



АДРИАН ШУБЕРТ • БОЙД КОТРАН

МОРЕПЛАВАНИЯ, ИЗМЕНИВШИЕ МИР

ИСТОРИЯ КРУГОСВЕТНОГО ПАРУСНИКА ПО ИМЕНИ

«Эдвин Фокс»



УДК 656.61+94(4+7)
ББК 63.3(0)5
К73

Boyd Cothran & Adrian Shubert
THE EDWIN FOX
How an Ordinary Sailing Ship Connected the World
in the Age of Globalization

Перевод с английского Ирины Тулиной

Котран Б., Шуберт А.

К73 Мореплавание, изменившие мир : История кругосветного парусника по имени «Эдвин Фокс» / Бойд Котран, Адриан Шуберт ; [пер. с англ. И.А. Тулиной]. — М. : КоЛибри, Азбука-Аттикус, 2025. — 400 с.

ISBN 978-5-389-26521-9

XIX век — время расширения империй, кровавой освободительной борьбы в колониях, глобализации и стремительного роста международной торговли. Что общего у столь масштабных событий и непримечательного парусника? В 1853 году в Калькутте был построен совершенно обычный корабль, которому было суждено войти в историю. «Эдвин Фокс» перевозил солдат, участвовавших в Крымской войне, наемных рабочих из Китая на Кубу, преступников со всей Британской империи в Австралию и даже замороженную баранину из Новой Зеландии в Англию. Парусник объединил судьбы людей разных национальностей, вероисповедания и цвета кожи. За полвека «Эдвин Фокс» совершил множество удивительных плаваний от Норвегии до Юго-Восточной Азии и стал символом глобализации. В XX веке захватывающие приключения корабля остались в прошлом, оборудование пришло в негодность, судно пестрело пробоинами. «Эдвин Фокс» стал угольным складом, его бросили гнить у причала. Теперь он обосновался в музее в Новой Зеландии и известен как старейший из сохранившихся торговых кораблей. Наблюдая с палубы морского судна за быстро меняющимся миром, вы совершите захватывающее путешествие по XIX столетию.

«Начиная с многообещающего спуска на воду на верфи Томаса Ривза в Калькутте и заканчивая унижительной и совершенно неподобающей судьбой в гавани Пиктон 50 лет спустя, начиная с капитанов и экипажей и заканчивая грузами товаров, кули и заключенных, а также поселенцами, которых он перевозил, «Эдвин Фокс» сыграл главную роль в объединении мира в первую настоящую эпоху глобализации» (*Адриан Шуберт, Бойд Котран*).

