

**ЖОРЖ БЛОН**

# **ВЕЛИКИЙ ЧАС ОКЕАНОВ**



● ● ● ● **ИНДИЙСКИЙ**



Путешествия  
Приключения  
Поиск

Жорж Блон

ВЕЛИКИЙ  
ЧАС  
ОКЕАНОВ

••• индийский



Москва  
«Мысль»  
1983

Редакции  
географической литературы

**George Blond**

**La grande  
Aventure  
des Océans**

**..... L'Océan Indien  
l'Océan des Perles  
et du Pétrole**

Paris 1975

Перевод с французского  
А. М. Григорьева

Печатается с некоторыми  
сокращениями

Ответственный редактор

кандидат военно-морских наук  
В. А. Дыгало

Послесловие  
В. А. Дыгало, А. В. Шумилова

Комментарии  
А. М. Григорьева и В. А. Дыгало

Иллюстрации из оригинала

Художник А. А. Кузнецов

© Перевод на русский язык  
Послесловие. Комментарии. Оформление.  
Издательство «Мысль», 1983

# I

## Гонка за сокровищами

Даже для своей эпохи человек выглядит невысоким. Он коренаст. Носит бороду и всегда одет в темные плотные одежды, несмотря на жару в каюте, куда почти не проникает свежий воздух. От него разит потом, как и от всех остальных, ибо на борту судна ни один человек не мылся вот уже три недели. Мореплавателю двадцать восемь лет, и его облик соответствует возрасту. Под густой шапкой черных вьющихся волос спокойное лицо с темными властными глазами. Август 1497 года. Судно идет в открытом море вдоль западного побережья Африки.

Каюта совсем не похожа на каюты современных лайнеров. Неуютное и неудобное помещение, хотя стол застелен ковром и стоит кресло. Иллюминатора нет, дневной свет проникает через открытую дверь, рядом с которой начинается трап, ведущий на палубу. Когда погода портится, приходится закрывать дверь и зажигать фонарь. Фонарь горит и ночью. Койка, устроенная в некоем подобии алькова, слишком коротка. Под койкой стоит медный сосуд для отправления естественных нужд — роскошь, доступная избранным. Матросы поступают, как все матросы мира той эпохи. В каюте есть также библиотека. Она совсем не похожа на наши библиотеки. Это длинный плоский ящик, прибитый к перегородке. Книги в нем не стоят, а лежат. Их нельзя поставить, поскольку они представляют собой пачки листов пергамента или плотной бумаги, которые вшиты в мягкие кожаные обложки. Ящик-библиотека вмещает около пятидесяти книг. Хозяин каюты берет одну из них, кладет на стол и, усевшись в кресло, внимательно читает при скупом свете дня, проникающем через раскрытую дверь. Он перечитывает эту книгу десятки раз. Каждая буква, украшенная завитушками, выписана каллиграфами с большой тщательностью, и сегодня их прочесть могут лишь редкие знатоки.

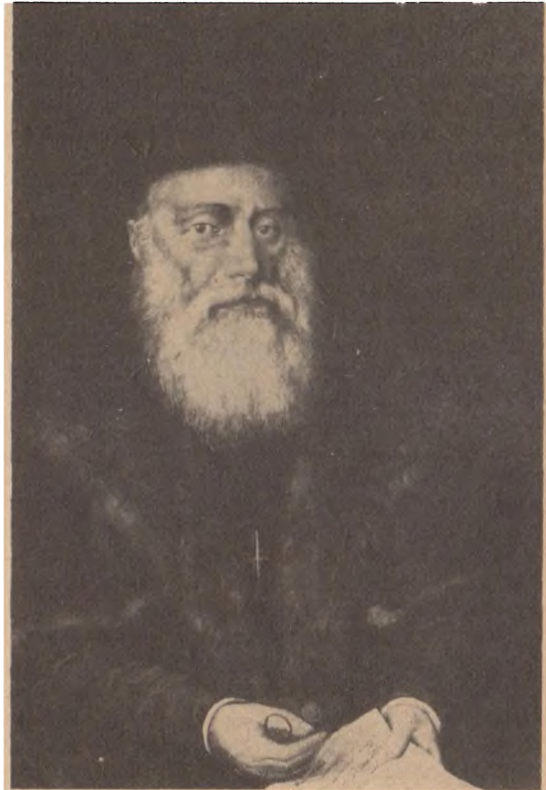
Давайте приглядимся к этому человеку. Васко да Гама — двадцативосьмилетний глава флотилии из четырех судов, направляющихся из Португалии в Индию. Мы хорошо знаем историю этой экспедиции, изложенную в рассказах Васко и его соратников. Нам известны многие подробности. Некоторые эпизоды выглядят странными

