё уже для него приготовили и подвезли на доступное расстояние. В таких условиях плотность населения может быть невообразимо высокой и приближаться к условиям содержания животных на ферме, кур на птицефабрике, только подвози корм в достаточном количестве.

В отличие от цивилизации, небольшая численность всех первобытных обществ (максимум 100–150 человек) ограничена пределами кормовой базы, которая, разумеется, зависит и от плодородия окружающей природы, умения и навыков её использовать, но, в первую очередь, доступная для использования площадь зависит от пределов дальности дневного челночного (маятникового) пешего перемещения. На добычу еды и других ресурсов первобытные люди, так же как и современные цивилизованные, утром уходили от жилища и к ночи обязательно возвращались.

Достаточно легко прикинуть, что в первобытном обществе предел дневной пешей досягаемости составлял максимум 15–20 км. Человек может за 4 часа пройти 20 км (при неплохой скорости пешего перемещения 5 км/час), столько же потребуются и на обратный путь, поэтому при 12-часовой продолжительности дня на охоту, собирательство и неизбежный отдых остается всего 4 часа, а ведь обратный путь может занимать гораздо больше времени из-за усталости, необходимости тащить добычу и просто из-за случайностей. Другими словами, в идеальном случае территория для прокорма ограничена окружностью с радиусом до 15–20 км = максимальная площадь 120 кв. км, а в реальности – гораздо меньше, иначе будет ситуация: как только добрался – уже пора уходить. Есть ещё такой вполне понятный нюанс, как энергетическая рентабельность действий: если человек получает корма меньше, чем он тратит на его добычу, то смерть от истощения неизбежна, ну, примерно, как если зарплаты хва-

тает только на транспорт и обед на работе. В действительности радиус предела доступности редко превышал 10 км, причем в этом случае движение «туда-оттуда» занимало 4 часа. Не вернуться домой до наступления темноты означало подвергаться повышенному риску быть съеденным хищниками, заблудиться, замерзнуть и проч. Таким образом, площадь доступной ресурсной базы «деревни» составляла не более 50 кв. км.

Что происходит, когда численность племени превышает возможности доступной площади кормовой базы? В классическом варианте часть племени, как правило, группа молодежи, уходит на новое место и начинает жить самостоятельной жизнью, при этом может иногда контактировать с «материнским» племенем, но и совершенно спокойно может жить в полной изоляции, постепенно теряя возможность контакта даже в языковом отношении. По наблюдениям антропологов, например, в Новой Гвинее, зачастую даже племена, живущие всего в 10 километрах друг от друга, уже плохо понимали соседей, а на большем расстоянии вообще воспринимались как чужаки.

Используя биологические аналогии, можно сказать, что натуральное хозяйство, первобытное общество, представляет из себя одноклеточный организм, который размножается делением, и его порождение – новый одноклеточный организм – так же не нуждается в «родителе», как и тот – в своих предках.

Пределы роста численности первобытного племени могли быть несколько повышены за счёт использования одомашненных животных, освоения земледелия, новых методов охоты и рыболовства, но принципиальная логистическая система организации натурального хозяйства не менялась, и первобытные «одноклеточные» общества всегда следовали тем же самым путём воспроизводства – образования новых таких же самодостаточных «одноклеточных» обществ.

Но однажды где-то был найден другой путь развития, который вышел за рамки натурального хозяйства и привел к географическому разделению труда со всеми сопутствующими обстоятельствами – появился зародыш цивилизации.

Цивилизация возникла тогда, когда из основного «материнского» племени выделилась особая неполноценная подчинённая группа, специально предназначенная для удалённого транспортного обеспечения ресурсами основной группы, и при этом образовалась устойчивая взаимозависимая связь между «материнским» и выделившимся социумом.

Именно так возникла первая логистическая структура транспортного дистанционного снабжения ресурсами, которая и является тем самым «условием, без которого нет» цивилизации, её необходимым и достаточным признаком.

Снова проводя биологические аналогии, можно сказать, что общество стало «многоклеточным», причем разделившиеся «клетки» не разошлись навсегда, а остались в контакте и специализировались одна – на управлении и преимущественном потреблении, другая – на подчинении и преимущественной добыче ресурсов.

Залог будущих успехов «первоцивилизованного» племени был заключён именно в этой структурной особенности, которая позволила ему в дальнейшем вырасти в очень большой организм цивилизации. Герберт Спенсер со своей органической теорией в этом смысле был прав: цивилизацию вполне можно сравнить с «живым организмом», имеющим специализированные органы. В общем смысле специализация считается главным признаком развития, эволюции, прогресса.

Но не текущий уровень развития, и не только освоение транспорта, и вовсе не богатая ресурсная база позволили выдвинуться первооткрывателям цивилизации, а открытие логистики, системы дистанционной добычи и доставки транспортом ресурсов для конечного потребления. Постоянная связь между разделёнными территориально и связанными транспортом частями одного племени, а также возможность теоретически безгранично увеличивать размеры ресурсной базы за счет удлинения цепочек взаимосвязанных частей племени позволили «первоцивилизованному» племени концентрировать

усилия, расти и развиваться, выйти за рамки территории, ранее ограниченной дневным маятниковым ходом первобытного человека.

Образно говоря, вместо «ложноножек одноклеточного организма» первобытного общества у «первоцивилизованного» общества образовались «длинные руки цивилизации», и этими руками новорожденная цивилизация могла дотянуться не просто гораздо дальше, а практически до любых ресурсов, что впоследствии и произошло.

Следует особо подчеркнуть, что разделившиеся «первоцивилизованные» общества стали неравноценными, что обеспечило их взаимозависимость и устойчивую взаимосвязь, иначе самодостаточность быстро привела бы их к сепаратизму и превращению отделившегося общества в такое же обычное первобытное, как и все остальные. Кстати, именно этот вектор деградации и наблюдается при изоляции от цивилизации – политика автаркии, последствия социальных и техногенных катастроф, движение дауншифтинга и прочее. В то же время именно с сепаратизмом и самодостаточностью идет постоянная борьба цивилизации, ибо такими людьми и обществами очень трудно управлять – им почти ничего со стороны не нужно.

Неравноценность образовавшихся социумов «первоцивилизованного» общества, скорее всего, была обусловлена естественным половым распределением ролей: женщина – хранительница домашнего очага и собирательница всего полезного на ближайшем к жилищу пространстве, а мужчина – охотник-добытчик-защитник на дальних подступах к дому.

Поэтому отделившееся зависимое общество, обязанное обеспечивать основное общество ресурсами, состояло, по всей видимости, полностью из молодых мужчин охотников-добытчиков, что вполне соответствует традициям первобытного матриархата. Сохранившиеся до настоящего времени немногие первобытные матриархальные племена дают нам печальное, но узнаваемое зрелище мужчин на положении рабов в джунглях на отхожем промысле, которых иногда допускают до

тела в качестве вознаграждения за хорошо выполненную работу, для размножения и для собственной улады. Впрочем, за подобными примерами и не надо так далеко ходить.

В историческое время основное «материнское» общество вполне узнаваемо называлось метрополией (буквально «город-матка»), а отправляемые на добычу ресурсов почти исключительно мужские сообщества образовывали колонии, кормившие метрополию, которая в свою очередь обеспечивала их для этого всем необходимым – оружием и другими полезными и не очень штучками (так устроена «колониальная торговля»). Примерно так же сейчас гастарбайтеры отправляются в дальние края для обеспечения жизни своих семей, по сути, давно известный вахтовый метод, но сейчас они возвращаются, а тогда их отправляли в «бессрочную командировку».

Греческая, и римская, и все последующие колонизации строились по такому же канону: молодые мужчины посылались, как в армию по призыву, «на заработки», то есть на колонизацию¹. В метрополии-«городе-матке» оставалась классическая триада «старика, женщины и дети».

В целях краткости изложения мы вынуждены пропустить здесь подробный и увлекательный разбор, какими способами метрополия («город-матка») осуществляла контроль своих находящихся вдалеке мужских молодежных колоний, чтобы они не застряли в чужеродной «звезде» и не начали работать на благо другой экономики, хотя всё это совершенно очевидно для любой женщины, а остальные 50 % населения могут раскинуть мозгами.

Вообще-то, способы контроля и управления – это и есть те самые социальные взаимоотношения, анализом которых занимаются созданные к настоящему времени теории цивилизации и государства и прочие общественные науки – им и

¹ См., например, Колобова К.М. Из истории раннегреческого общества (о. Родос IX–VII вв. до н. э.) // Вестник древней истории, № 4, 1952. Глава 3 «Родосская колонизация 7 в. до н.э.».

карты в руки, нам же здесь в первую очередь интересна не общественно-виртуальная, а логистически-материальная составляющая, к которой относятся транспорт, пути сообщения, города и всё, что касается производства и потребления ресурсов. Все они объединяются в базовый элемент структуры цивилизации – две взаимозависимых и связанных транспортом иерархически подчинённых части – метрополия и колония.

Взаимодействие метрополии и колонии можно показать на примере простейшей электрической цепи: источник электрического тока (= метрополия) соединен проводником с элементом, который должен выполнить какую-то работу (= колония). Пути сообщения между метрополией и колонией в этом сравнении можно представить двужильным проводом, передающим «туда» и «обратно».

Источник электрического тока (англ. power source можно перевести и как «источник власти») создает напряжение (= метрополия «напрягает» колонию), начинается движение электронов в сторону рабочего элемента (колонии) и лампочка светится/мотор работает (= колония выполняет работу по добыче ресурсов). При этом в обратную сторону по электрической цепи (путям сообщения) идут положительные частицы (позитивный, положительный, полезный *поток* товаров для метрополии).

Разобравшись с элементарной схемой, поговорим о том, где и куда цивилизация прокладывает пути-«провода».

3. Ресурсы, пути и направления продвижения цивилизации

Теперь к показанной простейшей схеме цивилизации (базовому элементу её структуры), двум взаимосвязанным транспортом иерархически соединённым частям, метрополии и колонии, добавим цель цивилизации – источники полезных ресурсов, ради которых и были созданы колонии-«длинные руки цивилизации».

Жизненно важные ресурсы распределены неравномерно, поэтому любой живой организм должен обнаружить их, добраться туда и использовать в своё благо. В биологии есть понятие «тропизм», т. е. направленная реакция (движение) организма на раздражитель. Тропизм может быть и с отрицательной обратной связью, например, убегать от опасности, но нас в первую очередь интересует положительный тропизм к полезным ресурсам.

У растений стебли тянутся к свету, а корни целенаправленно растут в сторону воды и минеральных веществ, грибница тоже прорастает туда, где есть необходимые питательные вещества. Да и любой человек периодически задумывается, где бы ещё достать денег, а потом начинает искать хорошую кормушку, чтобы без особых усилий да побольше, проблемы, в общем-то, у всех одни и те же, только разного масштаба: «у кого-то щи жидкие, у кого-то бриллианты мелкие» – несмотря на банальность, нам всё равно придётся периодически обращать особое внимание на первичные, базовые понятия.

Обычно термин «тропизм» используется только применительно к растениям и грибам, но и животные, регулярно передвигаясь к ресурсам, прокладывают тропы¹. Как охотник по звериным тропам и следам выслеживает добычу, так и мы займёмся «историческим следопытством» и будем отслеживать пути-тропинки цивилизации по правилам нашей логистической теории.

Цель в виде желанного ресурса мотивирует, даёт направление движения, определяет географический вектор развития цивилизации в сторону полезного ресурса по пути наименьшего сопротивления – принцип экономии сил и средств «умный в гору не пойдёт, умный гору обойдёт».

¹ Стоит отметить сходство терминов «тропизм» (от греч. тропос [тропос] – поворот, направление) и «трофизм» (от греч. троφος [трофос] – питание, еда).

Путь наименьшего сопротивления (максимальной рентабельности) с глубочайшей древности и до наших дней проходит по рекам и морям водным транспортом. Поскольку всё это совсем не очевидно для современного «земного», сухопутного человека, придётся привести обширную цитату основоположника экономической науки Адама Смита, который в 18 веке писал следующее (подчёркнуто мною):

«Так как благодаря водному транспорту для всех видов труда открывается более обширный рынок, чем это мыслимо при существовании одного лишь сухопутного транспорта, то разделение труда и совершенствование всякого рода промыслов естественно вводятся впервые в приморских местностях и по берегам судоходных рек; и часто эти улучшения спуска лишь долгое время проникают во внутренние части страны. Большой фургон, запряженный 8 лошадьми и при 2 рабочих, в продолжение шести недель свезет из Лондона в Эдинбург и обратно около 4 тонн товара. Приблизительно в то же самое время парусное судно с экипажем в 6 или 8 человек, курсирующее между портами Лондона и Лейта, свезет туда и обратно 200 тонн товара. Таким образом, 6 или 8 человек при помощи водного транспорта могут свезти туда и обратно между Лондоном и Эдинбургом такое же количество товаров, сколько свезут 50 больших фургонов при 100 рабочих и 400 лошадях. Следовательно, на 200 тонн товаров, перевозимых самым дешевым способом сухим путем из Лондона в Эдинбург, должны ложиться расходы по содержанию в течение трех недель 100 человек и 400 лошадей; к этому надо присоединить уменьшение стоимости лошадей – сумма, приблизительно равная содержанию их, – равно как и 50 фургонов. Между тем на такое же количество товаров, перевозимых водною, приходится наложить только расход по содержанию 6 или 8 человек и стоимость снашивания судна вместимостью в 200 тонн плюс оплата большего риска или разницы между морским и сухопутным страхованием.

Поэтому, если бы между этими двумя пунктами не было иного сообщения, кроме сухопутного, и из одного из них можно было бы перевозить в другой только такие товары, цена которых весьма значительна в сравнении с их весом, эти пункты могли бы вести между собою лишь ничтожную торговлю по сравнению с тою, которая существует в настоящее время, и, следовательно, могли бы поощрять промышленность друг друга в значительно меньшей степени, чем ныне. При таких условиях совсем не могла бы существовать какая бы то ни было торговля между различными частями света или эта торговля имела бы ничтожные размеры. Какие товары могли бы выдержать расходы по сухопутной перевозке между Лондоном и Калькуттой? И если бы даже нашлись столь дорого стоящие товары, чтобы выдержать такие расходы, то разве перевозка их через территории стольких варварских народов могла бы быть безопасна? Между тем эти два города в настоящее время ведут между собою очень значительную торговлю, и каждый из них, представляя рынок для другого, в большой мере поощряет промышленность последнего.

При таких преимуществах водного транспорта представляется естественным, что первые успехи ремесел, и промышленности имели место там, где это удобство сообщений открывало весь мир для сбыта продуктов всех видов труда, и что они всегда позднее начинали развиваться во внутренних областях страны. Последние в течение долгого времени не могут иметь для большей части своих товаров другого рынка, кроме прилегающих к ним местностей, отделяющих их от морского берега и больших судоходных рек. Размеры их рынка поэтому в течение продолжительного времени должны соответствовать богатству и населению этих местностей, и потому рост их богатства всегда будет отставать от роста богатства упомянутых местностей. В наших североамериканских колониях плантации постоянно устраивались на берегу моря или по берегам судоходных рек и вряд ли где-нибудь простирались на сколько-нибудь значительное расстояние от них.

Народы, которые, согласно самым достоверным историческим источникам, представляются первыми носителями цивилизации, жили по берегам Средиземного моря. Это море, величайшее из известных на земле внутренних морей, не знающее ни приливов и отливов, ни волнений, кроме вызываемых ветром, благодаря спокойствию своей поверхности, а также обилию островов и близости окаймляющих его берегов чрезвычайно благоприятствовало зарождавшемуся мореплаванию в то отдаленное время, когда люди, не знавшие еще компаса, боялись терять из виду берег и вследствие слабого развития кораблестроения того времени не решались пускаться в бушующие волны океана. Проплыть Геркулесовы столбы, т. е. выйти за Гибралтарский пролив в открытое море, долго считалось в древнем мире самым удивительным и опасным подвигом. Много прошло времени, пока финикийцы и карфагеняне, самые искусные мореплаватели и кораблестроители тех отдаленных времен, попытались сделать это, и еще долгое время только эти народы предпринимали такие попытки.