УДК 656.61+94(4+7)
ББК 63.3(0)5

ISBN 978-5-389-26521-9

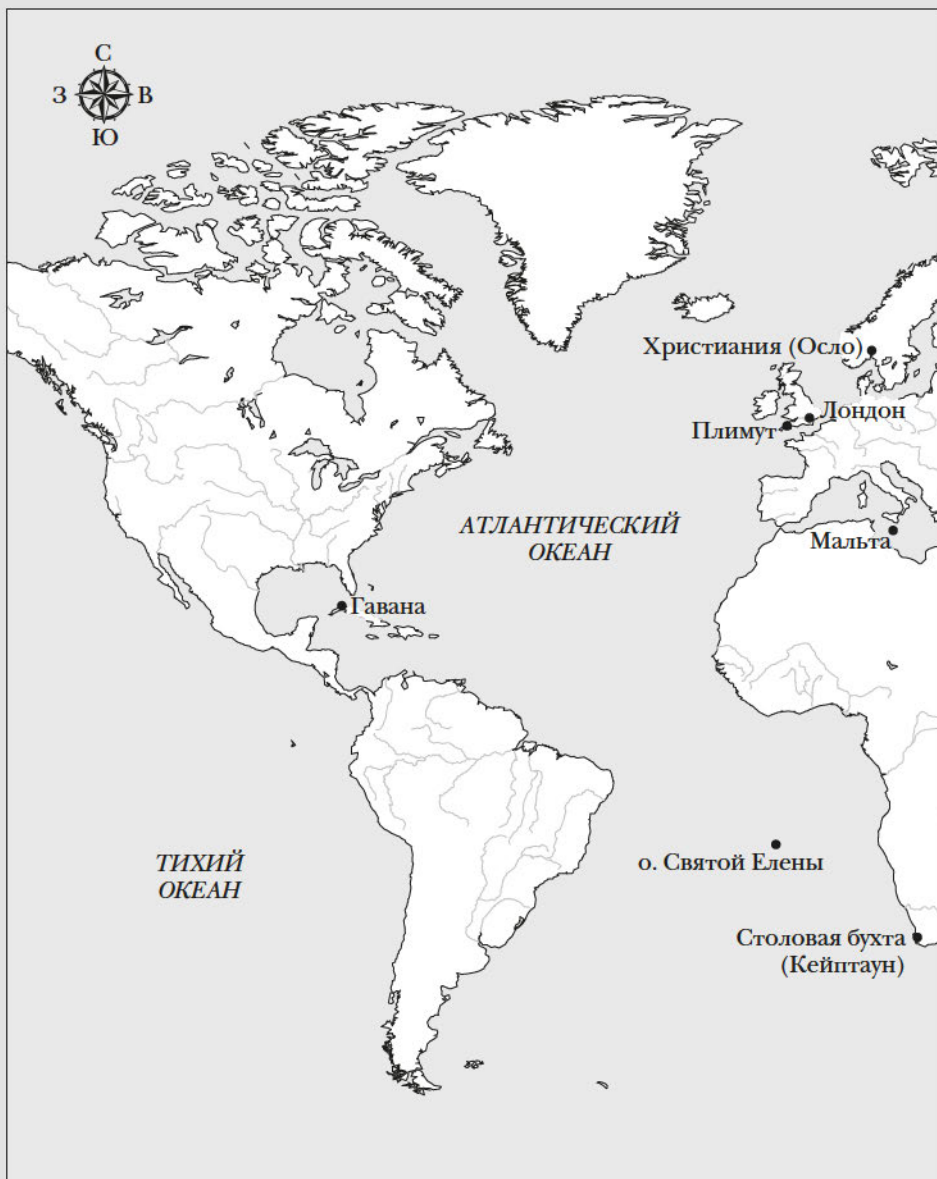
© 2023 Boyd Cothran and Adrian Shubert
© Тулина И.А., перевод на русский язык, 2025
© Издание на русском языке, оформление.
ООО «Издательская Группа «Азбука-Аттикус», 2025
КоЛибри®

Содержание

Мир «Эдвина Фокса» (1835–1905)	9
<i>Пролог. Отправляемся в плавание:</i>	
Калькутта, Индия, 1853 год	11
1. Тик и торговля: Лондон, 1856 год	25
2. Кули: Гавана, Куба, 1858 год	75
3. Каторжники: Западная Австралия, 1858 год	119
4. Груз: Бомбей, Индия, 1860 год	169
5. Эмигранты: Плимут, Англия, 1878 год	216
6. Замороженная баранина:	
Порт Чалмерс, Новая Зеландия, 1882 год	290
<i>Эпилог. Музейный корабль:</i>	
Пиктон, Аотеароа Новая Зеландия, 2019 год	324
Благодарности	335
Примечания	337
Библиография	375

Моему отцу
Бойд

Памяти моих родителей
Эдриан



МИР «ЭДВИНА ФОКСА» (1835–1905)



Пролог.