- и малоправдоподобными, а кое-что вызывает отвращение, потому что образ мышления и эмоциональный настрой людей XV века резко отличаются от наших воззрений и чувств. Впрочем, окажись эти люди в нашем времени, многое в нашем поведении им показалось бы странным, невероятным или отвратительным. И хотя нам трудно стать на их место, все же нам придется отправиться в путешествие вместе с Васко да Гамой, поскольку оно имеет куда большие последствия, чем путешествие Колумба. «Именно с экспедиции Васко да Гамы,— писал знаменитый английский писатель Тойнби<sup>1</sup>,— начинается современная история».
- Об истории Средиземного моря в эпоху античности рассказывал целый хор голосов; его история—история нашей цивилизации; трудность состояла в необходимости отобрать наиболее интересные свидетельства. С Индийским же океаном дело обстоит иначе: произведений, посвященных только ему, почти нет. В его далеком прошлом много неясного.
- До I-го тысячелетия единственными документальными свидетельствами о походе в Индийский океан были отчеты о путешествиях египтян в Пунт (Красное море). Я упоминал о них, рассказывая о Средиземном море\*. Вернемся к ним. Самый древний документ о плавании в Индийском океане датируется I веком н. э. Трактат «Путешествие по Эритрейскому морю» написан неизвестным греком египетского происхождения. Мы вспомним о нем в момент, когда вместе с Васко да Гамой окажемся в этих местах.
- Что же читает дон Васко в своей неуютной каюте? У него перед глазами свод донесений из Абиссинии, отправленных португальскому королю Жуану II путешественником-шпионом по имени Ковильян. Предмет донесений—сведения о навигации по Индийскому океану.
- В 1448 году Жуан II призвал к себе двух человек, о которых известно лишь одно—они бегло говорили по-арабски.
- Вам надлежит разузнать, есть ли морской путь из Средиземного моря в Индийский океан. Соберите сведения о всех странах, где имеются драгоценные камни, пряности и жемчуг. Постарайтесь также выяснить, кто такой пресвитер Иоанн.
- Имя пресвитера Иоанна было впервые произнесено в Европе в 1050 году. Никто не знает, откуда пошли слухи о могущественном христианском государе, который якобы правил где-то в Азии и жил во дворце из хрусталя и золота. Позже его резиденцию «перенесли» в Африку. Затем вера в его существование стала слабеть, и Жуан II рекомендовал своим посланцам узнать о нем или о его наследнике скорее для очистки совести. Остальная часть миссии—дорога в Индию, пряности, жемчуг—была важнее, а потому Ковильян и Пайва (так звали посланцев) получили верительные грамоты для вручения известным государям, в том числе королю Абиссинии. Эти документы, составленные на нескольких языках, были выгравированы на латунных пластинах.
- В путь! Барселона, Родос, Каир. Ковильян и его спутник так хорошо владеют арабским языком, что им без всяких трудностей разрешают присоединяться к торговым караванам, которые совершают постоянные рейсы из Каира к северному побережью Красного моря и обратно. Они исподтишка расспрашивают о странах, откуда привозят «камни, пряно-

\* См. «Великий час океанов», т. 3. «Средиземное море».