Из всех стран по берегам Средиземного моря Египет, по-видимому, первый занялся в сколько-нибудь значительных размерах земледелием и промышленностью и усовершенствовал их. Верхний Египет ни в одном месте не отделяется более чем на несколько миль от Нила, а в Нижнем Египте эта великая река разветвляется на множества рукавов, которые при помощи несложных искусственных сооружений обеспечивали, по-видимому, водное сообщение не только между всеми крупными городами, но и между всеми значительными сельскими поселениями и даже многими отдельными поместьями, как это в настоящее время имеет место по Рейну и Маасу в Голландии. Обширность и легкость этого внутреннего водного сообщения послужили, вероятно, одной из главных причин ранней цивилизации Египта.

Земледелие и промышленность развились, по-видимому, также в весьма глубокой древности в провинциях Бенгалии в Индии и в некоторых из восточных провинций Китая; впро-

чем, отдаленность этого времени не может быть установлена вполне достоверными для нас историческими источниками. В Бенгалии Ганг и ряд других больших рек разветвляются на множество судоходных рукавов, подобно Нилу в Египте. В восточных провинциях Китая несколько больших рек с их притоками тоже образуют много судоходных путей и, общаясь между собою, порождают внутреннее судоходство, еще более оживленное, чем по Нилу и Гангу или, пожалуй, по обоим вместе.

Вся внутренняя часть Африки и вся та часть Азии, которая отстоит далеко к северу от Черного и Каспийского морей, древняя Скифия, современная Татария и Сибирь во все века находились, по-видимому, в таком же варварском и диком состоянии, в каком они находятся и в настоящее время. Единственным морем Татарии являлся Ледовитый океан, который не допускает судоходства; и хотя несколько величайших рек в мире протекают по этой стране, они находятся на слишком большом расстоянии друг от друга, чтобы по ним можно было поддерживать сношения и вести торговлю с большей частью страны. В Африке совсем не существует таких больших внутренних морей, как Балтийское и Адриатическое в Европе, Средиземное и Черное в Европе и Азии и заливы Аравийский, Персидский, Индийский, Бенгальский и Сиамский в Азии, а потому внутренние области этого великого материка недоступны морской торговле, большие же реки Африки находятся на слишком большом расстоянии друг от друга, чтобы делать возможным сколько-нибудь значительное внутреннее судоходство. Помимо того, торговля, которую может вести народ, пользуясь рекой, не имеющей большого числа притоков и рукавов и протекающей перед впадением в море по чужой территории, никогда не достигает очень значительных размеров, потому что всегда во власти народов, обладающих этой территорией, воспрепятствовать сообщению между истоками реки и морем. Судоходство по Дунаю приносит очень мало пользы различным государствам, через которые он протекает, — Баварии, Австрии

и Венгрии, — в сравнении с тем, что оно могло бы давать, если бы одно из этих государств владело рекою на всем ее протяжении до впадения в Черное море»¹.

Водный транспорт (речной и морской) был важнейшим обязательным элементом самых первых цивилизационных логистических структур, затем безраздельно и непрерывно господствовал среди всех доступных видов транспорта вплоть до второй половины 19 века, когда позиции речного транспорта были подорваны сначала железнодорожным, а затем и автомобильным транспортом.

Но морской транспорт как был, так и до сих пор остаётся важнейшим и незаменимым элементом всей человеческой цивилизации. Приведём короткую выдержку из интервью директора департамента государственной политики в области морского и речного транспорта Минтранса РФ Алексея Клявина:

«— О судоходстве сложилось общее мнение как о чем-то таком, что незаметно в повседневной жизни, носит непонятный и хаотичный характер. Но так ли уж важно, чтобы общественность разбиралась в особенностях морского транспорта?»

— Нашему разговору помогут некоторые факты. Морской транспорт является кровеносной системой мировой экономики. Так или иначе с ним связано более 90 процентов мировой экономики. Морской транспорт зарабатывает около 380 миллиардов долларов в год, что составляет около 5% общего годового объема мировой экономики. Если судоходство остановить, то половина населения земли просто замерзнет, а остальная будет голодать. Это к вопросу о роли морского транспорта в повседневной жизни любого человека»².

¹ Смит А. Исследование о природе и причинах богатства народов. М.: Соцэкгиз, 1962. С. 30–32.

² Газета «Транспорт России» № 32 (424) 10 Августа, 2006. «На море законы строгие». Подготовил Михаил Луканин, обозреватель «ТР».

В «первоцивилизованных» обществах именно водный транспорт стал тем самым незаменимым связующим звеном между «материнским головным офисом» и «сыновними филиалами», который позволял очень удобно и безопасно, а главное – экономично, перевозить издалека полезные ресурсы. Подчеркнём, что важно не само наличие водного транспорта – лодки были и есть у многих первобытных народов – а именно его использование для целей цивилизованных логистических структур в условиях географического разделения труда, когда одна часть племени стала преимущественно потребителем, а другие части племени – производителями. И когда «электрическая цепь соединилась проводами», только тогда добытые одним обществом ресурсы и стали товарами, то есть ресурсами, предназначенным для потребления другим обществом (отсюда и общественное, региональное, территориальное разделение труда).

Цивилизация изначально распространялась по воде, водным транспортом, но цель её – полезные ресурсы – находилась на суше. Из двух видов водного транспорта – речного и морского – преимущество всегда оставалось за морским, как предоставляющим максимальную свободу выбора и маневра: «Если Океан представляет собой мировое «пространство коммуникации», то производство, в том числе демографическое, носит почти исключительно континентальный характер. Геополитический потенциал («материал») лишь перераспределяется на морских просторах. Создается он на материках»¹.

Приоритетное значение морских коммуникаций является центральным пунктом теории «морской силы», или «морского могущества», изложенной в конце 19 века Алфредом Мэхеном², который, сделав вывод о том, что благополучие Велико-

¹ Переслегин С.Б. Самоучитель игры на «Мировой шахматной доске»: Основные понятия геополитики. М.: Издательство АСТ, 2005. Раздел «Земной шар глазами геополитика».

² Мэхен Алфред Тайер (Mahan Alfred Thayer) Влияние морской силы на историю 1660–1783. СПб.: Terra Fantastica, 2002.

британии основывается на её морской силе и превосходстве её морского флота, призвал США последовать примеру и фактически преопределил последующее становление США как морской державы.

Морская цивилизация у Мэхена выступает как торговая цивилизация, по этому поводу он замечает: «Нация, которая стремилась обеспечить за собою несоразмерную долю благ морской торговли, прилагала все старания для исключения из участия в них других наций. Колонизация, захват морских коммуникаций и другие действия держав, стремящихся к монополизации торговли, – все это вело к войнам. Поэтому история морской силы... есть в значительной мере и военная история».

Мэхен также подчеркивает, что путешествие и перевозка товаров водою всегда были легче и дешевле, чем сушей, это – главное преимущество моря.

Ключ к пониманию политики морских цивилизаций, по мнению Мэхена, следует искать в трёх факторах:

- в производстве продуктов с необходимостью их обмена;
- в судоходстве для совершения этого обмена;
- в колониях, которые расширяют и облегчают операции судоходства, покровительствуя ему также умножением безопасных для судов станций.

Мэхен выдвинул концепцию о том, что талассократическая (морская) цивилизация принципиально отличается от теллурукратических (континентальных) цивилизаций, представляет из себя совершенно другой тип цивилизации.

И только в этом ключевом моменте мы не соглашаемся с Мэхеном, поскольку, с точки зрения логистики товаропотоков, вся цивилизация представляет из себя единое целое, но все-таки будем использовать его термины, имея в виду что **«морская» цивилизация является первичной, а все континентальные – вторичными.**

То есть по умолчанию (если для данного конкретного случая не будет доказано обратное) будем считать, что на суше

мы везде наблюдаем следы внедрения и деятельности морской («внеземной») цивилизации, поэтому вектор распространения морской цивилизации направлен от моря на сушу, к полезным ресурсам.

Внешнее разнообразие «земных» форм цивилизации вызвано местными отличиями (географическими, национальными и прочими), а единство (универсальность) их логистических структур предопределены «морской» цивилизацией.

Из этого параграфа надо усвоить:

- из чего состоит и как работает простейшая схема (базовый элемент, звено цепи) цивилизации «метрополия – колония»;
- важнейшую роль водного транспорта в появлении и развитии цивилизации;
- распространение цивилизации в поисках полезных ресурсов по пути наименьшего сопротивления – водным путям;
- приоритет морского транспорта перед речным, добыча ресурсов – преимущественно на континентах, перераспределение ресурсов – преимущественно на море;
- вектор распространения цивилизации направлен с моря на сушу, из Мирового океана вглубь континентов.

А теперь перейдем к рассмотрению принципиальных схем развития цивилизации, которые складываются из уже рассмотренных стандартных, базовых звеньев «метрополия – колония».

4. Принципиальные схемы развития цивилизации

Чтобы показать на географической карте леса, горы, реки и населенные пункты, пользуются условными топографическими знаками. Точно так же поступают в электротехнике, когда хотят изобразить электрическую цепь, начертить её схему, точно так же поступим и мы, создавая схемы цивилизации.

Схемы бывают принципиальные и монтажные. Монтажная схема показывает, как всё соединяется на конкретном предмете, поэтому зачастую бывает сложно проследить отдельный провод в пучке проводов. Принципиальная схема призвана в максимально упрощённом виде показать взаимосвязи элементов схемы.

Поэтому, прежде чем начинать детально изучать реальные объекты цивилизации, надо рассмотреть и усвоить основные разновидности принципиальных схем её развития.

Но вместе с тем очень важно научиться мысленно примерять рассматриваемые схемы на карте, ибо без знания географии и моделирования транспортных путей история цивилизации повисает в воздухе. Наиболее удобный со всех точек зрения регион – Средиземное море. В 18 веке Адам Смит писал: «Народы, которые, согласно самым достоверным историческим источникам, представляются первыми носителями цивилизации, жили по берегам Средиземного моря»¹.

Мнение Адама Смита надо дополнить двумя пояснениями: во-первых, упоминаемые им народы размещались и на островах, в целом действительно по большей части у береговой линии Средиземного моря; во-вторых, современная наука пришла к выводу, что эти древние цивилизации возникли не там, они пришли откуда-то с готовым набором цивилизационных признаков.

Мы здесь не будем строить предположения, где и когда возникли самые-самые «первоцивилизованные» общества, а ограничимся примеркой получившихся схем на древние цивилизации, которые размещались преимущественно на островах Эгейского (Ахейского) моря. Историки выделяют там Кикладскую (Цикладскую), Эллинскую, Элладскую, Критскую, Микенскую и прочие цивилизации, но для наших целей эти культурные и хронологические различия несущественны,

¹ Смит А. Исследование о природе и причинах богатства народов. М.: Соцэкгиз, 1962., С. 31.

главное – товарная логистика на одной и той же местности. Кстати, многие ученые считают, что именно там человечество впервые овладело навыками мореходства, поскольку острова находятся на небольшом расстоянии, очень многие в пределах прямой видимости.

Островное размещение имеет большие преимущества в смысле безопасности, но зато и ресурсная база жёстко ограничена территорией. Палеозоология свидетельствует, что доисторическая фауна на средиземноморских островах была достаточно быстро сожрана доисторическим человеком. Как уже говорилось, в условиях уменьшения ресурсной базы у первобытного племени есть два выхода – переместиться на новое место полностью или частично. Пришедшие откуда-то средиземноморские, точнее, племена Эгейского моря, использовали цивилизационный путь развития и отправляли часть племени «на заработки». В историческое время этот процесс известен как период древнегреческой колонизации (и прочих, кстати). Но нас сейчас интересуют не конкретные подробности, а общие, принципиальные схемы логистики цивилизации, которые одинаковы для любого времени, любой древности, поэтому мы легко и безболезненно можем перескакивать с доисторического на историческое время и наоборот.

Может возникнуть вопрос: а возможна ли цивилизация в каменном веке? Так она оттуда и выросла: археологами найдено множество городов эпохи каменного века, дальнейшее мореплавание времён каменного века, разные подтверждения дальнего перемещения ресурсов – обсидиан, каури, янтарь, кремьень и тому подобные материальные признаки цивилизации.

Из рассмотренных в предыдущем параграфе первичных, базовых звеньев цивилизации «метрополия – колония» образуются следующие основные принципиальные схемы: «линейная цепочка», «морская звезда», «древовидная структура», сеть «грибница». На тот случай, если кому-то излагаемый материал покажется слишком примитивным, он может обратиться к изучению теории электрических цепей, или разделу математики

теории графов, или же сразу непосредственно к современному математическому моделированию логистических процессов – там то же самое объясняется более подробно и ~~заумно~~ научно.

Схема «линейная цепочка»

Состоит из нескольких базовых звеньев цивилизации, где каждая колония является в какой-то степени метрополией для следующей колонии, то есть важность звена зависит от близости колонии, таким образом создается иерархическая подчиненность звеньев, необходимая для нормального бесперебойного функционирования цепи. Линейная цепочка – аналог последовательного соединения в электротехнике, схема без ветвления, которая может достраиваться ко всем остальным схемам.

Схема «морская звезда»

Метрополия, находящаяся на острове, может создать несколько колоний в разных направлениях, и таким образом появляется логистическая структура в форме звезды, где телом звезды будет метрополия, а связи с её колониями – лучами звезды (на латинском «звезда» – *astra*, астра = остров – исключительно для образного восприятия, без претензий на научность).

При всей своей нелюбви к символизму не могу пройти мимо потрясающе наглядной биологической аналогии – живой морской звезды, название которым *Asteroidea* («звездообразные») дали ещё древние греки.

Морские звезды – это малоподвижные хищные животные, у которых от центрального диска (= метрополии) отходят обычно 5 (редко – до 40) рук-лучей (= колонии). В руках-лучах располагаются пищеварительные выросты желудка, который способен выворачиваться, проникать в раковину моллюска и переваривать его прямо в его домике, а затем разжиженный корм из жертвы втягивается внутрь тела морской звезды (= колонии доставляют метрополии полезные ресурсы).

Для дыхания, выделения, осязания и движения у морских звезд существует совершенно уникальная единая «амбула-кральная» воднососудистая система. Сходство и в этом замечательное – как мы уже говорили, именно «воднососудистый» транспорт является главным связующим элементом системы первозивилизации.

У морских звёзд очень сильно развита способность к регенерации – восстановлению оторванных лучей: даже часть морской звезды, включающая в себя достаточно крупный кусок центрального диска (= метрополия), способна вырасти в полноценное животное. У некоторых видов даже один оторвавшийся луч (= колония) способен развиться в новый организм.

Способность части морской звезды к регенерации в какой-то степени подобна возможности существования оказавшихся в изоляции от «основного тела» одного или нескольких звеньев цивилизации. Они будут продолжать развиваться в привычном для них стиле, но в отличие от морской звезды через некоторое время приобретут особые черты и через некоторое время могут сильно, до внешней неузнаваемости, отличаться от «материнского» организма. Разумеется, это всего лишь небольшая иллюстрация к диффузионной теории цивилизации.

Схема сеть-«грибница»

Морские просторы теоретически дают возможность бесконечного количества соединений элементов цивилизации, но на деле их количество ограничено наиболее оптимальными путями с точки зрения течений, ветров и конфигурации берегов и островов. Тем не менее путей вполне достаточно, чтобы связать разные «морские звезды» причудливой сетью, похожей на грибницу (где грибные тела = метрополии и колонии, а грибные нити, гифы = пути сообщения) или на сеть нейронов мозга, аналогий в живой природе более чем достаточно. Эта схема очень сложна для полного анализа и обычно в конкретных примерах истории морских перевозок приходится выделять её отдельные части. Современный пример – сети железных и ав-

томобильных дорог, трубопроводов, электро- и коммуникационные сети.