Отправляемся в плавание

Калькутта, Индия, 1853 год

Утром 14 декабря 1853 года Уильям Тейлор Салмон, 32-летний капитан «Эдвина Фокса», стоял у массивных деревянных ворот строительной площадки «Юнион докс» и ждал. Было около 6 утра [1]. Когда из-за горизонта показались первые лучи солнца, он посмотрел через реку Хугли на плотно застроенное поселение на востоке. Прохладная и сухая погода — долгожданная передышка после проливных муссонных дождей, от которых река разбухала каждый год. Время года не было суровым: в июне сильнее, чем обычно, шли дожди, вызвавшие наводнение и погубившие часть урожая на западе. Но с окончанием дождей жизнь на реке стала активнее [2]. Мужчины набивались в деревенские лодки, окрашенные в красный и синий цвета. Женщины стирали одежду на затопленных белых ступенях гхатов. Мальчики с тонкими шестью уговаривали золоторогих быков войти в реку, а затем выйти из нее, взбаламучивая бурые воды медленной Хугли. Сквозь все это фоном постоянно слышался звон колоколов и рокот барабанов — гул жизни, движения и корабельной торговли: американских шхун, китайских джонок, арабских

дау и крошечных лодок, названия которых Салмон, возможно, никогда не слышал [3].

Стоя на пирсе и осматривая все вокруг, молодой капитан размышлял о космополитическом характере этого места и о том, что скоро его покинет. Ранее этим утром капитан порта освободил «Эдвин Фокс» от носовых и кормовых швартовов и отбуксировал судно по изгибу к якорной стоянке около особняков Палладио, выстроившихся вдоль реки в Гарден-Рич. Оставалось дожидаться лоцмана.

Капитан Салмон родился в семье моряков в Рочфорде (Эссекс) и был опытным мореплавателем: служил капитаном на многих кораблях до своего последнего рокового путешествия на борту парохода «Персия», затонувшего в Бенгальском заливе во время циклона 5 октября 1864 года [4]. Он знал, как важен надежный лоцман для навигации по дельте Ганга. «Эдвин Фокс» отправился в первый рейс с легким грузом риса, рапса, льна, сафлора, наконечников рога, касторового масла, воловьей кожи, джута и много чего еще. Осадка судна — 21 фут 6 дюймов — делала опасным пересечение мелководья и скрытых песчаных отмелей Хугли [5].

Салмон сделал все, чтобы подготовиться. Он проверил и перепроверил работу боцмана по погрузке, чтобы убедиться, что переборки закреплены и судно сидит на ровном киле. Он прошел по черно-белому гакаборт и осмотрел транцы. А с квартердека приказал своим людям осмотреть все, от фалов до юферсов. За пять дней до этого портовые власти также осмотрели «Эдвин Фокс» и признали его годным для мореплавания, запротоколировали его описание и выдали Салмону регистрационный сертификат «Калькутта № 12/1853» [6].

При зарегистрированном тоннаже 836 тонн, что было значительно ниже среднего показателя 1860 года 1200 тонн, при общей длине 157 футов и прочном прямоугольном такелаже военного корабля «Эдвин Фокс» не отличался ни

быстротой, ни большими размерами [7]. Корабль был исключительным, поскольку был обычным неисключительным и в некотором смысле старомодным еще до того, как был заложен киль. Его конструкцию заимствовали у «круглощеких» фрегатов «Блэкуолл», построенных на Темзе в Лондоне в качестве замены величественным и мрачным кораблям Ост-Индской компании [8]. С закругленным днищем и прочный, он больше подходил для перевозки лондонских товаров широкого потребления, чем для установления рекордов скорости, и не обладал ни граммом очарования больших чайных и опиумных клиперов, таких как «Катти Сарк», покоровших воображение публики в то время [9]. Тем не менее «Эдвин Фокс» и обычные торговые суда вроде него сыграли гораздо большую роль в объединении мира в конце XIX века, чем их более знаменитые сородичи [10].