сти, жемчуг», вслушиваются в сказочные рассказы, где крохи истины теряются среди массы вымысла, и размышляют по поводу услышанного, перед тем как заснуть. Самая интересная часть путешествия начинается, по-видимому, в момент их расставания, а пути их разошлись скорее всего в Адене.

*Следуя по пути,  
проложенному Ди-  
ашем, Васко да  
Гама, двадцати-  
восьмилетний гла-  
ва экспедиции, ве-  
ликолепный мо-  
ряк, дошел до Ин-  
дии. Его миссия —  
«собирать всю ин-  
формацию о стра-  
нах, откуда выво-  
зят пряности,  
благовония,  
жемчуг»*



— Я пойду в Аксум,— сказал Пайва,— может, пресвитер Иоанн живет в тех краях.

Пайва отправился в горные леса Абиссинии, где скорее всего погиб. Ковильян берет на себя выполнение второй части миссии — отыскать морской путь в Индию. Каждый день из Адена на восток отплывают мелкие арабские суда, набитые товарами, паломниками, ворами. Пересаживаясь с одного неторопливо ползущего вдоль берега суденышка на другое, пробираясь от порта к порту, Ковильян добирается до Ирана, затем до Инда, плывет вдоль западного побережья Индии (Малабар) до Каликута (ныне Кожикоде). Без всяких сомнений, он первый португалец, совершивший плавание по Индийскому океану.

На следующий год он возвращается в Каир, где ему сообщают

(неизвестно, как и кто, поскольку в его рассказе имеются пробелы) о смерти Пайвы; вскоре он встречается с двумя португальскими свреями, прибывшими из Лиссабона, которые входят с ним в контакт в полном соответствии с лучшими традициями литературы «плаща и книжкала».

— Вам поручена новая миссия,— объявляет один из них, дойти до Ормуза, где, возможно, имеются сведения о пресвитере Иоанне. Я отправлюсь вместе с вами. А мой компаньон доставит в Лиссабон ваше донесение.

У них наверняка были письма и пароли, поскольку Ковильян подчиняется и отправляется с новым спутником на Ормуз, крохотный островок у входа в Персидский залив. Две тысячи километров пути по пескам, снова Аден, снова арабские суденышки. На Ормузе Ковильян спрашивает о пресвитере Иоанне. Никто не слышал о таком.

— Ну что же,— решает терпеливый путешественник,— отправлюсь по следам Пайвы в христианское королевство Хабеш (Абиссиния).

Он уходит один, и несколько лет от него не поступает никаких новостей. Умер, как и Пайва? Нет. В 1521 году португальский дворянин Алвариш, назначенный послом в Аксум, вручает верительные грамоты негусу (правителю Хабеша) и встречает при его дворе Ковильяна—богатого уважаемого купца, отца многочисленного семейства.

— Император принял меня так хорошо, что я решил остаться здесь.

Негус нашел в Ковильяне умного, образованного, много повидавшего собеседника. Португалец быстро понял, что если он не хочет лишиться жизни, то лучше остаться приближенным ценящего его государя.

— Я нашел здесь счастье,—сказал он послу.

Однако, когда тот принялся рассказывать о далекой родине, на глаза Ковильяна навернулись слезы, но, дабы не разгневать негуса, он скрыл свою тоску...

Полдень. Васко выходит из каюты, поднимается по лестнице на кормовую надстройку каравеллы. Отсюда открывается вид на морские просторы. Слева, у самого края горизонта, на фоне серо-голубого неба темнеет полоска пустынной, угрюмой земли—африканское побережье. За каравеллой<sup>2</sup> Васко «Сан Габриэл» следуют три остальных корабля экспедиции: две каравеллы и одно небольшое грузовое судно с округлыми обводами. Впереди маячит еще одна каравелла. Она не входит в состав экспедиции и задолго до входа в Индийский океан повернет назад, в Португалию.