Схема «древовидная структура»

Рассмотренные схемы «морская звезда» и сеть-«грибница» в древности были характерны в основном для морской логистики. Для анализа развития цивилизации на суше исключительно важна «древовидная структура», соответствующая конфигурации речного бассейна.

Как мы уже говорили, каждая колония может образовать другую колонию, для которой она станет уже «метрополией второго сорта» и так далее, при этом образуется иерархически соподчиненная дискретная линейная логистическая структура – линейная цепочка, но для суши более характерно ветвление цепочек структур.

Колония, которая в поисках полезных ресурсов со стороны моря вошла «в землю» от устья реки вверх против течения, по мере продвижения будет образовывать новые, подчиненные ей колонии-стоянки, образуя древовидную иерархически соподчиненную логистическую структуру. Естественно, что к находящейся в устье реки колонии будут стекаться все земные блага и такая «метрополия второго сорта» будет называться столицей местного государства, территория которого ограничена сферой влияния подчиненных ей колоний в данном речной бассейне.

Речной бассейн, равно как и дерево, древовидная структура компьютерного каталога, начинаются с «корневой директории» = устье (дельта реки) + главное русло реки, ствол дерева. Затем следуют ветви первого порядка (притоки первого порядка, подпапки, подкаталоги), ветви второго порядка и т. п. Да будет уместна ещё одна биологическая аналогия: плоды на многих деревьях образуются только на ветвях второго порядка, что как бы символизирует важность главного русла и притоков реки в основном для сплава полезных ресурсов, которые добываются в более мелких притоках.

Где и какие из перечисленных схем были реализованы на деле, можно выявить, обнаружив цепочки взаимосвязанных городов.

5. Города – основа цивилизации

Логистические структуры непосредственно руками не пощупаешь, это всего лишь виртуальные специфические устойчивые взаимоотношения между взаимозависимыми обществами, достаточно субъективно оцениваемая социальная категория, которой пусть занимаются общественные науки, мы у них хлеб отбирать не будем, но и не забудем, что к однозначному выводу они до сих пор не пришли.

Поэтому строить базовые исследования цивилизации в первую очередь на основании письменных источников – крайне ненадёжное занятие, поскольку значительная часть реальной истории цивилизации относится к дописьменной и неизбежно выпадает из единого поля зрения, кроме того, письменные источники в большинстве случаев не дают полной картины товаропотоков и могут быть недостоверными по очень многим причинам.

Зато следы деятельности логистических структур цивилизации вполне материальны и объективны:

- следы добычи и использования ресурсов;
- дороги от места добычи ресурса до мест потребления;
- транспорт и транспортная инфраструктура на дорогах;
- города как главные транспортные узлы на дорогах.

Применение логистической теории цивилизации для изучения истории человечества можно сравнить с действиям охотника, выслеживающего добычу, или зоолога, который хочет сделать свое описание каких-то животных. Они тоже учитывают описания тех, кто видел зверей (аналог письменной истории), но на местности руководствуются в первую очередь

следами – места питания и водооя (ресурсы), тропами (дороги), которые приводят к логову (города). То есть логистическое историческое следопытство по методике не сильно отличается от охотничьего или следовательского.

Итак, о наличии и сущности социальных логистических структур можно с уверенностью судить по следам их деятельности. Фрагменты информации из письменных источников можно будет размещать на путях сообщения, как пазлы на опорных линиях исходной картинки.

Поэтому метод изучения истории цивилизации следует перевернуть, поставить с головы на ноги и в качестве базового принципа принять установление логистики товаропотоков на основании материальных, объективных данных и только потом к ним можно примерять сведения из письменных источников, если таковые вообще существуют для рассматриваемого объекта и периода времени.

Такой материально-объективный подход позволяет максимально абстрагироваться от языковых, национальных, религиозных, культурных и прочих социальных понятий, которые становятся второстепенными, факультативными, дополнительными.

К примеру, по железной дороге, реке или через морской порт могут перемещаться товары, принадлежащие людям многих конфессий, национальностей и т. п. Сначала мы фиксируем сам факт существования дороги, порта, города, их развитие в динамике, затем пытаемся установить, когда, почему, в каком направлении, сколько и какие товары там перевозили, и только потом в качестве дополнительной опции для полноты картины можно и поинтересоваться, кто этим занимался. Кем-то было сказано, что вся суть истории кроется в бухгалтерских книгах. Но не все бухгалтерские книги сохранились и доступны, иначе всё было бы понятнее. Тем не менее у нас есть сведения географии, данные археологии, подкрепленные историей транспорта, технологий, которые могут дать прямые и косвенные свидетельства направления, состава и мощности товаропотоков.

В истории частенько встречается фраза «религии распространялись по торговым путям». Ну а как же иначе, не по бездорожью ведь или не по специальным «религиозным» дорогам? Так вот, если на основании объективных данных установлены логистические цепочки, то на них уже можно накладывать распространение религии и смотреть, есть ли какая-то взаимосвязь с движением товаров. Иначе вывод повисает в воздухе и остается голым мнением «а мне так кажется». Другими словами, выявление ресурсопотоков и системы обусловленных ими материальных явлений становится «скелетом», на который более точно накладывается «мясо» общественных наук, которые по сути занимаются изучением менеджмента товаропотоков, разбирают методы управления добычей и распределения ресурсов и многими другими вытекающими из этого вопросами, связанными со взаимоотношениями людей.

В отличие от первобытного общества, основанного на натуральном хозяйстве, цивилизация – логистическая структура (система, организация) дистанционного обеспечения нужными ресурсами, основанная на географическом разделении труда, которая реализуется через систему обществ-посредников (взаимосвязанных городов). Города – самый заметный признак цивилизации, для простоты можно сказать, что города – это и есть цивилизация.

Известный архитектор В. Глазычев в книге «Урбанистика» вступительную главу начинает словами: «Сказать «история города» тождественно тому, чтобы сказать: история цивилизации, ведь и само слово цивилизация является синонимом для городского образа жизни».

Поэтому ключ к изучению истории цивилизации – установление реальных причин возникновения, развития, упадка и исчезновения городов. Другими словами, надо сначала научиться находить ответы на вопрос: «Почему город возник именно в это время и в этом месте?» – впервые сформулированный основоположником советской экономической географии Н.Н. Баранским.

Обычно в истории происхождения городов упоминается вскользь и невнятно: «город возник тогда-то» или «город возник на перекрестке торговых путей», «благодаря выгодному географическому положению город быстро вырос», «город вырос на месте такого-то поселения». Зачастую вместо такого куцевого объяснения приводятся легенды об основании города из-за стечения каких-то случайных обстоятельств или по волевому решению какого-то исторического деятеля: одному месту понравилось, другой просто решил, и всё тут. Попробуйте найти внятнее изложение причин основания Александрии в Египте Александром Македонским. Легендарное основание Петербурга Петром I в изложении А.С. Пушкина: «здесь будет город заложен назло надменному соседу» – воспринимается почти как женская логика «назло ему вышла замуж». Хуже всего, что такие сказки слишком многими воспринимаются всерьёз и дальнейшие суждения строятся на основании мифа.

Ситуация с теориями происхождения городов точно такая же, как и с теориями цивилизации и государства – вопрос о причинах появления городов до сих пор в исторической науке и социальной философии является дискуссионным, неоднозначно решаемым. Основные конкурирующие между собой концепции возникновения городов можно свести к следующим:

1. – политико-правовая теория (Гегель, Г. Белов и др. представители «государственной школы» в русской историографии), отдающая приоритет среди причин возникновения городов факторам политического и правового характера: города возникают, прежде всего, как территориально-управленческие центры. Такова, в частности, была позиция П.Н. Милюкова, считавшего, что древнерусские города были явлением, искусственно насажденным сверху. «Раньше, чем город стал нужен населению, – писал Милюков, – он понадобился правительству», в силу чего «городское население приходилось создавать насильно».

2. – оборонная теория возникновения городов как укрепленных пунктов для защиты от внешнего нападения (К. Бюхер, Г. Маурер, М. Вебер);

3. – вотчинная теория, считающая, что города в Западной Европе возникают как центры крупных феодальных поместий. В отечественной историографии на этих позициях стояли С.В. Бахрушин, П.И. Лященко и др., видевшие в русских городах до 15 века лишь феодальные центры, которые только в 16–17 веках превращаются в центры ремесла и торговли;

4. – общинная теория, согласно которой город вырастал из сельской общины на основе развития крестьянского ремесла, не связанного с барскими дворами крупных вотчин. В русской историографии таковы были позиции М.Н. Тихомирова, Б.А. Рыбакова. Придерживаясь в целом общинной теории, В.О. Ключевский особо выделял роль торговли в общественно-экономической жизни Киевской Руси.

С точки зрения логистической теории цивилизации, почти все эти концепции правильны (кроме 4-й об образовании города из крестьянской общины, что рассмотрено нами в предыдущей главе) и отражают разные стороны одного и того же цивилизационного процесса:

– города изначально создавались как базы для добычи и дальнейшей транспортировки ресурсов в метрополию, и естественно что в каждой местности они «насаждались сверху», становились «территориально-управленческими центрами» и «центрами феодальных поместий», поскольку их первоочередная задача – организация добычи полезных ресурсов;

– города естественно в большинстве были «укрепленными пунктами для защиты от внешнего нападения» – в первую очередь, от туземцев, эксплуатируемых «деревень» общин, ведь власть должна быть недосягаема в любом смысле. В ряде случаев приморские или островные города вроде Петербурга, Александрии, Нью-Йорка и т. п. никогда не имели крепостных стен, ведь своих бояться нечего, а туземцы туда не доберутся;

– В.О. Ключевский не случайно подчёркивал значение торговли как одного из наиболее заметных элементов логистики – передачи ресурсов по транспортной цепочке, но торговля во-

все не причина образования городов, а неизбежное следствие удалённой доставки ресурсов, одна из оказавшихся наиболее удобных форм организации товаропотоков.

Логистическая теория устраняет разнобой в теориях и не нуждается в создании отдельных теорий возникновения цивилизации, государств и городов, поскольку создание «города» пришельцами-колонизаторами в какой-то новооткрытой первобытной местности и означает, что туда «пришла цивилизация», а государством будет называться «город» (система городов) в совокупности с находящимися в пределах его властной досягаемости «деревнями».

Если мы попытаемся найти обоснованный ответ на вопрос Н.Н. Баранского «Почему город возник именно в это время и в этом месте?», то нам придётся использовать данные самых различных разделов географии, истории, архитектуры, транспорта, технологий, археологии и т. п., собирая факты и делая выводы самостоятельно, поскольку ни одна из имеющихся на настоящий момент наук этим вопросом комплексно не занимается.

Но в прикладном аспекте процессы градообразования изучает архитектура и экономическая география, которые выделяют важные для наших целей понятия градообразующих факторов, градообразующих предприятий. Ближе всего к концепции логистической теории находятся некоторые исследования географов, экономистов и социологов в русле существовавшей в середине 20 века «школы пространственного анализа», а также соответствующие работы К. Хаусхофера, Ф. Ратцеля, А.Т. Мэхена, Ф. Броделя, Н.Н. Баранского, Ю.Г. Саушкина, В.Л. Глазычева, С.В. Рогачева.

В теории архитектуры есть давний дискуссионный вопрос: «Что первично – город или дорога?». Мы на него отвечаем однозначно – первична дорога, а город является лишь самым заметным и важным элементом дорожной инфраструктуры.

Уже на свой вопрос: «Что первично – полезный ресурс или дорога?» – мы также отвечаем однозначно: первичен по-

лезный ресурс, поскольку он является целью и именно к нему цивилизацией прокладывается и обустраивается дорога.

С точки зрения логистической теории цивилизации, для возникновения нового города необходимы условия:

1. другим городам (то есть цивилизации) известно, что здесь есть некий ресурс;

2. этот ресурс нужен цивилизации, и есть технологии его добычи и переработки;

3. к местонахождению ресурса уже есть (или можно проложить) пути сообщения и соответствующий транспорт, позволяющий доставить ресурсы с места добычи;

4. по энергозатратам (себестоимости) добыча и транспортировка этого ресурса выгоднее, чем из других подобных мест, или вообще безальтернативна.

Города образуются в качестве транспортных узлов на путях добычи, производства, перемещения и потребления ресурсов. В разные исторические периоды потребные ресурсы и возможности по их добыче менялись, поэтому проще всего складывать исторический пазл цивилизации, исследуя города применительно к путям сообщения, поскольку так объективно выстраивается логистическая цепочка движения ресурсов, мы идём по следам цивилизации, моделируем её проникновение и развитие.

Анализ с изложенной позиции предыстории любой цивилизованной в настоящее время территории позволяет восстанавливать реальность на основании объективных факторов. Все они когда-то были первобытными и цивилизовались одни раньше, другие позже. Но везде «цивилизация туда пришла». Это – позиция диффузионизма, и в качестве рабочей версии её удобно придерживаться по умолчанию, поскольку наукой не доказано пока ни одного случая «самозарождения цивилизации». Когда такой случай будет обнаружен – его можно занести в актив «полицентрической теории», но пока у нас нет другого варианта.

Практическую проверку вытекающих из теории правил удобнее всего начинать с достаточно недалёкого прошлого – до первой половины 19 века, когда водный транспорт был ещё фактическим монополистом в рентабельных грузоперевозках, а потеснивший его впоследствии железнодорожный транспорт только зарождался.

Глава 3.

Практическое применение логистической теории цивилизации

Рассматриваемая нами теория родилась из множества проведенных автором исследований цивилизационных процессов всех времён под разными углами зрения. Обнаруженные закономерности и выработанные формулировки теории оказались практически применимыми для комплексного анализа исторических процессов как для микроанализа на уровне отдельно взятого населенного пункта (краеведение), так и в масштабах государства (экономическая география) и всего мира (геополитика).

1. Некоторые общие правила логистического анализа истории

Мало понимать, что «происхождение городов – ключ к истории цивилизации», надо также научиться пользоваться этим ключом и находить те «замки», которые ими нужно открыть.

Цивилизация – это система взаимосвязанных городов.

Города – это «острова цивилизации» среди природы и «деревень» – натуральных хозяйств, первобытных обществ.

Распространение цивилизации на планете везде начиналось со стороны моря, поскольку Мировой океан представляет из себя единое связанное пространство для первооткрывателей земель и первых колонизаторов.

Правило 1: приоритет моря (точнее, Мирового океана) как главного универсального транспортного перераспределителя добываемых на суше ресурсов. В морях – начало вектора распространения цивилизации, то есть рассмотрение цивилизационных событий на суше (континенте) должно на-

чинаться только со стороны моря (надо отучаться смотреть с суши на море).

Правило 2: вход цивилизации «в землю» через устья рек, против течения, речным бассейном обусловлена древовидная логистическая схема образующейся структуры городов и государства.

Правило 3: по мере продвижения по реке «вглубь земли» на расстоянии дневного перехода «шаг за шагом» создаются города-«острова цивилизации» в первую очередь на естественных и искусственно созданных речных островах, в любом случае выбирается место, обеспечивающее максимальную безопасность со стороны суши.

Правило 4: развитие города зависит от важности и объёма проходящих через него ресурсов, то есть сколько к ним стекается с контролируемого речного бассейна и что там полезного есть, для чего требуется внимательное изучение ресурсной базы местности, имеющихся технологий по добыче и существующих в данный период времени потребностей, что в конечном счете определяет направление вектора продвижения цивилизации. Отсюда важно представлять основные функции города в конкретный период – транзитная перевалочная база, склад ресурсов, место добычи или потребления.

Правило 5: изучение истории города во взаимосвязи с другими городами в логистической схеме. Города, находящиеся выше по течению, добывают полезные ресурсы и сплавляют вниз, в силу чего товарные потоки сходятся в городе, контролирующем устье (дельту) реки. Изменения товаропотоков зависят от добычи новых/истощения старых ресурсов, создания новых/исчезновения прежних транспортных путей, изменения спроса на добываемые ресурсы вследствие появления новых технологий, изменения рыночной конъюнктуры и т. п.