Прямо перед рассветом как по команде появился лоцман со своей свитой. Салмон поприветствовал мужчин, и они вместе сели в ялик, чтобы добраться до большего судна. С капитаном и лоцманом на борту «Эдвин Фокс» стал средоточием деятельности. На корабле было 65 матросов и пять офицеров. Каких-либо соглашений с экипажем этого первого плавания не сохранилось, но личный состав, вероятно, почти полностью состоял из индийских моряков, известных как ласкары [11]. Если так, то «Эдвин Фокс» не был одинок: хотя в британских правилах долгое время содержались дискриминационные условия для индийских экипажей (в британском Навигационном акте 1651 года содержалось требование, чтобы вся торговля между Англией и ее колониями осуществлялась на судах, построенных в Британии и управляемых британской командой), эти ограничения были смягчены во время Наполеоновских войн, и к 1820-м ласкары составляли, по оценкам, две трети членов экипажа на судах, направлявшихся в Лондон из Индии. Обилие индийских моряков

привело к введению дополнительных правил, призванных ограничить роль ласкаров в британской судоходной отрасли, однако к тому времени, когда зимой 1853 года «Эдвин Фокс» отправился в плавание, практически все ограничения на наем ласкаров были сняты [12].

Если британские судоходные компании, работавшие за пределами Индии, неохотно нанимали местных моряков, то они не испытывали никаких угрызений совести, когда дело касалось найма бенгальских ремесленников и закупки материалов. Известно, что в первой половине XIX века судостроительная промышленность Калькутты процветала. Этот бум был частично обусловлен более низкими затратами на строительство и ремонт кораблей на Востоке (построенные британцами суда стоили в два раза дороже) и частично — превосходным качеством работы и используемых материалов [13].

«Эдвин Фокс» был добротно построен и рассчитан на долгую службу. Он был сделан из тика, который считается одним из лучших в мире видов древесины для судостроения, и сала, или шореи исполинской (*Shorea robusta*), крепкого дерева, произрастающего в Северной и Центральной Индии [14]. Страховые компании, такие как лондонский Ллойд, предоставляли сниженные тарифы на страхование кораблей, построенных из тика. Многие судостроители предпочитали его даже самому твердому английскому дубу из-за его естественной устойчивости к *Teredo navalis* — внушающему страх корабельному червю, чей неуемный аппетит мог разрушить корпус судна за несколько месяцев, особенно в теплых экваториальных водах [15]. Построенный из бирманского тика бенгальскими мастерами и укомплектованный главным образом ласкарами, «Эдвин Фокс» был создан, украшен резьбой, оснащен и управляем руками индийцев. Это было настоящее дитя Востока.

Полностью загруженный и готовый к отплытию, «Эдвин Фокс» начал свой путь вниз по Хугли, мимо мыса Манникхали и отмели Маяпур, вокруг отмели Джеймса и Мэри, через Даймонд-Харбор к рейду Саугора, где река широко разливается, впадая в Бенгальский залив, — путешествие длиной почти 120 миль от Юнион Докс в Калькутте. С квартердека капитан Салмон приказал своим людям развернуть судно и туго натянуть бизань, чтобы в полной мере воспользоваться легким бризом, характерным для этого времени года. Было 24 декабря, канун Рождества, и «Эдвин Фокс» направлялся в Лондон через мыс Доброй Надежды.

В последующие 50 лет «Эдвин Фокс» — небольшой, неприметный тихоход в расцвет эпохи парусов и уставшая рабочая лошадка в эпоху пара — прожил необычную судьбу. По прибытии в Лондон его зафрахтовало британское правительство в качестве военного транспорта для нужд армии в Крымской войне. Затем он вернулся в Азию и перевозил различные грузы в пределах Восточной и Юго-Восточной Азии, из Азии в Великобританию, из Соединенных Штатов в Европу и даже из Норвегии в Австралию. «Эдвин Фокс» перевозил наемных рабочих («кули») [16] из Китая на Кубу, где они работали по кабальным контрактам, и вез домой индийских кули после окончания их службы на Маврикии. Он перевозил заключенных из Великобритании и со всей империи на территорию нынешнего штата Западная Австралия. Начиная с 1873 года он перевозил британских поселенцев в Аотеароа Новую Зеландию в рамках грандиозного плана, разработанного колониальным премьером Юлиусом Фогелем, с целью превратить колонию в «прогрессивный британский рай» [17]. Марк Твен позже назовет ее «младшей Англией» [18]. В 1885 году, после того как завершился его лучший период службы как парусного судна, «Эдвин Фокс» переделали в плавучий холодильник для зарождающейся торговли замороженной бараниной между колонией Новая Зеландия и Великобританией.