У Васко в руках медный инструмент, похожий на очень большие часы. Это портативная астролябия<sup>3</sup>. Он подвешивает ее за кольцо к грот-мачте и ориентирует алидаду<sup>4</sup> по солнцу. Для расчета широты необходимо знать высоту стояния солнца. Результат получается приблизительно из-за неточности астролябии, хотя для той эпохи это был один из лучших инструментов. Кроме того, Васко использует для уточнения небесных координат солнца «Альфонсовы таблицы»<sup>5</sup>. Морские карты Васко составлены с помощью сложного эмпирического метода «путей и гор». На их полях орнамент из диковинных морских чудищ и роз ветров. Они очень красивы и весьма неточны.



Пока отсутствие надежных карт его не тревожит: Васко следует за проводником, ведь головную каравеллу ведет Бартолемеу Диаш, тот самый мореплаватель, которого десятью годами раньше король Жуан II отправил в океан со следующим поручением: «Идите вдоль побережья Африки до мыса, где оно кончается». Диаш прошел по указанному

*Жуан II, король Португалии (1455—1495). Он продолжил начинание Генриха Мореплавателя, поддерживая и финансируя исследования побережья Африки, в том числе и экспедицию Диаша, который первым обогнул мыс Доброй Надежды*



пути, обогнул мыс Бурь (позже переименованный Жуаном II в мыс Доброй Надежды) и затем возвратился в Португалию. Его новая задача — сопровождать экспедицию да Гамы до островов Зеленого Мыса, затем вернуться в Лиссабон. Слова «вернуться в Лиссабон» произнесены не без некоторой жестокости. Почему бы не доверить Диашу командование самой важной экспедицией, которая должна добраться до Восточной Индии. Обратите внимание на поведение даже самых могущественных королей. Они, как правило, ревниво следят, чтобы вся слава подвига не досталась одному человеку. А в благодарность за вынужденное бескорыстие Диаша он назначает его губернатором крепости Сан-Жоржи-да-Мина, пыльной дыры на берегу Гвинейского залива. Правда, торговцы доставляют в этот порт золотой песок из глубины страны.

Подготовка экспедиции да Гамы продолжалась очень долго, поскольку приходилось бороться с противодействием даже при дворе:

— Предприятие рискованное и влетит в копеечку. Почему бы не ограничиться эксплуатацией Гвинейского побережья?

На что сторонники путешествия возражали:

— Речь идет о совершенно иных вещах! Нас ждет мир, полный богатств, который надо открыть, подчинить, обратить в нашу веру.

Они говорили «обратить в нашу веру». Любой первопроходец произносил эти слова. Алиби, чтобы скрыть жадность? И да, и нет. Не всегда. Но желание обратить в христианскую веру почти всегда совпадало со стремлением к обогащению. Если бы вера испанцев и португальцев была лишь маской, они вряд ли бы стали веками бороться с исламом.

Огюст Туссен, автор трех или четырех произведений об Индийском океане, не утративших своего значения и до наших дней, неоднократно задавал вопрос: какой народ до подвигов да Гамы и Магеллана более всего разбогател от ввоза в Европу пряностей и богатств Востока и Дальнего Востока? И сам же отвечал: венецианцы. Торговля с Востоком была для них жизненно важной. Но товары доставлялись сложным и длинным путем; какие выгоды получили бы они, найдя удобный морской путь? Пытались ли они сделать это? Ведь венецианцы слыли отличными мореходами. «Алчность не стала достаточно побудительной силой».

Подготовка экспедиции Васко да Гамы идет неспешно. Ей противодействуют, а король Жуан II не решается воздействовать на противников экспедиции. И вдруг в 1493 году все меняется— взрывается «бомба Колумба». Индия (как тогда верили) открыта с запада генуэзцем, состоящим на службе у Испании. Для Жуана II удар тем более ощутим, что в 1483 году он принял и выпроводил Колумба из-за его казавшихся чрезмерными требований (звание Великого адмирала, право законодательства на открытых землях, десятая часть доходов).