Правила адаптированы для периода господства водного транспорта, то есть примерно до середины 19 века (везде по-разному). Начинать моделировать процесс распространения и развития цивилизации исследуемой местности можно од-

новременно и с позиции имевшихся тогда путей сообщения, и с точки зрения имевшихся тогда и интересующих людей того времени ресурсов, а также отталкиваясь от факта существования здесь «города» в широком смысле этого слова – по сути происходит выявление градообразующих факторов и градообразующих предприятий, но с другого ракурса и системно.

2. Логистический анализ истории Нью-Йорка

Дороги дороги, но бездорожье дороже.

Нью-Йорк выбран в качестве объекта для небольшого учебно-тренировочного логистического анализа не только потому, что он всем известен и многим интересен. Его история начинается не в непроглядной глубине веков, она неплохо задокументирована, но самое главное, логистическая история Нью-Йорка – это ключ к истории США.

Современная значимость Нью-Йорка такова, что его частенько называют «столицей мира», хотя он не был первой столицей США, не является столицей США и даже не является столицей штата Нью-Йорк, как многие ошибочно полагают.

Справочно для общего развития:

– первая столица США – город Филадельфия (Philadelphia), штат Пенсильвания, именно там в 1776 году провозглашена Декларация независимости, и вообще Филадельфия пять раз была столицей США вплоть до 1800 года, когда столичный статус перешел к Вашингтону;

– столица США с 1800 года и по настоящее время – город Вашингтон, федеральный округ Колумбия;

– столица штата Нью-Йорк – город Олбани (Albany), один из старейших городов США, входивший в своё время в десятку крупнейших.

Нью-Йорк тоже побывал столицей США целых пять лет с 1785 года по 1790 год, к началу 19 века Нью-Йорк был уже довольно значительным городом, но все-таки самым большим по численности населения США оставалась Филадельфия. Вдруг в 1835 году Нью-Йорк обогнал Филадельфию по численности населения и с тех пор уверенно удерживает первенство за собой, а Филадельфия скатилась до шестого места.

Что же случилось? Почему вдруг Нью-Йорк окончательно и безоговорочно победил Филадельфию и занял лидирующее положение?

Для логистического анализа надо иметь перед собой достаточно подробную физическую карту Северной Америки с обозначенными крупными городами для удобства ориентирования. Лучше, если на этой карте вообще не будет ни автомобильных, ни железных дорог, они только мешают разбираться с водными путями. Границы штатов полезны, но не обязательны.

В книге специально нет никаких изображений, ибо лучший путь к познанию – это самостоятельно поводить пальцем по карте, после чего вы уже никогда не забудете то, что узнали, поймете принцип логистического изучения истории цивилизации и научитесь самостоятельно находить новые факты, выдвигать версии и проверять их.

Применяем к Нью-Йорку перечисленные в начале главы общие правила логистического анализа истории:

Правило 1: смотрим со стороны моря, откуда приходит цивилизация-колонизция.

Точно так же, как и все другие первые колонии в Северной Америке, Нью-Йорк основан в качестве города-морского порта. Первые 13 штатов, образовавшие «зародыш» современных США, расположены полосой на берегу Атлантического океана от полуострова Флорида почти до реки Святого Лаврентия (найти легко – там Монреаль, Квебек, Оттава и прочие крупные города Канады). Причина такого расположения английских колоний совершенно очевидна, если вспомнить, что главное предназначение колоний – снабжать ресурсами

метрополию. А корабли, стартовавшие оттуда, очень удобно по проходящему рядом знаменитому течению Гольфстрим быстро попадали прямо в Англию. С точки зрения Англии, американские колонии были у неё «под боком».

Правило 2: вход цивилизации «в землю» через устья рек, против течения.

Нью-Йорк первоначально назывался Новый Амстердам и был основан голландскими колонистами на ближайшей к морю южной оконечности острова Манхеттен (Manhattan), находящегося в устье реки Гудзон (Hudson River), направленной почти точно на север, в сторону реки Святого Лаврентия (Saint Lawrence River).

Правило 3: по мере продвижения по реке «вглубь земли» на расстоянии дневного перехода «шаг за шагом» создаются города-«острова цивилизации» в первую очередь на естественных и искусственно созданных речных островах.

Это правило полезно для восстановления очень древних цивилизационных событий. В данном случае мы для краткости отметим только город Олбани (Albany), расположенный выше по течению Гудзона и основанный на речном острове. Глубина Гудзона позволяет порту Олбани принимать морские суда.

Правило 4: развитие города зависит от важности и объема проходящих через него ресурсов.

Упомянутая полоса первых колоний, ставших «зародышем» США, с запада ограничена горной системой Аппалачи (Appalachian Mountains), расположенной практически параллельно атлантическому побережью. Английские колонии создавались в устьях рек, берущих начало в Аппалачах и впадающих в Атлантический океан, соответственно, значимость главного города колонии определялась богатствами ресурсов, которые можно было добыть в бассейне этой реки (куда смогли дотянуться реки-руки), затем сплавить по течению в ближайший морской порт и отправить в Англию или другие страны. Судходство по этим рекам ограничено так называемой лини-

ей водопадов¹, и за Аппалачи в то время цивилизация фактически проникнуть не могла. Пробиравшиеся за Аппалачи отдельные миссионеры-торговцы-разведчики и переселенцы погоды не делали, так как не было транспортной связности с морским побережьем. Ещё раз цитируем Адама Смита: «В наших североамериканских колониях плантации постоянно устраивались на берегу моря или по берегам судоходных рек и вряд ли где-нибудь простирались на сколько-нибудь значительное расстояние от них».²

Вплоть до второй четверти 19 века бассейн реки Делавэр (Delaware River), в устье которой расположена Филадельфия, давал больше полезных ресурсов, чем примерно равный ему по площади бассейн реки Гудзон, в устье которой на острове Манхеттен расположен Нью-Йорк. Именно поэтому с товаропотока в Филадельфии стремилось прокормиться больше предприимчивых людей, которые стекались туда, как муравьи на сахар (населённость города – хороший признак мощности товаропотоков).

Надо обязательно иметь в виду, что в этот период все колонии/штаты атлантического побережья были сельскохозяйственными, то есть вывозилось сырьё от шкурок бобров до де-

¹ «Водопадов линия, Водопадов зона (Fall Line) – название зоны контакта восточных предгорий Аппалачей (плато Пидмонт) и Приатлантической низменности в США от долины р. Гудзон до штата Алабама. Реки, стекающие с Пидмонта (Коннектикут, Гудзон, Саскуэханна, Потомак, Джеймс и др.), на низменности испытывают резкий перелом продольного профиля, образуя стремнины и небольшие водопады. Ширина зоны 5–12 км. Падение рек достигает 2–5 м/км, что используется для сооружения ГЭС. У В. л. заканчивается судоходство. Именно с этим, а также с наличием водной энергии связано возникновение вдоль В. л. таких городов, как Филадельфия, Балтимор, Ричмонд и других населённых пунктов». Большая советская энциклопедия. М.: «Советская энциклопедия», 1969–1978.

² Смит А. Исследование о природе и причинах богатства народов. М.: Соцэкгиз, 1962. С. 31.

рева для кораблестроения, а промышленные товары поступали из Старого Света.

Правило 5: системное изучение истории города во взаимосвязи с другими городами в транспортной схеме. Города, находящиеся выше по течению, добывают полезные ресурсы и сплавляют вниз, в силу чего товарные потоки сходятся в городе, контролирующем устье (эстуарий, дельту) реки. Изменения товаропотоков зависят от добычи новых/истощения старых ресурсов, создания новых/исчезновения прежних транспортных путей, изменения спроса на добываемые ресурсы вследствие появления новых технологий, изменения рыночной конъюнктуры и т. п.

Дальнейшее увеличение товаропотока можно было обеспечить расширением досягаемости за Аппалачи (северная часть этой горной системы называется Аллеганские горы (Allegheny Mountains)), что Нью-Йорк и сделал самостоятельно, без помощи других штатов, проложив канал от Гудзона до озера Эри и тем самым получив доступ к Великим американским озерам, а оттуда и на Великие американские равнины со всеми их огромными ресурсами.

Чтобы не заморачиваться деталями, на карте можно провести дугу от Олбани на Гудзоне через Рочестер (Rochester) около озера Онтарио до Буффало (Buffalo) на озере Эри – это и будет примерная линия «канала Эри», построенного в период с 1817 по 1825 годы с использованием только силы людей и лошадей. Общая протяженность водного пути (включая использованные озера и реки) – 540 км. В последующем канал Эри неоднократно модернизировался, добавились ответвления (канал Осуиго, соединяющий с озером Онтарио, канал Шамплейн (Champlain), соединяющий с одноименным озером, откуда путь ведет в реку Святого Лаврентия), так что в целом образовалась водная система общей длиной около 830 км, которая сейчас называется Нью-Йорк-Стейт-Бардж-Канал (New York State Barge Canal).

Именно начало эксплуатации канала Эри в 1825 году и привело к тому, что уже в 1835 году Нью-Йорк обогнал Филадельфию по численности населения, поскольку через него проходил не только значительно увеличившийся товаропоток на экспорт, но и всё возрастающий поток иммигрантов, которые направлялись на обустройство транспортной инфраструктуры, добычу ресурсов, строительство новых городов и т. п.: от Нью-Йорка до Олбани 240 км и к ним теперь добавились новые территории на всем расстоянии 540-километрового пути канала Эри + огромные озера Эри, Гурон и Мичиган, а затем ещё и Великие американские равнины, бассейн Миссисипи.

Строительство канала Эри стало реальностью во многом благодаря усилиям губернатора Нью-Йорка и влиятельного сенатора Де Витта Клинтона (De Witt Clinton), который прекрасно понимал его поистине революционное значение для Нью-Йорка и в 1825 году при открытии канала сказал пророческие слова: «Со временем город станет житницей мира, центром торговли, промышленности и больших финансовых операций. Уже до конца века весь остров Манхэттен будет заселен очень плотно и станет одним огромным городом».

В 2000-м Конгресс США назвал канал Эри Проходом национального наследия (Erie Canalway National Heritage Corridor), признавая его национальное значение как наиболее успешного водного пути и одной из наиболее важных работ по гражданскому проектированию и строительству в Северной Америке.

В принципе, на этом можно было бы и остановиться, поскольку мы установили относящиеся к городу причины образования Нью-Йорка «именно на этом месте», причины его возвышения среди остальных городов атлантического побережья и вектор дальнейшего развития.

Тем не менее мы тезисно продолжим анализ, поскольку логистическая история Нью-Йорка будет неполной без описания роли его форпоста – Чикаго (правило 5: изучение истории города во взаимосвязи с другими городами в транспортной схе-

ме. Города, находящиеся выше по течению, добывают полезные ресурсы и сплавляют вниз...).

Канал Эри фактически стал «длинной рукой» Нью-Йорка, которая хитрым крючком через Великие озера дотянулась до Великих равнин. Кисть этой руки – город Чикаго, запустивший пальцы веером (железные дороги и канал Иллинойс-Мичиган) в бассейн Миссисипи.

Именно водная связка Нью-Йорк – Чикаго и определила ход дальнейшего развития США. В результате Чикаго стал мощнейшим деловым центром, к нему проложено больше всего железнодорожных путей в США – в полтора раза больше, чем к Нью-Йорку, который, естественно, неизмеримо больше вырос за счет отправляемых ему товаров из Чикаго и не только.

Итак, эксплуатация канала Эри постепенно привела к образованию известных сейчас городов Детройта и Чикаго, которые ранее назывались соответственно фортом Детройт (незатейливое название от фр. *détoit* – пролив, поскольку он находится на одноименной реке-проливе между озерами Гурон и Эри), а второй – фортом Дирборн (Dearborn), который находился в устье небольшой речки Чикаго, впадающей в озеро Мичиган.

Активный процесс образования этих городов пошел не сразу после 1825 года, а в течение последующих 15–20 лет. Географические описания 1830-х годов характеризуют эти места как запредельную глухомань, дикую природу со всем богатством животного и растительного мира, совершенно не затронутого цивилизацией. Достаточно сказать, что ещё в 1833 году Чикаго был натуральной деревней с одноэтажными деревянными домиками и жило в нем 350 человек. В 1837 году Чикаго получил статус города, и к 1840 году его население увеличилось аж до 4000 жителей.

Но настоящая звезда Чикаго стала восходить лишь с 1848 года, когда был прорыт водный путь от Великих американских озер к притоку Миссисипи – реке Иллинойс. Канал Иллинойс-Мичиган сооружался в нечеловеческих условиях силами ир-

ландских иммигрантов, но его открытие привело к экономическому буму в Чикаго, поскольку появился прямой водный путь из Нью-Йорка прямо на Великие американские равнины и на прилегающие территории с их неисчислимыми природными богатствами. Как раз в это же время во всем мире наступила эра железных дорог. В 1850 году построен первый участок железной дороги длиной 18 км, соединивший Чикаго и город Гален.

Железные дороги позволили сократить время перемещения и достичь тех мест, которые были ранее недоступны по воде. И необходимость освоения новых территорий, и появившиеся возможности железных дорог дали мощный импульс развитию промышленности сначала Нью-Йорка, а потом и связанных с ним городов – Детройта, Чикаго и прочих.

Собственно, в этом и есть разгадка того, почему именно Север США стал индустриальным, хотя до этого он был таким же сельскохозяйственным, как и Юг, отсюда же декларируемые и реальные причины Гражданской войны в США 1861–65 годов между Севером и Югом, достаточно перечислить события в период войны, вроде бы, в прямом виде к ней не относящиеся.

В то время как войска Севера и Юга сражались на юге Великих американских равнин, на севере происходила широко-масштабная подготовка того, что потом в 1867 году будет названо «реконструкцией Юга».

В 1862 году президент А. Линкольн подписывает Акт о строительстве Тихоокеанской железной дороги, первой в мире трансконтинентальной железной дороги длиной около 3000 километров. В 1863 году началось активное строительство, которым занимались одновременно две компании – «Union Pacific Railroad» и «Central Pacific Railroad». Первая компания шла с востока на запад, а вторая ей навстречу – с запада на восток. Одновременно от Чикаго на соединение с будущей трансконтинентальной железной дорогой продолжается строительство железной дороги.

Раз дороги будут проложены, туда придёт цивилизация и потребуются новые люди для освоения новых территорий. По-

этому в мае 1862 года северянами принят Гомстед-акт (от англ. homestead – усадьба, участок), вступивший в силу с начала 1863 года, который определял порядок распределения земельных участков из фонда «свободных земель» на Западе США. Каждый гражданин США, достигший 21 года и не воевавший на стороне Юга против Севера, а также иммигранты из Старого Света могли получить из земель общественного фонда участок земли не более 160 акров (примерно 65 футбольных полей).

Непрерывный поток переселенцев двигался из Нью-Йорка по каналу Эри через Чикаго на Дикий Запад. Это были первопроходцы, пионеры, которые первое время вели полунатуральное хозяйство с минимальной зависимостью от цивилизации. Именно с тех пор ведёт своё начало массовая традиция свободного владения огнестрельным оружием в США, выборные шерифы, особые обычаи и законы в городках и прочие признаки вынужденного автономного существования без надежды на центральную власть.

Но мы пока толком не сказали о ресурсах, том самом притягательном магните, который приводит в движение все цивилизационные процессы. Территории Дикого Северо-Запада, которые потом станут штатами Индиана, Мичиган, Огайо были богаты лесами, полезными ископаемыми и плодородными землями для сельского хозяйства. Их можно и нужно было осваивать.

Понятие «свободные земли» очень условное, они были действительно свободны от поселенцев, но заняты индейцами, огромными стадами в десятки миллионов голов диких коров-лонгхорнов, бизонов и диких лошадей-мустангов. В целом – за сотню миллионов голов крупного дикого скота, не считая всякой мелочи. И всё это богатство природы надо было зачистить, освободить для деятельности переселенцев-земледельцев.