Наконец, в 1905 году судно было выпотрошено и превращено в угольный плашкоут, а затем его практически забросили почти на столетие, пока оно не дождалось окончательной участи в качестве своеобразного памятника эпохе.

Задействованный в решающие десятилетия, которые историк Юрген Остерхаммель назвал «внутренней точкой фокуса» XIX века, «Эдвин Фокс» поистине стал символом глобализации [19]. Между 1850 и 1914 годами мир стал свидетелем ошеломляющих и беспрецедентных изменений на глобальном уровне [20]. Отличительными чертами этой эпохи стали быстрое расширение и интенсификация торговли по всему миру, распространение индустриализации и интеграция поселенческих колоний в имперские рынки. Международная торговля выросла с 6 % мирового ВВП в начале XIX века до 14 % к 1914 году. Первая мировая война положила конец этой первой волне глобализации и стала началом 30-летнего периода, когда этот процесс пошел вспять. Две мировые войны, финансовые кризисы и изоляционизм снизили торговлю до 5 % мирового ВВП. Конец Второй мировой войны открыл новую эру глобализации при экономической гегемонии Соединенных Штатов, но международная торговля не возвращалась к уровню, наблюдавшемуся во время внутреннего узлового момента XIX века, до 1989 года. И несмотря на поразительные технологические разработки, глобализация конца XX — начала XXI века в значительной степени зависела от кораблей, как и в первую, ключевую эпоху глобализации, частью которой был «Эдвин Фокс» [21]. В конце XIX века на новой, глобально взаимосвязанной планете было создано богатство невиданных ранее масштабов, однако оно распределилось неравномерно. Эти глобальные изменения повлекли за собой грандиозное вторжение западного империализма почти во все уголки земли, что привело к беспрецедентной миграции людей (как свобод-

ной, так и принудительной) и масштабным изменениям окружающей среды. Они также положили начало широко-масштабному и систематическому лишению коренных народов их земель с последующей заменой их переселенцами. Суда, участвовавшие в глобализации, такие как «Эдвин Фокс», внесли вклад в эти разрушительные явления.

Период между 1870 годом и Первой мировой войной, помимо прочего, был великой эпохой имперской экспансии. Ведомые сочетанием экономических мотивов, международного соперничества и идеи расового превосходства, ряд европейских стран, а также Соединенные Штаты и Япония разделили между собой значительную часть земного шара. Главной целью стала Африка. В 1875 году менее 10 % континента были частью европейской империи; 20 лет спустя менее 10 % были свободны от имперского правления. Британская империя выиграла, безусловно, больше всех, присоединив к своим владениям более четырех миллионов квадратных миль и 66 миллионов человек, но Франция, Германия и Бельгия тоже претендовали на огромные новые территории и население. В подобных обстоятельствах неизбежно возникала тесная связь между глобализацией и империей, прежде всего это касалось Британской империи. Гэри Маги и Эндрю Томпсон даже говорят о существовании «британской мировой экономики, [которая] оказалась среди первых и самых значительных спонсоров глобализации, какой мы знаем ее сегодня» [22]. Морские связи были основной движущей силой развития Британской империи. Это «собрание колониальных владений, портов и зон влияния», как описывает его историк Тони Баллантайн, представляло собой «морской порядок <...> зависящий от движения судов — больших и малых, совершавших как короткие рейсы, так и кругосветные плавания» [23]. «Эдвин Фокс» был одним из таких судов, хотя его путешествия выходили даже за пределы обширного мира Британской империи.