— Лучше бы я согласился.

Конечно, ни один государь вслух таких слов не произносит, но наверняка именно так думал Жуан II.

— Теперь нельзя терять времени.

Но у Жуана II его совсем не осталось: не испросив аудиенции, во дворец явилась смерть, унесла короля, а заодно и Эстевао да Гаму, уже давно назначенного главой экспедиции. Мануэл II, наследник Жуана II, не собирается отказываться от предприятия:

— Командование примет сын Эстевао.

Васко исполнилось двадцать восемь лет. В ту эпоху никто не сомневался, что в таком возрасте человек достаточно зрел, чтобы возглавлять серьезную экспедицию. Ни один из тех, кто отплывает в составе флотилии (их около двухсот человек), и не думает оспаривать абсолютную власть капитана, происходящего из знатной семьи и назначенного самим королем. С моряками стоит познакомиться поближе.

Многие исследователи слишком часто преувеличивают количество правонарушителей, набираемых для подобных предприятий. Их никогда не было более шести процентов. На судах Васко да Гамы служит всего дюжина людей, приговоренных к смерти или пожизненному заключению. Но большинство из них просто богохульники. Остальные моряки— добровольцы, тщательно подобранные покойным Эстевао.

— Мне нужны самые лучшие моряки.

Иными словами, настоящие мужчины, уже ходившие в море, отчаянные, выносливые, с легкостью относящиеся к невзгодам и неудобствам. Среди них есть если не солдаты-профессионалы, то люди, умеющие воевать и стрелять из пушек. Флотилия выходит из устья реки Тахо

8 июля 1497 года. Накануне все члены экспедиции прослушали мессу и приняли причастие в соборе Беленской богородицы. Они знают, что их ждет суровая жизнь и опасности, но, возможно, и богатство, и туземные женщины. Столь неумеренный аппетит к удовольствиям возник на Иберийском полуострове от вынужденного соседства с

*Пресвитер Иоанн,  
легендарный и бо-  
лее чем гипотети-  
ческий государь в  
Африке*



маврами. Правда, перспектива разбогатеть и утолить свое сладострастие никак не уменьшает подлинной веры в то, что вечное спасение членам королевской экспедиции обеспечено именами святых и нашитыми на паруса крестами ордена Христова. Каждая из трех каравелл экспедиции (две по 120 и одна 50 регистровых тонн) — «Сан Габриэл», «Сан Рафэл», «Сан Мигел»<sup>6</sup> — вооружена двумя рядами пушек. Имеется также крупное транспортное судно (200 регистровых тонн). Оно не несет пушек, а нагружено провизией (на три года!) и побрякушками, которые португальцы надеются выгодно обменять на более ценные товары.

Каравелла — тип судов, столь же популярный в ту эпоху, как в наше время самолет с тем же именем. Судно имеет прекрасные мореходные качества, легко слушается руля, может совершать плавание в непосредственной близости от берега, лежать в дрейфе, выдерживать удары моря с кормы. Честь его изобретения принадлежит кораблестроителям принца Энрико, по прозвищу Генрих Мореплаватель<sup>7</sup>. Но возможно, на них оказали влияние попавшие в Европу рисунки китайских джонок.

Наступает двадцать первый день плавания Васко да Гамы на борту «Сан Габриэла». Васко и его люди видят, как слева на горизонте тает в серой дымке берег Африки. Следуя за каравеллой Бартолемеу Диаша,

флотилия слегка отклоняется в сторону островов Зеленого Мыса. Это происходит 29 или 30 июля 1497 года.