Большая задача требует больших усилий. Но дикой живности было настолько много, что справиться с нею удалось только через 50 лет, причем с застреленных бизонов снимали только шкуры, решая главную задачу – лишить индейцев про-

питания по принципу «мёртвый бизон – мёртвый индеец». Диких лошадей-мустангов расстреливали целые армейские подразделения.

А вот диких коров-лонгхорнов удалось использовать по полной программе. В отличие от бизонов и лошадей их можно было перегонять на мясокомбинат в Чикаго. Кроме того, лонгхорны обладали замечательным свойством вовсе не терять, как домашние коровы, а даже набирать вес за счет подножного корма при перегоне.

Именно тогда и появились ковбои, а попутно также американские традиции стейков и бифштексов, скачки на диких лошадях и быках, ловля бычков с помощью лассо и т. п. Ковбои формировали стада из диких коров и гнали их сначала непосредственно до Чикаго, а потом до ближайших организованных около железных дорог пунктов скупки. Получив деньги, на обратной дороге ковбои пропивали их в попутных салунах, и только эта часть их жизни получила особенное внимание кинематографа. Закончились дикие коровы – исчезла и профессия ковбоя как удалого перегонщика, сильно свернули деятельность и знаменитые бойни, прекратился «золотой век американского скотоводства». Иногда встречается утверждение, будто этих коров вырастили переселенцы. Ну да, в 1862 году их только пригласили для освоения Дикого Запада, они только массово поехали, а в 1865 году чикагские бойни уже начали работать. Лишь к 20 веку за счет труда переселенцев ассортимент забиваемого скота стал гораздо шире: домашние коровы, бараны, свиньи.

Чикаго часто называют «второй столицей США», «столицей промышленности». Не умаляя значимости для становления Чикаго деревообрабатывающих предприятий и порта, важнейшим градообразующим предприятием стали знаменитые чикагские бойни, которые заслуживают более подробного описания, поскольку технологическая оснащенность боен была чудом 19 века и их деятельность стала причиной создания огромной связанной структуры предприятий.

Итак, количество бегающего дикого мяса на Великих американских равнинах было настолько большим, что в уже в начале 1865 года в Чикаго был построен уникальный для того времени комплекс из скотного двора, боен, офисных зданий, станций и железнодорожных путей, которые позволяли подвозить скот непосредственно к предназначенным ему загонам. На бойнях в зависимости от сезона работало от 25000 до 50000 человек.

Задолго до Генри Форда на бойнях вводится конвейер. Работа организовывалась так, чтобы каждый чернорабочий знал лишь одну операцию. Туши животных перемещались от рабочего к рабочему по наклонному потолочному рельсу, используя лишь силу тяжести, при необходимости поднимались на лифте или перевозились электрическими транспортерами. На консервировании и упаковке был свой конвейер. Горячая вода и электричество вырабатывалась централизованно для всей территории боен.

Два конвейера крупнейшей фирмы – Армора, позволяли при пиковой нагрузке убивать до 1200 животных в час при работе 16 часов в сутки (до 20 животных в минуту, по три секунды на каждое). К 1890-му на бойнях лишалось жизни 9 миллионов голов скота ежегодно, 82 % мяса США производилось здесь. Все шло в ход: кроме консервных фабрик и рефрижераторов, на Бойне строятся мастерские и фабрики по производству кожи, мыла, удобрений, клея, искусственной слоновой кости, желатина, гуталина, пуговиц, духов, лекарства, кормов, струн и т. д.

В 1872 году для охлаждения мяса начинается зимняя заготовка льда и его использование в промышленных масштабах. Это позволяет бойням не зависеть от сезонности и продолжать работу в самые жаркие месяцы.

В 1882 году Густав Свифт изобретает охлаждаемый льдом вагон-рефрижератор, что существенно увеличивает возможности по транспортировке мяса, прежде всего в населенные восточные штаты атлантического побережья.

Владимир Маяковский так отзывался о Бойнях в 1925 году: «Здесь визг и хрип, а в другом конце фабрики уже пломбы кладут на окорока, молниями вспыхивают на солнце градом выбрасываемые консервные жестянки, дальше грузятся холодильники – и курьерскими поездами и пароходами едет ветчина в колбасные и рестораны всего мира». И подавляющее большинство этой продукции вывозилось через Нью-Йорк.

К 1870 году железная дорога от Чикаго достигла реки Миссури у Канзас-Сити и прокладывалась дальше в штате Небраска, чтобы соединиться с железной дорогой Юнион Пасифик. Железные дороги от Чикаго прорастали сквозь Великие американские равнины как кровеносные сосуды.

Кроме упомянутых вагонов-рефрижераторов Свифта именно в Чикаго с 1863 года начал свою деятельность знаменитый Пульман со своими вагонами повышенной комфортности, который, собственно, и создал стандарт железнодорожного обслуживания, который мы сейчас воспринимаем как должное: вагон-ресторан, спальные места, туалеты и многое другое. В 1867 году он в альянсе со знаменитым бизнесменом Эндрю Карнеги в Чикаго создал The Pullman Palace Car Company.

С открытием в 1848 году канала Мичиган-Иллинойс фермеры Среднего Запада стали приезжать в Чикаго для продажи урожая зерновых, и поэтому в том же году группой из 82 предпринимчивых торговцев зерном основана Чикагская Торговая Биржа – старейшая и ныне одна из крупнейших в мире бирж фьючерсной торговли. Официально временем появления первого фьючерсного контракта считается 1865 год, когда Чикагская Торговая Биржа предприняла свой первый саморегулирующий шаг по упорядочению торговли зерновыми: разовые фьючерсные контракты на зерновые (у фермеров скупали будущий урожай). Надо отметить, что Нью-Йоркская товарная биржа (New York Mercantile Exchange, NYMEX), торгующая фьючерсными контрактами, учреждена гораздо позже – в 1882 году. Сейчас она занимает первое место в мире по объему торговли нефтяными фьючерсами, но начинала с тех же самых сельскохозяй-

ственных продуктов, что и Чикагская, – яйца, масло, молоко, зерно.

Освобождаемые территории занимали по уже отработанному в Англии принципу огораживания, только здесь, на Великих равнинах, дерево было в дефиците, поэтому на помощь пришла изобретенная по такому случаю в Иллинойсе в начале 1870-х годов колючая проволока, которая препятствовала проникновению на земельные участки диких животных и удерживала на пастбище домашних. В США в 1875 было изготовлено 270 тонн колючей проволоки, а к 1900 производство возросло до 150000 тонн.

В Чикаго много чего было впервые в мире, например: после пожара 1871 года Чикаго стал отстраиваться заново, и в 1885 году было возведено первое в мире высотное здание. Чикагские небоскребы, уже в конце 19 века поражавшие своей конструкцией, дали название одному из направлений архитектуры – Чикагской школе.

Мы вынуждены описывать каждый элемент отдельно, а ведь все делалось параллельно. Всего за 30 лет, с 1840 по 1870 год население Чикаго увеличилось с 4 до 300 тысяч человек, Чикаго стал вторым по величине городом США, исключительно благодаря доступу к полезным ресурсам и хорошей транспортной связи с портом Нью-Йорка.

Если не знать, что в логистическом смысле Чикаго – промышленный пригород Нью-Йорка, хотя их и разделяют сотни километров, то этот феномен взрывного роста обоих городов не будет понятен.

Более современную логистическую историю Нью-Йорка хорошо характеризует текст на небольшом стенде в Вашингтонском Музее национальной истории США с заголовком «Что произошло с Нью-Йорком?»:

«Америка включилась в международную торговлю с колониальных времён. В первой половине 19 века США экспортировали сырьё и импортировали промышленные товары. По мере индустриализации страны она стала главным экспорте-

ром промышленной продукции от сеялок до автомашин. В последние годы США снова импортируют промышленные товары и экспортируют сельскохозяйственную продукцию. США стали важнейшим участником международной экономики в 1880-х гг.

Нью-Йорк стал центром американской международной торговли. В 1920-х гг. через него проходила половина американского импорта и экспорта. Роль Нью-Йорка как порта стала уменьшаться в 1960-х по мере того, как суда-контейнеровозы использовали другие терминалы из-за транспортных проблем Нью-Йорка, значительно затруднявших перевозки контейнеров автомобильным и железнодорожным транспортом из порта за пределы города. Пассажирские суда больше не перевозили миллионы иммигрантов в Нью-Йорк. Промышленники ушли из города в поисках более дешевой рабочей силы.

Но Нью-Йорк возродился в новом качестве мирового города. Больше, чем когда-либо, он является центром международных финансов, банковского дела, искусства, культуры и сферы профессиональных услуг. Новый Нью-Йорк – это город, который влияет на международную экономику не только производимыми товарами, покупками, продажами и транспортом, но также идеями, культурой, финансами и информационными технологиями».

Уже неоднократно проверено на людях разного возраста и степени подготовленности, что изложенная таким образом история запоминается легко и очень надолго, для воспроизведения достаточно иметь только карту перед глазами, причем создается эффект комплексного обучения с мощной актуализацией смежных областей знания, вместо механического запоминания массы событий включается логическое мышление.

На примере Нью-Йорка мы разобрали, как цивилизация приходит и активно развивается, но возможен и обратный процесс, когда она чахнет или вообще уходит.

3. Цивилизация приходит и уходит

Как только историки не пытались объяснить причины упадка древних цивилизаций: «завершение цикла развития», «старение цивилизации», «потеря пассионарности» или – одно из любимых объяснений – «разрушили варвары». О да, варвар он такой, не станет девок портить, водку пьянствовать и безобразия хулиганить, ему подавай разборку зданий, порчу скульптур и надписей, пока всю цивилизацию не разрушит, не успокоится и уйдет в свое варварское логово ждать, пока снова не появится возможность разрушить очередную цивилизацию.

Почему-то только в древности если «варвары разрушили», то уже – навеки, никто ничего не восстанавливал, а в историческое время совсем наоборот – разрушенное варварами достаточно быстро восстанавливается или же многое рушится без всяких варваров. Значит, не в пресловутых «варварах» причина?

Например, во время Второй мировой войны варвары разрушили почти под ноль многие города Европы. После англо-американских ковровых бомбардировок прирейнские города Германии напоминали лунный ландшафт, были уничтожены на 80–90 %. И что? Цивилизация навсегда пришла в упадок? Ничего подобного, после войны достаточно быстро всё отстроили и даже «восстановили» исторические здания, так что теперь в Германии туристам по большей части показывают муляжи.

Разрушенные в результате бомбардировок и уличных боев города СССР – Сталинград, Киев, Брест и многие другие – тоже были полностью восстановлены за какие-нибудь 15–20 лет, что ничтожно мало в историческом масштабе.

После атомной бомбардировки США в 1945 году японские портовые города Хиросима и Нагасаки представляли из себя выжженные поля. Восстановление тоже началось достаточно быстро, как только радиационный фон пришел в норму. Сейчас там кипит жизнь, небоскребы, многоуровневые развязки, цивилизация во всей красе.

Зато знаменитый Детройт в США, «город моторов», «столица автомобилестроения», без какой-либо бомбардировки сейчас выглядит так, как будто она там была. Город буквально разваливается и находится на пути к исчезновению. Почему? Просто там закрыли важнейшие градообразующие предприятия и перенесли автопромышленность в страны Юго-Восточной Азии, где производство выгоднее по многим причинам. Таких умирающих городов в мире очень много, Детройт просто самый заметный пример.

Вывод напрашивается простой: если цивилизации где-то что-то надо, она и после разрушения варварами всё восстановит в наилучшем виде, а если эта местность больше не нужна цивилизации, то всё разрушится само и без варваров. Цивилизации много чего бывает надо в конкретной местности: сырьё, пути-дороги, производство и т. п. Но если ничего не надо, то ничего там и не будет. Неужели историки думают, что эти базовые правила в древности не действовали? Или историки не думают?

К примеру, в середине Южной Америки, в районе слияния Амазонки и Риу-Негру в джунглях можно обнаружить следы исчезнувшей цивилизации: заросшие великолепные дворцы с брошенными там предметами роскоши и домашнего обихода – люди исчезли внезапно, ничего с собой не захватив. Если не знать правды, то можно бы строить предположения о том, будто здесь некогда существовала могучая цивилизация, которую разрушили варвары/эпидемия/инопланетяне, а также плодить догадки, которые принято делать при обнаружении каких-то древних сооружений.

На самом деле, всё проще. Действительно, более ста лет назад цивилизация «пришла в джунгли», а примерно лет через двадцать ушла. Но причины вполне прозаические. Те самые заброшенные дворцы в джунглях расположены в окрестностях города Манауса, расположенного в месте слияния рек Амазонки и Риу-Негру, и их бурное строительство и последующий упадок в прямом виде зависели от благополучия самого Манауса и проходящих через него товаропотоков.

Как мы уже говорили, цивилизация приходит куда-то при наличии следующих условий:

1. цивилизация знает, что здесь есть некий ресурс;
2. этот ресурс вдруг потребовался цивилизации;
3. к ресурсу есть пути сообщения, позволяющие вывезти его с места добычи;
4. в данный момент выгоднее добывать ресурс именно в этом месте.

С пунктом № 3, т. е. путями сообщения, у Манауса всё более чем хорошо – это морской порт в самом сердце южноамериканского континента, глубина Амазонки позволяет океанским судам преспокойно проходить туда.

Условие № 1 тоже, вроде бы, давно известно цивилизации: в окружающих Манаус лесах растут деревья гевея, сок которых и является источником натурального каучука.

Не очень понятно, почему неожиданно сработало условие № 2 и цивилизацию вдруг пропёрло на натуральный каучук. Большинство ссылается на возросшие потребности для шин карет, автомобилей, велосипедов и прочих транспортных средств. Кто-то упоминает изоляцию электрических кабелей и проводов. Так или иначе, с 1879 года латиноамериканские страны бассейна Амазонки охватила так называемая «каучуковая лихорадка».

До этого момента Манаус существовал почти в спячке, по крайней мере в 1856 году, когда он был переименован из Носа-Сеньора-да-Консейсан-да-Барра-ду-Риу-Негру (Nossa Senhora da Conceição da Barra do Rio Negro) в более похожее на современное название Манаос (Manáos), в нем было около 1200 жителей. Нет никаких сведений о том, что до 1879 года что-то там изменилось.

И вдруг, всё зашевелилось. В Манаус понаехали предприимчивые бизнесмены, которые наняли местных жителей на сбор каучука. Экспорт каучукового сырья привёл к притоку в эти страны иностранной валюты, однако до 90 % выручки тратилось бразильцами на потребление импортных товаров

(в особенности предметов роскоши), а не на укрепление собственных производств.

В 1890 начался золотой век Манауса – город стал столицей экспорта каучука, который собирали в амазонских лесах. На выручку от каучука в 1895 году пустили первый в Южной Америке электрический трамвай (на 8 лет раньше, чем в Петербурге!), 22 октября 1896 года электрифицировали некоторые жилые дома, 31 декабря того же года открылся самый большой в мире театр «Амазонас». 17 января 1909 года открылся первый в стране университет. Всего за 20 лет Манаус заткнул за пояс всякие там Рио-де-Жанейры и прочие Буэнос-Айресы. Но тут и сказке конец. В 1910 году цены на каучук начали падать и золотой век закончился – исчезло условие № 4.

«Каучуковая лихорадка» закончилась так же внезапно, как и началась. Многие сказочно богатые плантаторы разорились, побросали свои дома, те самые дворцы «исчезнувшей цивилизации», и уехали. Их местные рабочие, естественно, также были брошены в джунглях на произвол судьбы. Так обычно и бывает: цивилизация уходит, а местные остаются со своими проблемами.

Если представить классический путь исследования обнаруженных руин дворцов, то историки нам бы подробно поведали о стилях и методах строительства, культурных параллелях обнаруженных артефактов, предполагаемом времени существования «исчезнувшей цивилизации» и т. п., но следы товаропотоков они бы не обнаружили во дворцах. Градообразующие факторы как правило подробно историками не исследуются. Поэтому история могла бы получить ещё одну загадку «исчезнувшей цивилизации».