Историки пытались решить, как подойти к этим эпохальным процессам. Некоторые из них написали масштабные, всеобъемлющие синтетические труды по глобализации XIX века, такие как «Рождение современного мира» (The Birth of the Modern World) Кристофера Бейли и «Преображение мира» (The Transformation of the World) Остерхаммеля [24]. Другие изучали отдельные товары, например хлопок, рис и даже гуано, или писали микроистории, сосредоточившись на отдельных людях [25]. Но обычные торговые суда, такие как «Эдвин Фокс», несмотря на их повсеместность и центральную роль в перемещении товаров и людей на большие расстояния вплоть до XX века, по сути, не попадали в поле зрения исследователей, занимающихся глобальной историей. Мартин Дазинбер и Роланд Венцльхюмер во введении к недавнему специальному выпуску *Journal of Global History*¹ отметили, что, «несмотря на первостепенное значение в литературе, посвященной “глобальной” или “мировой” истории, корабли как историческое место действия сами по себе часто оставались вне поля зрения историков, занимающихся проблемами глобальной истории, фигурируя просто как “другие пространства” в наших работах» [26].

Это не значит, что исследователи глобальной истории полностью проигнорировали судьбы кораблей и истории, которые они могут нам поведать. Отдельным кораблям историки посвятили книги, но все они сильно отличаются от этой. Большинство исследователей интересовались XVIII и началом XIX века, причем излюбленной темой была работорговля. Они концентрировались на одном или двух плаваниях [27]. Маркус Редикер в книге «Корабль рабов: история человечества» (The Slave Ship: A Human History) опять же

¹ Журнал глобальной истории (англ.). – Здесь и далее, если не указано иное, прим. ред.

рассматривает вопрос иначе. Вместо судна как такового он исследует невольничий корабль как категорию и, таким образом, излагает истории людей, перевозимых по Среднему проходу¹ на протяжении трех столетий. Киан Т. Макмахон в книге «Корабль-гроб» (The Coffin Ship) подобным образом пишет о кораблях, перевозивших ирландских мигрантов во время Великого голода [28]. Но какой бы объемной ни была эта литература, ни одна из этих работ не обращалась к истории конкретного судна, чтобы рассказать историю глобализации XIX века в целом [29]. Майя ЯсанOFF пишет в исследовании «глобальной» жизни Джозефа Конрада, что он «наблюдал за возникновением глобально взаимосвязанного современного мира <...> с палубы корабля» [30]. Мы написали эту книгу, потому что считаем, что тот же процесс трансформации можно наблюдать в еще большей полноте с палубы судна «Эдвин Фокс».

Эта книга предлагает взглянуть на изменение мира в конце XIX века с палубы отдельного корабля. Это не столько изучение каждого дня, каждого года в закулисе корабля, сколько путешествие рядом с этим замечательным судном и на его борту, которое более чем за 30-летнюю карьеру побывало почти во всех уголках мира. Сопровождая судно, мы откроем для себя яркие истории и неожиданные связи, а также узнаем о разнообразных персонажах, с которыми сталкивался «Эдвин Фокс» на протяжении своего чрезвычайно долгого и насыщенного пути.

Чтобы рассказать эту историю, нам пришлось самим отправиться на край света и применить целый ряд исследовательских подходов. Иногда попытки обнаружить следы ко-

¹ Маршрут трансатлантической работорговли, по которому порабощенных африканцев перевозили через Атлантический океан в Америку. — *Прим. пер.*

рабля были похожи на пресловутый поиск иголки в стоге сена. К счастью, иголок было на удивление много, и мы воспользовались исключительно хорошими металлоискателями. В течение пяти лет мы добывали все сохранившиеся отчеты о многочисленных плаваниях корабля. Мы использовали все сохранившиеся судовые журналы, судовые карты и соглашения с экипажем. Чтобы заполнить пробелы, мы неделями отслеживали любые упоминания о корабле в Lloyd's List¹ и судоходных новостях на страницах сотен оцифрованных газет. В конце концов мы ознакомились с более чем 300 портами захода и мест, где корабль был замечен в море. Используя эту информацию, мы составили самую обширную на сегодняшний день базу данных ежедневного местоположения корабля и с помощью программного картографического обеспечения, такого как ArcGIS, реконструировали визуализацию ежедневных перемещений корабля более чем за 30 лет. Мы провели исследование на трех континентах и часто обращались к внушительным коллекциям оцифрованных газет Австралии, Аотеароа Новой Зеландии и Соединенного Королевства в поисках местных отчетов, судебных разбирательств и рассказов моряков и пассажиров, связанных с «Эдвином Фоксом». Кроме того, мы нашли отчеты о плаваниях и дневники корабельных врачей, школьных учителей, а также письма и воспоминания пассажиров, офицеров и членов экипажа. Мы добыли семейные истории, местные легенды и даже сам корабль.