На берегу две или три сотни мужчин и женщин ждут приближающиеся корабли. Среди них много негров и негритянок, несколько белых, метисы. Архипелаг был открыт лет сорок назад каким-то венецианцем, состоявшим на службе у Генриха Мореплавателя. Смещение рас уже началось, поскольку португальцам были, с одной стороны, чужды расистские предрассудки, а с другой стороны, как и остальные европейцы, они занимались торговлей женщинами.

Что делать в 1497 году во время стоянки на Зеленом Мысе? Запасаться свежей водой, фруктами, овощами, птицей и свиньями, ибо никто не знает, когда доведется сойти на землю в следующий раз. Диаш дает совет Васко да Гама:

— Идите другим путем. Я шел вдоль африканского берега. А вы направляйтесь прямо на юг, чтобы обойти районы штилей Гвинейского залива, которые сильно задержали меня. Поворачивайте на восток, только отойдя от экватора на то же расстояние, которое отделяет нас от него сегодня.

Другими словами, вначале следует спуститься до 30° южной широты. Навигационные инструменты Васко позволяют ему совершить такое плавание. Диаш и Васко да Гама обнимаются на прощание. Васко отплывает с четырьмя судами 3 августа 1497 года, и только 4 ноября 1497 года его флотилия снова пристанет к берегу.

Три месяца в море. Столь долго еще никто в мире не плавал. Колумб потратил на путь от Лас-Пальмаса (Канарские острова) до Сан-Сальвадора (Багамские острова) тридцать шесть дней, и его перепуганные матросы едва не подняли мятеж. Ничего подобного во флотилии Васко не произошло. Матросы подобраны лучшие, а кроме того, они знают, что, идя к востоку, они окажутся у африканских берегов, уже разведанных Диашем. Погода стоит неплохая. Матросы организуют бега свиней, а потом съедают и их, и птицу, и овощи; команды снова садятся на солонину и сушеные бобы. Чтобы убить время, люди покоят, пляшут (в те времена плясали не меньше, если не больше, чем в наши дни), режутся в карты и кости.

Васко да Гама возвращается к африканским берегам, достигнув 30° южной широты. Превосходный результат!

— Двигайтесь вдоль берега к югу три или четыре дня,— говорил Диаш,— вы увидите большую закрытую бухту, ограниченную с юга мысом. Мы останавливались там.

Васко узнает место, и 8 ноября флотилия бросает якоря в бухте Сент-Хелина.

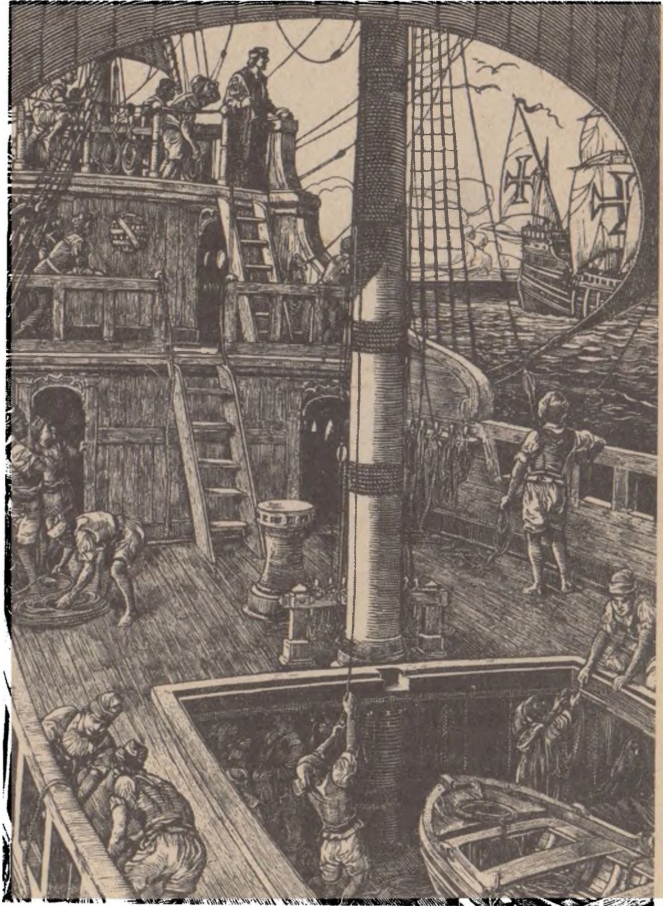
— Дикари!