Но мы продолжим исследование с позиций логистической теории и разберемся, почему ресурсопотоки каучука ушли от Манауса.

Именно тогда, когда Манаус только начал жировать на натуральном каучуке, Великобритания заложила основу его падения. В 1879 году англичанин Генри Викхем вывез около

40 тыс. семян гевеи в Лондон, затем эти семена были использованы для создания плантаций в экваториальных британских колониях. К 1914 году обширные гевейные плантации занимали значительные площади в британской Малайзии, позднее также в других экваториальных странах Азии и в меньшей степени – Африки. В отличие от Амазонии, деревья были посажены с высокой плотностью, там не было естественных вредителей и местные ещё не были испорчены заработками. Поэтому главный потребитель-распорядитель ресурсами больше не нуждался в услугах Амазонии: «Манаус, вы уволены!» И он пополнил ряды умирающих городов.

Не прошло и 20 лет, как позиции вновь созданных британцами плантаций гевеи были подорваны появлением синтетического каучука. Синтез каучука в крупном заводском масштабе впервые в мире был осуществлен в 1932 году в СССР по способу, разработанному С.В. Лебедевым. В 1938 году было организовано промышленное производство бутадиен-стирольных каучуков в Германии, в 1942 – крупное производство синтетических каучуков в США. К 1972 году синтетические каучуки выпускали более чем в 20 странах, и с тех пор каучуковые плантации больше никому особо не нужны. И так будет до тех пор, пока всё нормально с нефтью и энергией.

Похожий пример с целым государством – республикой Гаити на острове Гаити. Сейчас там разруха, бедность и заброшенные дворцы плантаторов а-ля «погибшая цивилизация», которые в свое время поднялись на сахарном тростнике. Но плантаторы уехали, а местные жители теперь бегают через специально прозрачную границу в соседнюю Доминиканскую республику в качестве нелегальных гастарбайтеров собирать всё тот же сахарный тростник. Теперь действующие дворцы плантаторов и расцвет цивилизации находятся на том же острове Гаити, но в другой части – Доминиканской республике.

Таким образом, причины «расцвета и гибели цивилизаций» следует искать прежде всего в закономерностях возник-

новения и упадка городов. А это зависит от активности использования транспортных путей, которые, в свою очередь, зависят от мест нахождения ресурсов и текущей потребности в них. Ресурсы же не только очень неравномерно расположены на земле, но и потребность в них не одинакова на протяжении развития цивилизации и зависит от уровня развития технологии.

Глава 4.

Пояснения, выводы и гипотезы

Изложенных правил и закономерностей вполне достаточно для начала самостоятельного анализа цивилизационных процессов новыми методами. В этой заключительной главе мы чуть подробнее рассмотрим применявшиеся при логистическом анализе правила и выдвинем на их основе некоторые гипотезы, которые, естественно, подлежат тщательной проверке. В любом случае, главное – дефрагментация имеющейся информации, сборка многослойного паззла истории цивилизации должна производиться по базовым признакам – ключевым точкам городов и линиям путей сообщения с учётом направления развития и ресурсной базы.

Ещё раз вспомним притчу о трёх слепых мудрецах, которые решили познать, что такое слон. Первый потрогал слона за хобот и сказал, что слон – это как змея – длинное и гибкое. Второй потрогал его за ногу и изрёк, что он похож на дерево – толстое и могучее. Третий же взял слона за хвост и решил, что слон – это как верёвка.

Исторические исследования можно читать месяц за месяцем, год за годом, погружаясь в пучину дат, имен, явок и паролей. Но чем тщательнее вы с лупой и микроскопом изучаете историю цивилизации, тем всё больше и больше вас окутывает туман неопределённости и неизвестности. Просто вы щупаете слона с разных сторон.

Великое видится на расстоянии. Поэтому логистическая теория следует от общего к частному, сначала смотрим крупненько, ищем общие черты, синхронные процессы, «опознаём слона» и лишь потом углубляемся в детали, никогда не забывая их место в общей системе.

По крайней мере, теперь понятно, что надо проверять в первую очередь, что является критически значимым, и, если недостаточно информации для вывода, вы уже знаете, что надо искать. Языки, нации, религии, наименования местностей яв-

ляются всего лишь вспомогательными поисковыми признаками, главное – объективно-материальные следы цивилизации и... правильная точка зрения!

1. Моря – «отсутствующее звено» истории

Тот, кто владеет морем, владеет мировой торговлей. А кто владеет мировой торговлей, владеет богатствами земли и ею самой.

Уолтер Релей, английский пират
эпохи Елизаветы I

При изучении истории всё внимание обычно сконцентрировано на событиях, которые происходили на суше. В результате моря обычно воспринимаются сухопутным человеком как находящиеся поблизости и ничего не значащие пустые пространства-«дырки». Для моделирования цивилизационных процессов следует категорически изменить эту ошибочную точку зрения и смотреть на развитие «земной» цивилизации глазами «внеземной», то есть «морской» цивилизации.

Возьмем физическую карту и посмотрим на многочисленные острова Эгейского (Ахейского) моря, на которых располагались уже упоминавшиеся древние Кикладская (Цикладская), Эллинская, Элладская, Критская, Микенская и прочие цивилизации – возможно ли их существование без мореходства?

Древняя Греция, Византийская, Римская, Османская империи, арабский халифат – показанное на исторических картах расположение этих государств по берегам и островам Средиземного моря однозначно свидетельствует, что без развитого водного транспорта не могло быть никакой связности пространства и, следовательно, их государственности.

Упомянем для полноты картины и великие морские государства – Венеция, Генуя, Испания, Португалия, Голландия,

Англия и другие – все они распространяли цивилизацию по морским путям.

Думаете, это совершенно разные цивилизации? Нет, с точки зрения логистической теории цивилизация едина и однотипна, т. е. универсальна (*universum* – «вселенная» – населённая). Локальные проявления этой единой цивилизации, естественно, могут по внешним признакам сильно различаться.

Отличия легко найти, но они частенько уводят в сторону при реконструкции прошлого, поэтому продуктивнее искать общие черты. К примеру, сербы и хорваты – по сути один народ, говорящий на одном и том же языке, но одни – христиане и используют кириллический алфавит, а другие – мусульмане и пишут латиницей. В Узбекистане сначала все писали арабскими буквами, потом перешли на кириллицу, сейчас рассматривается переход на латиницу, но живущие там разные народы остались теми же самими. Поэтому когда сообщается что финикийцы, великий мореходный народ древности, вдруг внезапно исчезли, то есть резон поинтересоваться, какой великий мореходный народ появился вслед за ними, может быть, это и есть те же самые финикийцы, которые просто поменяли письменность? Тем более что финикийский алфавит стал основой для большинства алфавитов мира.

На путях сообщения «свято место пусто не бывает», а тем более – на морях, которые предоставляют максимум возможностей транспортной связности между всеми континентами. По этому поводу однозначно высказался Монтескье: «Современному государю не хватило бы целой жизни для того, чтобы построить флот, способный сражаться против державы, которая уже господствует на море. Это, может быть, единственная область, где деньги оказываются бессильными»¹.

¹ Монтескье Ш. Размышления о причинах величия и падения римлян». Глава 4.

А историки рассказывают сказки, как римляне будто бы начали строить корабли по какому-то единственному образцу, то ли выброшенному штормом на берег, то ли случайно захваченному. Понастроили, вышли в море и – опаньки, вдруг победили всех.

Таких историй можно много напридумывать. Нашли монголы космический корабль, приземлившийся на их территории... Обнаружили бушмены совершивший вынужденную посадку истребитель... Лично вам дали готовую современную яхту, чисто парусную, но без карт, а из навигационных приборов только секстан, лот-линь и песочные часы...

Именно по причине неимоверного количества таких побасенок приходится максимально абстрагироваться от наименований народов, религий и прочих оценочных ярлыков, а основу структуры цивилизации выявлять на основании ответов на вопросы что, откуда, куда, каким путем, зачем и на чём перевозили.

К сожалению, история кораблестроения, мореходства и грузоперевозок освещена ещё хуже, чем сухопутная. Известный исследователь картографии Ллойд Арнольд Браун с досадой сетовал: *«Историю морских карт и их авторов проследить даже труднее, чем историю мировых карт и людей, занимавшихся их составлением. Причина в том, что за всю историю человечества не было такой группы людей – за исключением, возможно, профессиональных преступников, – которые более неохотно вели бы записи, чем моряки. ...Они держали свои знания при себе и не спешили ими делиться»*¹.

В тон ему высказался Тур Хейердал: *«Пусть это покажется абсурдом, но, может быть, наука нуждается в консультанте из уголовного розыска? В человеке, который, возможно, не разбирается в тонкостях археологии и латинских названиях, зато наделен пытливым взглядом, умением обобщать и чутьем детектива? И кое-что знает о математиче-*

¹ Браун Ллойд Арнольд. История географических карт. М.: Центрполиграф, 2006. С. 173.

ской вероятности? Ведь что такое уголовное расследование, если не логическая реконструкция событий, имевших место в прошлом?»¹

Сложности восстановления истории мореходства обусловлены также тем, что большая часть её относится к так называемому «доисторическому» периоду, под которым подразумевается дописьменная часть истории цивилизации. Можно смело гуглить стоянки каменного века применительно к любому европейскому острову. Обязательно найдутся археологические подтверждения существования поселений, причалов и т. п. возрастом от 4 до 10 тыс. лет.

Среднестатистическому человеку, который представляет себе каменный век по образам «дикарь в звериной шкуре» – «палка-копалка» – «охота на мамонта», трудно осознать, что в это же самое время где-то существовало развитое мореходство, межконтинентальные перевозки товаров и города!

Например, в 50 километрах от турецкого города Конья находится древнейшее городище Чатал-Хуюк (Çatal Hüyük), которое в русском переводе политкорректно именуется то Чатал-Гуюком, то Чатал-Хуюком – большое поселение эпохи керамического неолита и энеолита. Самые ранние найденные культурные слои относятся к 7500 г. до н.э. Поселение существовало до 5700 г. до н. э. Жители покинули поселение до наступления бронзового века. Между двумя холмами поселения существовал канал, отведенный от ближайшей реки.

Исследования археологов по всему миру свидетельствуют, что многие предметы обнаруживаются за тысячи километров от места их происхождения: раковины каури, обсидиан (вулканическое стекло) и т. п. И не только какую-то мелочь они перевозили в каменном веке, даже крупных животных – лошадей, быков, благородных оленей и т. п.

¹ Хейердал Тур. Экспедиция «Кон-Тики», «Ра». М.: Мысль, 1977. «Ра», Глава 6.

Кроме перечисленных сложностей для моделирования цивилизационных процессов на морях требуются достаточно глубокие познания в истории мореходства, в том числе кораблестроения, навигационных методов и приборов, морских карт, морских течений и ветров, а также множество других премудростей. Поэтому мы сосредоточимся на суше, не забывая основополагающий принцип первичности морской логистики.

2. Вход «в землю»: устья рек

Второе правило: цивилизация входит «внутри земли» через устья рек. В исторических описаниях морских открытий часто встречается классическая фраза «корабль бросил якорь в устье реки». И это совсем не случайно.

Устье реки – очень хороший ориентир для мореплавателей, там можно пополнить запасы пресной воды, а если река достаточно глубокая и широкая, то прямо на корабле можно войти «в землю» и продолжить исследование открытых земель, либо отправить туда шлюпку, что обычно и делали первоначально, чтобы не рисковать понапрасну.

Реки – идеальный путеводитель: «вода ведёт». Ведь в какой приток ни свернула бы лодка первооткрывателей, они всегда легко смогут вернуться назад по течению туда, где их ждёт корабль. Путешествие по реке несоизмеримо безопаснее, чем по суше, с собой можно взять достаточное количество оружия и емкостей для воды и еды. Если в новооткрытых землях обнаруживается что-то полезное, там впоследствии оборудуются пристани, база-стоянка, форт, острог, которые потом и разрастаются до полноценного города, обеспечивающего добычу, складирование и погрузку полезных ресурсов на корабли.

Выражение «внутри земли» не мною придумано, такая характеристика давалась городам ещё в путеводителях первой половины 19 века. Перечисление городов обычно давалось от

моря вглубь суши. Приморские города-порты локализовались по соответствующим морям, а затем перечислялись города «внутри земли» и каждый определялся как «город такой-то при реке такой-то».

Прежде чем переходить к конкретным примерам, дадим немного сведений из гидрологии и этимологии.

Различают три вида устья реки:

- обычное устье, место впадения реки в другой водоём;
- эстуарий – очень широкое устье (от лат. *aestuarium* – затопляемое устье реки) – однорукавное, воронкообразное устье реки, расширяющееся в сторону моря;
- дельта – разветвляющееся устье треугольной формы, образующее сложную сеть рукавов и протоков.

То, что устья рек должны рассматриваться со стороны моря, следует и из этимологии. С точки зрения сухопутного человека, устье – это просто конец реки, место впадения в противоположность истоку, началу реки. Но со стороны моря или реки место впадения реки выглядит как рот, пасть, горло. Именно с этой «морской» точки зрения становится понятной этимология устья реки на разных языках: устье-уста – латинское *os*, *ostio* (*ostium* – дверь); французское *bouche* – рот, пасть, устье реки – *embouchure*; на английском устье реки – *mouth of the river* «рот реки», *river mouth* «речной рот» или просто *mouth* «рот, устье»; на голландском *rot*, устье реки – *mond*, *monding* и т. д.

Ещё интереснее дело обстоит с речной дельтой. Многие источники утверждают, что название треугольной разветвленной разновидности речного устья «дельта» происходит от заглавной буквы греческого алфавита Δ (дельта), по сходству с которой оно было дано в древности треугольной дельте реки Нил. Но треугольник дельты Нила выглядит вершиной вверх только со стороны моря, что, впрочем, и неудивительно, ведь древние греки жили в основном на островах и, как мореходная нация, только таким образом и воспринимали эту местность. Самим местным жителям форма их территории на карте была по барабану, и они называли дельту Нила – Боло-

том. Так и писали в папирусах «жители Болота» в противоположность, например, «жителям Элефантины», т. е. Верхнего Египта.

У «дельты» и других соответствующих четвёртых букв очень многих алфавитов есть ещё два характерных логистических смысла.

Во-первых, значение «дверь, вход». Например, буква «далет» — четвёртая буква еврейского алфавита. Буква ד происходит от слова «делет» (ивр. דַּלַּת — дверь). В древнесемитском алфавите начертание этой буквы было пиктограммой, схематичным изображением двери, входа в палатку, шатер. В других языках: шумерский du «идти» — проход, дыра; лит. dūrys, duris, латыш. duris, durvis — дверь; гот. daúr — «ворота»; англ. door — дверь; голл. deur — дверь; датский, норвежский dør — дверь; шведский dörr, ирландский doras, армянский «дор» — дверь; исландский «дверь» — дуг, дуга (прямо русское «дыра»!).

Во-вторых, буквой Δ (дельта) или термином «дельта» в физике и некоторых других науках принято обозначать разницу между определенными параметрами. В финансах дельта — это разница между ценой покупок и продаж. Иногда дельтой называют свой интерес по сделке или полученную выгоду.

И все перечисленные значения «дельты» возникли вполне обоснованно. Ведь в дельте реки удобно строить порт, который является одновременно речным и морским портом, а значит, принимать товары и из-за моря, и из глубины страны. Со стороны моря дельта является входом, дверью «внутрь земли». И именно в порту происходит перераспределение созданных (добытых) на земле богатств, происходит перегрузка между речными и морскими судами с соответствующей разницей покупной/продажной цены. В дельте реки безопаснее создавать «острова цивилизации», ведь каждый остров дельты — сам по себе крепость.