Наш подход, заключающийся в использовании путешествий одного торгового судна для того, чтобы рассказать историю глобализации в конце XIX века — и того, что она значила для простых мужчин и женщин по всему миру, — делает эту историю осязаемой на человеческом уровне. Он позволяет запечатлеть неупорядоченность происходяще-

¹ Список Ллойда (англ.).

го, сложности и связи, которые в противном случае могли бы остаться незамеченными. Все это делает историю «Эдвина Фокса» актуальной и сейчас. Мы написали эту книгу во время пандемии COVID-19, которая сама по себе является частью глобализации нашего времени. Пандемия нарушила жизни миллиардов людей по всему миру. Международный масштаб пандемии — от ее начала до результатов и долгосрочных последствий — недвусмысленно раскрыл серьезные, даже катастрофические недостатки глобализации. Судьба этого скромного судна, людей и товаров, которые оно перевозило, и посещенных им мест раскрывает сложные и противоречивые внутренние процессы весьма важного первого периода глобализации в истории человечества. Подход к глобализации XIX века через многочисленные плавания «Эдвина Фокса» выводит эту концепцию из области мифического и таинственного. Такой подход подчеркивает роль местных сил и человеческого участия. И, вероятно, самое важное, он позволяет исследовать бесчисленные сложности и тесные неожиданные взаимосвязи, которые в самом деле были сутью глобализации.

Наша история начинается с описания мира, где был построен «Эдвин Фокс». Середина XIX века — время необычайных перемен в мировом масштабе и зарождающейся динамики глобальной свободной торговли и глобальных миграций, которые станут характерны для оставшейся части века. В этот период глобальная свободная торговля шла рука об руку с экспансивным империализмом и повсеместным лишением коренных народов собственности. В первой главе мы рассказываем, как был построен «Эдвин Фокс», и следуем за кораблем во время его первого рейса в Лондон, где его быстро продали и он поступил в распоряжение британского флота в качестве войскового транспорта во время Крымской войны. После окончания срока службы судна мы следуем за ним в два не-

обычных рейса конца 1850-х годов, которые называем «путешествиями несвободы». Во второй главе мы исследуем мир кули XIX века и рассказываем о рейсе, в котором «Эдвин Фокс» перевозил наемных рабочих из Китая на Кубу. В третьей главе рассматривается пересечение колониализма заключенных и колониализма поселенцев, поскольку в ней идет речь о плавании, в котором судно перевозило заключенных из Соединенного Королевства и всей империи в Западную Австралию. В четвертой главе предмет исследования расширяется: в ней показано, как в 1860-х годах «Эдвин Фокс» перевозил всевозможные грузы по всему миру, несмотря на кардинальные изменения в мировом судоходстве с появлением пароходов и новых деловых и инфраструктурных проектов. В 1870-х годах «Эдвин Фокс» претерпел очередную переориентацию: теперь он перевозил иммигрантов. В пятой главе рассматриваются эти плавания и влияние глобализации на процессы поселенческого колониализма. В рамках программы содействия миграции, разработанной Юлиусом Фогелем, «Эдвин Фокс» в 1870-х — начале 1880-х годов перевозил поселенцев из Соединенного Королевства в колонию Новая Зеландия, являясь частью масштабного проекта поселенческого колониализма. Как часть этого процесса он косвенно участвовал в широкомасштабном выселении коренных народов и превращении Аотеароа в колонию Новая Зеландия. В 1885 году, когда «Эдвин Фокс» уже давно не был парусным судном, его владельцы попытались выжать последнюю крупницу прибыли, продав его компании, которая превратила судно в плавучую морозильную камеру для зарождавшейся торговли замороженной бараниной между колонией Новая Зеландия и Великобританией. В этом последнем акте служения «Эдвин Фокс» помог соединить мир через продовольствие, которое люди получали, ни ра-