Судя по описаниям Васко да Гамы (медно-желтый цвет кожи, удлиненная голова, нормальный рост, очень развитые ягодицы), речь идет о готтентотах. Характерные для них отложения жира на ягодицах не являются признаком болезни, но до сих пор этому явлению объяснения не найдено. Стоянка была короткой—всего одну неделю. Часть побрякушек португальцы обменяли на овощи, фрукты, птицу. Запаслись и чистой родниковой водой. Взаимоотношения с туземцами во время

этого путешествия принимали самые разнообразные формы. В Сент-Хелине все началось нормально, но к концу стоянки отношения обострились, а в одной стычке Васко да Гама даже получил легкое ранение.

16 ноября да Гама велит поднять якоря, а 22 ноября флотилия огибает

*Три каравеллы да Гама, весьма современные для той эпохи суда, прекрасно выдержали бури Индийского океана. Никаких удобств на этих судах не было*



мыс Доброй Надежды. Во славу подвига гремят артиллерийские залпы. 25 ноября суда бросают якоря в бухте Сан-Брас (ныне Мосселбей, в 300 километрах к востоку от современного Кейптауна). Здесь Васко да Гама приказал посадить на мель и уничтожить с помощью топоров грузовое судно: оно стало ненужным, поскольку почти все припасы съедены. Остатки груза и команда были распределены между тремя каравеллами. Работы продолжались тринадцать дней. К месту работ сошлись туземцы. У них черная кожа, нормальные ягодыи, и они разводят каких-то

горбатов быков. Туземцы соглашаются обменять их на безделушки. Сделка завершается праздником с песнями и плясками. Даже Васко пускается в пляс под звуки барабанов.

Еще триста километров пути по беспокойному морю (при волнении каравеллы идут с трудом), и суда бросают якоря в глубине пустынной бухты. Над пляжем из серого песка высится громадный, трагически одинокий крест. Шесть лет назад его установил здесь Диаш, а потом отправился обратно в Лиссабон, поскольку его матросы отказались плыть дальше. И конечно, место высадки нарекли Санта-Крус.

— Европейцы пока еще не заплывали дальше этой точки.

И в этом Васко да Гама прав, поскольку в его время рассказ Геродота о путешествии финикийских моряков вокруг Африки по приказу фараона Нехо II (600 год до н. э.; продолжительность перехода — три года) считался вымыслом, а непроверенные легенды принимались за истину. Сегодня большинство ученых допускают возможность этого подвига. Васко, наверное, не первый белый человек, который, миновав бухту Алгоа, поплыл дальше вдоль побережья Африки, но это не так важно. Подвиг финикийцев (если он состоялся) не вдохновил на повторение никого в течение многих веков. Васко проложил путь, по которому и в наши дни ходят многочисленные суда.

Накануне отплытия да Гама помолился перед установленным Диашем крестом, слыша за спиной ропот серых волн еще никем не пройденного океана.

Даже сегодня между географами нет согласия в вопросе о протяженности Индийского океана. Два основных тезиса сформулированы следующим образом:

- Индийский океан не опускается южнее тридцать пятой параллели; далее начинается Антарктика, или Южное море.
- Неверно. Южной границей Индийского океана является Антарктический материк.

Чуть более сорока двух миллионов или чуть менее семидесяти миллионов квадратных километров? Даже в самом лучшем случае Индийский океан является самым скромным по площади. И не в этом ли причина долгого равнодушия ученых к Индийскому океану? Сегодня интерес к нему пробудился.