Начнём с недавних исторических примеров, когда цивилизация обосновывалась в устьях рек, и постепенно перейдем к более древним:

– самая первая постоянная английская колония в Америке: «В 1607 г. сто двадцать колонистов, исключительно мужчин, прибыли на трех больших кораблях и избрали для поселения полуостров в устье реки Джеймс в Виргинии – болотистое место с огромным количеством москитов, но обладающее удобной бухтой и выгодно расположенное для защиты от возможных нападений. Поселение в честь короля Якова I получило название Джеймстауна»¹.

– Филадельфия, первая столица США и крупнейший город США до 1835 года, расположена в устье (эстуарии) реки Делавэр;

– Нью-Йорк – на островах в устье реки Гудзон;

– Нью-Орлеан – в дельте реки Миссисипи;

– крупнейший австралийский город-порт Аделаида в устье реки Торренс;

– крупнейший порт Индии, Калькутта (с 2001 года Колката), – в дельте Ганга. Основная часть города расположена на восточном берегу рукава (реки) Хугли, в водно-болотных условиях. Поэтому англичанам потребовалось много десятилетий, чтобы адаптировать эти территории для жизни;

– Шанхай – крупнейший город Китая и первый по численности населения город мира расположен в дельте реки Янцзы;

– дельта реки Чжуцзян. Под термином Южный Китай, как правило, подразумевают экономическую зону дельты реки Чжуцзян, которая включает девять городов в провинции;

– Мумбаи (до 1995 года – Бомбей), самый населенный город Индии – в устье реки Улхас (англ. Ulhas), занимает острова Бомбей, Солсетт и прилегающее побережье;

– символическая ошибка с Рио-де-Жанейро – португальцы посчитали залив Гуанабара устьем реки и дали городу соответствующее название – «январская река»;

¹ Ефимов А.В. Очерки истории США. 1492–1870 гг. М.: Учпедгиз, 1958.

- столица Таиланда – Бангкок – расположена на островах дельты реки Чаопрайя (Чао-Праи);
- дельта Меконга (Красной реки) является главным культурным и историческим центром Вьетнама. Здесь в X столетии возникло первое государство;
- Токио расположен при впадении рек Эдогава, Аракава, Сумида, Тама в Токийский залив;
- Хиросима – в дельте рек Матоясу и Ота;
- Нагасаки – в дельте рек Ураками и Накадзима;
- Архангельск – в дельте реки Северная Двина, отсюда путь во внутренний бассейн реки Волги через Вологду;
- Петербург – на островах дельты реки Невы, и история Российской империи достаточно легко познается через логистический анализ образования города именно в этом месте;
- Гавр, крупнейший порт Франции, и Онфлёр – в устье реки Сены;
- Ливерпуль – в устье реки Мерси;
- Плимут, крупнейший исторический порт Великобритании, – при впадении рек Плима и Тамара;
- Сен-Мало, знаменитый «пиратский» город-крепость на островах, – в устье реки Ранс, впадающей в Ла-Манш;
- Лиссабон – в устье реки Тахо (исп. Та́хо), или Тежу (порт. Tejo), лат. Tagus – крупнейшая река Пиренейского полуострова;
- Амстердам, столица современной Голландии, построен в дельте реки Амстель, впадающей в Северное море. И вообще, вся Голландия расположена в дельтах сразу трех рек – Рейна, Мааса и Шельды;
- Любек, столица ганзейского союза, игравшая огромную роль на Балтике, расположен на острове в устье реки Траве;
- Марсель, старейший город Франции, расположен в устье реки Роны. Примечательное название административной единицы Устьев департамент (Bouches du Rhône – «Рты Роны»). По реке Роне – историческая область Дофине, откуда родом все французские короли, и вообще – именно там изначальная история Франции, а вовсе не в Париже;

В конце концов (или начале начал?), три «величайшие цивилизации древности» расположены в дельтах и аналогичных по характеристикам междуречьях: в дельте Нила – Древний Египет, в междуречье Тигра и Евфрата – Древний Вавилон, в междуречье Инда и Харатии – Индо-Харатийская цивилизация.

Во всех перечисленных примерах цивилизация пришла туда с моря и обосновалась в наиболее удобных с транспортной точки зрения местах. Разница только, когда это происходило: в историческое или доисторическое время. Да ещё значимость этих городов для всей остальной цивилизации с течением времени менялась, и в каких-то случаях отдельные города и их целые системы, так называемые «цивилизации древности», приходили в упадок. Почему? Историки на сей счёт придумывают самые затейливые версии вместо того, чтобы попытаться собрать все доступные прямые и косвенные сведения об имевшихся ресурсах, динамике товаропотоков и проанализировать их.

3. Шаг за шагом создаются города-«острова цивилизации»

Правило 3: по мере продвижения по реке «вглубь земли» на расстоянии дневного перехода шаг за шагом (итал. grado per grado) создаются города-«острова цивилизации» на естественных и искусственно созданных речных островах, в любом случае выбирается место, обеспечивающее максимальную безопасность со стороны суши. Расстояние дневного перехода зависит от скорости течения реки, конфигурации берегов, применяемого транспорта и прочих факторов.

Расстояние дневного перехода – это тот самый шаг (итал. grado), который вынуждает заняться градостроительством и создавать безопасные места стоянки, ночевки, станции, а места полуденного отдыха будут выглядеть полустанками. Дневной переход – это универсальная древняя единица измерения «пространства-времени», имеющая огромное практическое

значение. Не случайно самые древние карты масштабировались не в километрах, милях или других абсолютных единицах длины, а в «днях пути», отчего моря выглядели маленькими, а суша – огромной, ведь скорость перемещения по ней была гораздо ниже. Существуют современные аналоги таких карт – это обычные географические карты с нанесенными линиями часовой и суточной досягаемости местности – «изохронами» – из какой-то определённой точки.

Лучше всего требованиям безопасной ночёвки отвечали острова морей и рек. Мы уже упоминали города, расположенные на островах дельты рек, такие как Нью-Йорк, Петербург, Амстердам. Но и «внутри земли» многие города первоначально образовывались на естественных речных островах: Париж – остров Сите на реке Сене, Берлин – Музейный остров на реке Шпрее, Страсбург – острова в устье реки Иль при её впадении в Рейн, Монреаль – на острове посреди реки Святого Лаврентия, Брест – на острове, образованном рукавами реки Мухавец при её впадении в Западный Буг и т. п. Кстати, и знаменитая Запорожская Сечь располагалась на днепровском острове Хортица, да и вообще все казаки до 19 века были сплошь водоплавающими.

На расстоянии дневного перехода, естественно, далеко не всегда попадались речные острова, и тогда подходящие полуострова и мысы в местах слияния рек с помощью проложенных каналов (ров, заполненный водой) превращали в искусственные острова и дополняли защиту от местных жителей стенами – получались города мысового типа.

Но первичные базы-стоянки, конечно, не сразу вырастали до городов в современном понимании. Сначала первопроходцы в большинстве своём ещё в каменном веке создавали первичное оборудование транспортного пути. Для современного человека дорожные указатели являются совершенно естественным элементом инфраструктуры, но когда историки и непрофессионалы сталкиваются с первобытными дорожными указателями, у них почему-то возникает когнитивный диссонанс и камни с

непонятными знаками объявляются либо просто загадочными мегалитами, либо культовыми языческими камнями. Разумеется, не все мегалитические сооружения являются дорожными указателями, но логика их расположения подсказывает, что есть смысл попытаться трактовать изображения на них по аналогии с установленными для туристов современными схемами городов с жирной точкой «вы находитесь здесь». И тогда непонятные линии, стрелки, точки и крестики могут быть объяснены с точки зрения конфигурации морского берега, реки с её притоками и другой полезной для путника информации.

В местах, обозначенных путевыми камнями-указателями, сначала оборудовались причалы и огороженные стоянки, затем были построены церкви и монастыри. Камни-указатели долго находились на своих местах, и уже в 19–20 веках служители культа начали убирать эти камни в сторону, как «языческие», так что теперь они в большинстве своём находятся не на своем первоначальном месте.

Совпадение таких древних памятников и мегалитов с современным расположением храмов, природных возвышенностей и водных переправ дало повод археологу-любителю Альфреду Уоткинсу выдвинуть в 1921 году теорию «линии лей», то есть линий, созданных для удобства речной навигации и сухопутного перемещения во времена неолита и существовавших затем на протяжении тысячелетий. Как это иногда происходит с совершенно логичными гипотезами, вместо тщательной и всесторонней проверки его идея была извращена до неузнаваемости и в последнее время термин «линии лей» стал связываться с духовными и мистическими теориями о форме земле, включая китайский фэн-шуй.

Вместо мегалитов-дорожных указателей, которые далеко не каждый видел, приведем другой пример с объектами, которые каждый наблюдал неоднократно, – это храмы всех без исключения конфессий в любой точке планеты, но только созданные до 20 века, ибо новодельные храмы сейчас располагают где угодно «как красивше». Так вот, подавляющее боль-

шинство храмов (разумеется, есть и исключения) построены у воды – реки, озера, моря. Если вы видите храм – рядом есть река, если вы двигаетесь по реке, то через примерно равные промежутки вы обнаружите храмы, на спуске от которых есть или были пристани, по крайней мере, следы ведущей к воде дороги пока ещё можно обнаружить очень часто.

Эту закономерность можно самостоятельно проверить везде: храмы, святилища и прочие подобные места расположены на примерно равных расстояниях вдоль торговой трассы. Понаблюдав за диапазоном размещения храмов на данной реке (дороге), вы определите расстояние дневного и полуденного перехода в этой местности и сможете уверенно предсказывать, где должен быть расположен очередной храм (святилище).

Вспоминается культовая фраза из кинофильма «Покаяние» режиссера Тенгиза Абуладзе: «Зачем нужна эта дорога, если она не ведёт к Храму?» Увы, это снова современный перевёртыш в стиле духовности. В реальности было так: «Зачем нужен храм, если к нему не ведёт дорога?»

Первоначально храмы всех без исключения конфессий создавались как офисы управляющих структур на местах добычи и путях транспортировки ресурсов. Там хранились товары, заключались торговые сделки, хранились эталоны мер и веса, книги записи сделок, проводились в современном понимании «производственные совещания», предоставлялись гостиничные услуги в комфортабельных по тем временам номерах-кельях, обмен денег и прочее. Храм, монастырь представляли из себя мини-город и иногда разрастались до города в современном понимании этого слова. По мере развития сети железных, а потом и автодорог, прежние водные и сухопутные дороги утрачивали свое эксклюзивное значение, а вместе с ними и изменялись функции храмов: они занялись «духовным окормлением паствы» и чисто экономическая функция сменилась на идеологическую обработку масс в стиле оказания религиозных услуг.

Разумеется, у тех, кто видит в религиозных системах только «духовность» и мистическое начало, такая трактовка функций церковей всех конфессий может вызвать отторжение. Но факты от этого не изменятся: государствообразующая роль религиозных систем достаточно подробно описана в истории, а вот их реальная экономическая, хозяйственная деятельность освещается обычно крайне скупо, поэтому современный стереотип восприятия религии очень мешает пониманию сущности процесса.

Превратится ли первобытная стоянка в острог, крепость или монастырь, вырастут ли они до размеров города в современном понимании, зависело от значимости данного места для организованных товаропотоков. Если товаропоток по каким-то причинам прекращался, то мы и наблюдаем развалины караван-сарая, церковей, мавзолеев и прочего древнего наследия. Проведем аналогию с живым организмом. Если нарушается кровообращение, например, пережимаем кровеносные сосуды, то питаемая от него часть организма начинает деградировать: сначала дистрофия – недостаточное питание, а затем наступает некроз из-за атрофии – отсутствие питания. В нашем случае «кровеносный сосуд»-река может пересохнуть или он останется на месте, но по нему не будут поступать кислород и питательные вещества (товары-ресурсы).

Разница в развитии «дневных шагов»-городов зависит также от неоднородности пространства в разных направлениях (анизотропности). Против течения двигаться сложнее – и расстояние дневного перехода меньше, а по течению сплавляться быстрее – и расстояние дневного перехода больше. Поскольку вся система затевалась для того, чтобы сплавлять добытые ресурсы, основной товаропоток шёл по течению, и, в зависимости от скорости сплава, каждый 3–4-й город оказывался более востребованным, чем другие, почему и более значительные города отстояли друг от друга на расстоянии 3–4 дневных переходов вниз, по течению.

Естественно, что для сухопутных трасс это условие применимо только к горам и прочим возвышенностям, а на равнине

всякие постоянные дворы, караван-сарай и разные «святотелища» с теми же функциями отличались друг от друга в зависимости от преимущественно выполняемой задачи ночного или полуденного отдыха, либо самые крутые располагались на развилках и перекрестках путей.

4. Война 1812 года в Северной Америке

Приведённый в предыдущей главе пример логистического анализа истории Нью-Йорка упрощает изучение истории США, события которой совершенно логично выстраиваются вдоль путей сообщения, по которым распространялась цивилизация, и в общем-то не сильно расходятся с официальной историей.

Обрисовав общую схему распространения цивилизации в Северной Америке, в результате которой образовались США, можно углубляться в изучение любых деталей, понимая их место в общей системе. Например, вернемся к истории создания важнейшего канала Эри.

Как мы уже упоминали, территории будущих штатов Индиана, Мичиган и Огайо были богаты лесами, полезными ископаемыми, плодородными землями для сельского хозяйства и прочими полезными ресурсами. Но требовались недели или даже месяцы, чтобы добраться туда и оттуда до Нью-Йорка.

Некий торговец мукой Джесси Холи (Jesse Hawley), который попал в долговую тюрьму, потому что из-за сложностей преодоления сухопутных участков не смог вовремя доставить товары с территории нынешнего Рочестера (около озера Онтарио), в 1807 году опубликовал серию очерков, в которых подробно описывал найденный им водный маршрут, затраты и выгоды создания канала Эри из Буффало на восточном берегу озера Эри до Олбани в верховьях реки Гудзон.

Сочинения Хоули попались на глаза члену законодательного собрания Джошуа Форману (Joshua Forman), который в

1808 году призвал к изучению практичности водного маршрута между озерами Эри и рекой Гудзон. Форман даже ездил в Вашингтон, чтобы заручиться федеральной поддержкой строительства канала, на что тогдашний президент США Томас Джефферсон сказал, что это «чуть ли не безумие».

В 1810 году руководитель речного судоходства Томас Эдди (Thomas Eddy) и сенатор штата Йонас Платт (Jonas Platt) заинтересовали уже цитировавшегося сенатора и бывшего мэра Нью-Йорка Де Витта Клинтона, после чего в марте 1810 года была организована Комиссия канала, на местность отправили специалистов для обследования маршрута будущего канала – и дело пошло. Но почему уже через три года после публикации идеи Хоули начали геодезические изыскания и в результате проложили канал по его маршруту, а само строительство началось только через 7 лет, в 1817 году?

Просто именно в этих местах произошла война 1812–1814 года, известная в официальной истории США под названием «Вторая война за независимость».

Вообще-то, войны как правило ведутся за ресурсы и пути сообщения, это классика жанра, на что мы и намекнули, упоминая войну Севера и Юга США в 1861–65 годах как войну за территории, куда надо будет проложить железные дороги.

Здесь ситуация аналогичная: боевые действия велись на той самой будущей транспортной магистрали Нью-Йорк – Чикаго. Правда, Чикаго тогда ещё не было, только деревянный форт Дирборн, который успешно сожгли во время войны. Также дотла сожгли города Йорк (будущий Торонто) на озере Онтарио и Буффало на озере Эри и т. п., сражения происходили на озерах Мичиган, Гурон, Эри, Онтарио, а также на линии Гудзон – Монреаль.

Дело в том, что у «конкурирующей фирмы» – Английской Северной Америки (северных английских колоний), с которыми велась война 1812 года, тогда тоже не было прямого водного пути в озеро Эри. Вход с Атлантического океана у них был замечательный – устье реки Святого Лаврентия, затем в озеро

Онтарио, но дальше стоп – водную дорогу преграждал Ниагарский водопад. Именно поэтому практически все значительные города современной Канады там и находятся – Торонто, Оттава, Монреаль, Квебек, Гамильтон, собственно, это и был зародыш всей будущей Канады.