Научно-популярное издание
Массовое издание

Танымал ғылыми басылым
Бұқаралық басылым

Котран Бойд, Шуберт Адриан

МОРЕПЛАВАНИЯ, ИЗМЕНИВШИЕ МИР

История кругосветного парусника по имени «Эдвин Фокс»

Ответственный редактор *М. Терехова*
Выпускающий редактор *Е. Солодовникова*
Редактор *Ю. Кравченко*
Художественный редактор *М. Левыкин*
Технический редактор *Л. Синицына*
Корректоры *О. Ануфриева, С. Луконина*
Верстка *В. Брызгалова*

В оформлении обложки использованы изображения:
гравюра «Вид Гаваны с высоты птичьего полета» (Джон Бахман, Леон-Огюст Асселино,
1860 г.); карта мира («Морской атлас», Джон Селлер, 1695 г.);
© santowbowo / Shutterstock.com; © craftlove / Shutterstock.com

Подписано в печать / Баспаға қол қойылды 03.04.2025.
Формат 60×88 1/16. Гарнитура «NewBaskervilleITC». Бумага офсетная.
Печать офсетная. Усл. печ. л. 24,50.
Тираж 2000 экз. М-НІS-35509-01-Р. Заказ №

Изготовитель:
ООО «Издательская Группа «Азбука-Аттикус» —
обладатель товарного знака «КоЛибри»
115093, Москва, вн. тер. г. муниципальный округ
Даниловский, пер. Партийный, д. 1, к. 25
Тел. (495) 933-76-01, факс (495) 933-76-19
E-mail: sales@atticus-group.ru

Филиал ООО «Издательская Группа
«Азбука-Аттикус» в г. Санкт-Петербурге
191024, Санкт-Петербург,
Херсонская ул., д. 12–14, лит. А
Тел. (812) 327-04-55
E-mail: trade@azbooka.spb.ru
www.azbooka.ru; www.atticus-group.ru

Отпечатано в России.

Өндіруші:
«Издательская Группа «Азбука-Аттикус» ЖШҚ —
«КоЛибри» тауар белгісінің иесі
115093, Мәскеу, қ. іш. аум. Даниловский
муниципалдық округі, Партийный т.ш., 1-үй, к. 25
Тел. (495) 933-76-01, факс (495) 933-76-19
Эл. поштасы: sales@atticus-group.ru

Санкт-Петербург қаласындағы «Азбука-Аттикус»
Баспа Тобы» ЖШҚ филиалы
191024, Санкт-Петербург, Херсон көшесі,
12–14 үй, лит. А
Тел. (812) 327-04-55
Эл. поштасы: trade@azbooka.spb.ru
www.azbooka.ru; www.atticus-group.ru

Ресейде басып шығарылған.

Техникалық реттеу туралы РФ заңнамасына сай басылымның сәйкестігін
растау туралы мәліметтерді мына адрес бойынша алуға болады:
<http://atticus-group.ru/certification/>.

Знак информационной продукции (Федеральный закон № 436-ФЗ от 29.12.2010 г.)
Ақпараттық өнім белгісі (29.12.2010 ж. № 436-ФЗ федералдық заң)



Федеральный закон № 436-ФЗ «О защите детей от информации, причиняющей вред
их здоровью и развитию» от 29.12.2010 г. не распространяется.
«Балаларды денсаулығы мен дамуына зиян келтіретін ақпараттан қорғау туралы»
29.12.2010 ж. № 436-ФЗ Федералдық заңы қолданылмайды.