Канал из озера Онтарио в озеро Эри в обход Ниагарского водопада был проложен потом, когда США сделали ответвление от канала Эри через Рочестер. Но тогда, в 1812 году, войной и решался вопрос – кто будет его контролировать. В результате эта территория сейчас принадлежит США, а граница с Канадой проходит по середине Великих американских озер: северный берег – канадский, а южный – США. Проиграв в войне и потеряв перспективу удобного водного обхода Ниагарского водопада с юга, Канаде пришлось преодолевать водопад с севера, проложив в 1825–45 годах Уэллендский канал (Welland Canal) длиной 42 километра. Как видите, всё становится простым и понятным при логистическом анализе истории.

Но если всего этого не знать, то официальная, изложенная в учебниках версия истории войны 1812 года в Северной Америке вызывает по меньшей мере недоумение.

Будто бы причиной войны 1812 года между Англией и США были торговые проблемы между государствами. Англия установила жесткую блокаду США, чтобы перекрыть поставки армиям Наполеона. А Франция, отстаивая «крепость Европу», ответила контрблокадой, запретив торговлю с Англией. Поглядев на это безобразие, США в 1807 году принимает «Акт об эмбарго», запрещающий своим торговым судам выходить из портов, мол, за что боролись, на то и напоролись.

Непонятно, как Соединенные Штаты продержались целых 5 лет без торговли, но 18 июня 1812 года США объявляют войну Англии. Самое забавное, что за два дня до этого Англия отменила блокаду США, и тотчас через Атлантику отправилось английское судно с хорошей новостью, что больше нет повода для войны, а навстречу ему двигалось американское – с актом объявления войны. Разумеется, война состоялась, ведь официальный

повод – одно дело, а реальные причины – таки совсем другое, и вообще к войне всё готово, не отменять же по такой ерунде.

Далее нам сообщают, что зачем-то главной стратегической целью войск США стала Английская Северная Америка (там, где сейчас главные города Канады). Для её завоевания были созданы три «ударные» группы. «Западная» выступила из форта (еще не города) Детройт, «центральная» форсировала Ниагару, а «восточная» продвигалась вдоль берега озера Шамплейн (Champlain lake) на Монреаль.

Вы не поверите, но официальная история гласит, что английские сухопутные войска в количестве около 10 тыс. человек в сопровождении небольшой речной флотилии передвигались в глубине материка навстречу войскам США от Монреаля через озеро Шамплейн, намереваясь спуститься вниз по Гудзону будто бы исключительно для того, чтобы напасть на Нью-Йорк! Настоятельно рекомендуется посмотреть на карту, где там Монреаль, озеро Шамплейн, река Гудзон, и взглянуть на знаменитые небоскрёбы в южной части острова Манхеттен, ведь именно на этой территории располагался тогда весь Нью-Йорк и никаких крепостных стен у него никогда не было.

То есть нам намекают, будто бы великая морская держава Британия, «владычица морей», вместо того чтобы с кораблей устроить небольшую гуманитарную бомбардировку незащищенного Нью-Йорка, а затем высадить туда ограниченный контингент миротворцев, собирается удалять гланды с противоположной стороны организма, устраивая грандиозный поход от Монреаля по Гудзону?

Считается, что в результате войны 1812 года никакого видимого эффекта не было, все участники остались «при своих», только индейцам досталось очень сильно, но кто бы о них вспоминал. Несмотря на кажущуюся бестолковость войны 1812 года, она распиарена по полной программе, мол, «отстояли свою независимость».

Вообще-то, на независимость США никто и не покушался, они сами объявили войну по поводу торговой блокады, ко-

тору сняли еще до объявления войны, но всё равно она у них официально называется «Второй войной за независимость».

Тем не менее именно этой войне США обязаны рождением главных государственных символов и множества национальных героев, она стала основой их мифотворчества: государственный гимн США, девиз, который впоследствии появился на всех деньгах США – In God We Trust («В Бога мы веруем»), мультяшный образ США – Дядя Сэм (Uncle Sam), национальный символ – фрегат «Constitution», и даже герой войны 1812 года, генерал Эндрю Джексон, 7-й президент США, который удостоился быть изображенным на самых ходовых в США 20-долларовых банкнотах.

К таким вот интересным выводам может привести казалось бы совершенно простой анализ путей распространения цивилизации в 19 веке. Но изучение этим методом гораздо более древних объектов может привести к совершенно неожиданным результатам.

Тогда придётся перепроверять все факторы, начиная с базовых, уточнять, соответствуют ли полученной картине сопутствующие явления и логистически смежные территории, строить версии «если..., то...» и в результате иногда встать перед выбором: верить своему обоснованному выводу или чьему-то сильно авторитетному/общепринятому мнению.

5. Разные важные пояснения

Сложности логистического анализа истории городов могут быть вызваны не только недостатком информации, всегда надо учитывать, что многие факторы изменяются со временем: пути сообщения – из-за изменения гидрологической обстановки, совершенствуются средства транспорта, технологии добычи, ресурсы могут быть исчерпаны, либо изменится потребность в них, как в упоминавшемся примере с натуральным каучуком в Манаусе. Или как обсидиановое (вулканическое) стекло сейчас

никому не нужно, а когда-то оно было супертоваром так же, как кремний, янтарь, раковины каури, пирит и т. п.

Неизменным остаётся только принцип добычи и удалённой доставки ресурсов. Пока есть газ и нефть, неплохо развиваются Сургут с Нижневартовском и другие подобные города. Изменится ситуация – и оттуда «уйдет цивилизация». Причем само место добычи ресурса вовсе не обязательно отмечается значительными городами. Там остаются следы цивилизации, которые по прошествии времени не всегда удастся адекватно расшифровать.

Представьте, что заброшенные места добычи нефти и газа через сотни лет обнаружили археологи и истолковали как культовые сооружения местных племён оленеводов или следы исчезнувшей цивилизации, исповедовавшей поклонение божеству, по имени «Газпром»? Историей занимаются люди с гуманитарным образованием, они далеки от технологических процессов, редко учитывают, что во все времена существовал режим секретности для стратегически важных ресурсов и производств, поэтому многие легенды-прикрытия древности они принимают за чистую монету. Ну, примерно как современная группа «язычников» обнаружила круги на холмах и объявила их старинными культовыми местами, проводятся какие-то сборища в русле «возрождения традиции», и невдомёк людям, что обнаруженные круги – стартовые площадки зенитных ракет и места установки локаторов 1960-х годов.

Прежде чем сразу причислять обнаруженные явления к глубокой древности, лучше воспользоваться методом ретроградного изучения истории – двигаться в прошлое постепенно, как по болоту: каждый шаг делается только в том случае, если вы уверены в надёжности почвы. То есть, если в ближайшем прошлом нет никаких рациональных объяснений, можно попробовать интерпретировать обнаруженное с несколько более древних позиций, разумеется, если вы в них ориентируетесь. Поэтому поначалу лучше потренироваться в моделировании логистической истории не слишком далёкого прошлого, например, 19 века.

При логистическом восстановлении истории абсолютная хронология событий в принципе не так важна, главное – относительная хронология «что за чем следовало», причинно-следственные связи. Отдельно взятая точная дата события не имеет большого значения, если не установлено никакой причинно-следственной связи с другими смежными, предшествующими и последующими явлениями, хотя она и может быть полезна в качестве репера, опорной, стартовой точки исследований.

Логистическая теория цивилизации не имеет отношения к любым заранее предустановленным направлениям исследований в жанре «традиционная история», «альтернативная история», «новая хронология» и т. п., мы даём всего лишь инструмент познания, методику изучения, основанную на выявленных закономерностях и установленных объективных сведениях. Но в процессе логистического анализа вполне могут быть обнаружены анахронизмы, фальсификаты и прочие несоответствия официальной версии. Причин для искажения информации во все времена более чем достаточно – от обыкновенной ошибки до умышленной подделки для обоснования древности династии, давности владения территорией, имуществом, правом на изобретение и т. п., либо секретность во всех проявлениях. Напомним хотя бы распространенную практику создания морских карт в двух экземплярах – один настоящий, а второй – для прикрытия.

Полезные ресурсы на Земле расположены неравномерно, досягаемость их неодинакова, обнаружены они в разное время, поэтому так же неравномерно и в разное время проникала туда цивилизация, исходя в каждый момент из своих потребностей, технологических и транспортных возможностей.

Отсюда следуют выводы:

– исключительно важно хорошо разбираться в спектре потребления и технологических цепочках исследуемого времени, ведь от этого зависит значимость обнаруженных ресурсов. Тема полезных для своего времени ресурсов исключительно

важна, поскольку они и являются главной целью распространения цивилизации, но для более-менее приличного разбора потребуется отдельная книга, поэтому мы здесь можем только акцентировать внимание;

– многие древние места добычи полезных ресурсов к настоящему времени утратили свое значение по разным причинам (истощились, стали не нужны, нашли лучшее и т. п.), но для восстановления логистической истории они зачастую имеют ключевое значение, поэтому такие ребусы приходится разгадывать одновременно с разных сторон, пользуясь любыми доступными источниками, которые хоть как-то описывают исследуемую местность. Даже сейчас не всегда просто определить основную причину создания градообразующего предприятия, а применительно к древности – тем более. Поэтому поиск ресурсов, вызвавших потребность образования города, особенно важен в случае нетипичного расположения города (монастыря, городища и проч.), не связанного с транзитным перемещением товаров, контролем за путями и т. п.;

– очень продуктивно сравнивать синхронные цивилизационные процессы даже в очень отдаленных частях Земли (метод сравнительного анализа, сравнительной истории), поскольку вышедшие из одного «гнезда» корабли колонизаторов-цивилизаторов решали похожие задачи, действовали в соответствии с данными им инструкциями в общем-то по шаблону соответствующего времени с учетом местной обстановки;

– надо всегда помнить о параллельном сосуществовании совершенно разных образов жизни, особенно когда цивилизация только проникает на девственную, первобытную землю, и за городской стеной люди продолжали жить в каменном веке.

Первобытное общество и цивилизация обычно противопоставляются, и самой структурой изложения истории вбивается ложное представление, будто первобытное общество давно исчезло и его сейчас уже везде заменила цивилизация, хотя в действительности они всегда сосуществовали одновременно: «деревня» и «город». То есть надо учитывать одновременное,

синхронное существование разных технологических укладов – «каменный век» легко может соседствовать с техническим уровнем 17, 19, 21 и любых других веков. Если в городе (цивилизации) уже 18 век, то в соседней деревне свободно может быть еще каменный или какой-нибудь 16 век. Вроде бы, очевидное и банальное замечание. Но археологи и историки могут уверенно разнести эти синхронные культуры по разным местам на хронологической шкале, и история цивилизации «размножится».

В пределах одной и той же логистической товарной цепочки вполне могут одновременно наблюдаться разные «общественно-экономические формации». Деревня живет в условиях первобытнообщинного строя, натуральным хозяйством и «выдает на-гора» готовый продукт, практически ничего не получая взамен. Эксплуатирующий (использующий) её хозяин местности в своём замке-крепости-монастыре-городе живёт по законам феодализма. Купцы, вывозящие готовый продукт и взамен продающие феодалу заморские товары, функционируют по правилам капитализма, товарно-денежных отношений и рыночной экономики. Домашние слуги, гребцы на галерах, рабы в шахтах и прочие подобные жёстко застряли в условиях рабовладельческого строя. А главные конечные потребители, которые организовали всю эту систему, живут в условиях коммунизма: что хотят, то и потребляют, причем находящиеся рядом с ним второстепенные персонажи живут в условиях социализма – чтобы не зазнавались («от каждого по способностям – каждому по его труду»).

Этими сравнениями мы ещё раз подчеркиваем, что нас в первую очередь интересует фактура – товарные потоки, транспорт, население и прочие прямые и косвенные доказательства ресурсопотоков, а уж где, когда, на какой стадии и какими способами осуществлялся менеджмент-управление – это предмет изучения общественных наук.

«Вот в воинственном азарте воевода Пальмерстон поражает Русь на карте указательным перстом». Примерно так вос-

принимаются в некоторых исторических опусах чрезвычайно вольные схемы «переселения народов», «завоевательных походов» и прочие перемещения без учёта рельефа местности. Получается, что какие-нибудь гунны или монголо-татары, по их нарисованной версии, будто бы с лёгкостью необычайной преодолевают Альпы, переход через которые малочисленными войсками Суворова был расценен как подвиг; варвары кружат по Европе, переходят горную цепь Пиренеев, а затем так же легко передвигаются по Средиземному морю. Такой бред нельзя объяснить одним упрощением «примерно как-то так», эти схемы категорически нельзя воспринимать всерьёз – или рисовать перемещения в соответствии с доступными на тот момент путями и имеющимися доказательствами, или лучше вообще никак. «Было гладко на бумаге, да забыли про овраги, а по ним – ходить».

Древние государства на картах и схемах изображаются так же приблизительно – получается что-то вроде сферы раздела экономических интересов всей территории на карте, в то время как фактические границы распространения цивилизации определяются пределом транспортной доступности – и всё становится гораздо понятнее, если правильно обозначать древние государства в виде цепочек городов с небольшой областью влияния вокруг каждого.

Эти замечания вовсе не мелочные придирки: традиционное изображение государств в виде раскрашенной площади на карте расплывает внимание, а реальная схема транспортной доступности цивилизации концентрирует внимание на существенных деталях. Характерный пример – уже упоминавшаяся Канада, которая в начале 19 века представляла из себя цепочку городов на реке Святого Лаврентия и озере Онтарио до Ниагарского водопада. И через 200 лет основное население Канады располагается именно в этой узкой полоске на границе с США. А вся остальная территория современной Канады в начале 19 века даже не была исследована полностью, но зоны влияния с США уже поделены, поэтому их западная граница и

выглядит красиво по линейке. Конечно, за 200 лет цивилизация и туда добралась, но далеко не везде и в целом слабенко.

И напоследок ещё раз подчеркнем, что информацию для логистического анализа приходится искать в самых разных источниках: работах по экономической географии, археологии, истории транспорта, торговли, производства, военного дела, химии, физики, в путеводителях, мемуарах, религиозных текстах и т. п.

Исследования продолжаются, результаты практического применения логистической теории цивилизации для анализа истории конкретных городов и государств публикуются на авторском сайте Arhi-Logos (основной сайт <http://igor-grek.ucoz.ru> зеркало <http://igor-grek.com>). Конструктивные критические замечания и предложения приветствуются, написать можно на igor.grek@list.ru.

Игорь Юрьевич Шкурин aka Igor Grek, Москва, 2013 г.

Содержание

Основы логистической теории цивилизации	3
Глава 1. Краткий обзор теорий цивилизации и государства	6
Глава 2. Логистика – <i>conditio sine qua non</i> цивилизации	19
1. Разграничение цивилизации и «не-цивилизации»	20
2. Происхождение цивилизации и её главные элементы	31
3. Ресурсы, пути и направления продвижения цивилизации	37
4. Принципиальные схемы развития цивилизации	46
5. Города – основа цивилизации	52
Глава 3. Практическое применение логистической теории цивилизации	60
1. Некоторые общие правила логистического анализа истории	60
2. Логистический анализ истории Нью-Йорка	62
3. Цивилизация приходит и уходит	76
Глава 4. Пояснения, выводы и гипотезы	82
1. Моря – «отсутствующее звено» истории	83
2. Вход «в землю»: устья рек	87
3. Шаг за шагом создаются города-«острова цивилизации»	92
4. Война 1812 года в Северной Америке	97
5. Разные важные пояснения	101

Шкурин Игорь Юрьевич

ОСНОВЫ ЛОГИСТИЧЕСКОЙ ТЕОРИИ ЦИВИЛИЗАЦИИ

Издательство «Спутник +»

Подписано в печать 05.11.2013. Формат 60×84/16.
Бумага офсетная. Усл. печ. л. 6,81. Тираж 1000 экз.