Флотилия дона Васко жметя к влажному тропическому берегу. 25 декабря суда пристают к нему и пополняют запасы воды. Времени на установку креста не хватает, но Васко да Гама отмечает рождество, дав безлюдной земле имя, которое она носит до сих пор, — Наталь<sup>8</sup>.

1 января новая остановка для пополнения запасов воды. На берегу ждуть туземцы. Эти негры крупнее тех, с которыми приходилось встречаться до сих пор. Атлетически сложенные воины с великолепной осанкой носят железное оружие в ножнах из слоновой кости. Пришельцев встречают гостеприимно. Васко да Гаме, его офицерам и матросам кажется, что до Индии рукой подать и вскоре они станут первооткрывателями истинной Восточной Индии с ее пряностями, так и не встретив никого, кроме мирных дикарей.

Их вера подкрепляется на следующей стоянке в Келимане, в северной части дельты Замбези. Здесь живет мирное негритянское население. 22 января 1498 года. Каравеллы находятся в теплых водах уже пять месяцев, а в Индийском океане водится множество древоточцев, опасных для деревянных судов. Васко отдает приказ:  
— Приступить к ремонту кораблей.

*Гравюра тех времен, изображающая якобы готтентотов, первых «дикарей», которых встретила экспедиция да Гама. На самом деле туземцы ходили обнаженными*



Суда надо посадить на мель, завалить на один, потом на другой бок, содрать древоточцев, ракушки и водоросли. И хотя форма корпуса каравеллы как нельзя лучше подходит для операций подобного рода, каждое судно требует сначала разгрузки, потом погрузки. Работы не менее чем на месяц. А Замбези впадает в океан несколькими рукавами, которые протекают по низкой болотистой равнине, и каждый вечер в воздух поднимаются злые тучи комаров анофелес. Через несколько дней у большинства моряков начинается лихорадка, рвота, их кожа приобретает изжелта-серый цвет. Малярия. На этом берегу вырыты первые могилы. Васко да Гама сообщает, что здесь навеки осталась лежать десятая часть его людей. Остальные выжили и закончили очистку корпусов. И вдруг неожиданность.

Появляются негры, не «дикари», как те, которых они встретили при высадке. На новоприбывших яркие одежды из хлопка. Они снимают поклажу и вынимают хлопковую ткань чудесного красного цвета. Обменяться? Конечно, они согласны. Васко и его офицеры осматривают товар и замечают по краю надписи на восточном языке. Многие европейцы знакомы с такими надписями на товарах, привозимых венецианцами. Но как они оказались здесь? Чернокожие торговцы разворачивают штуки красного хлопка, дают их щупать и расплываются в белозубой улыбке. Встретив столь радушное отношение, Васко дает название местности Терра-да-Боа-Женти (берег добрых людей). В море (конец февраля), продолжая двигаться вдоль берега на север, Васко мучается вопросом: как близка Индия? По-видимому, на пути к ней возможны встречи не только с дикарями. Кто уже побывал здесь? Когда? Каким путем пришел?

«История Индийского океана только начинается»,— писал Огюст Туссен. Во всяком случае история его далекого прошлого довольно скромна. Ныне известно, что единственной частью этого океана, где плавали европейцы античности, было Красное море, как бы естественное продолжение Средиземного моря с того времени (2000 год до н. э.), как фараон Сезострис I прорыл канал между Каиром и северной частью Красного моря. В 1490 году до н. э. суда царицы Хатшепсут прошли по этому каналу за золотым порошком, благовониями и прочими драгоценными товарами «страны Пунт». Эта экспедиция описана в хвалебно-высокопарном стиле (писцы писали по приказу) на всемирно известных барельефах Дейр-эль-Бахри, около Фив, в Египте. Некоторые историки, замороженные иероглифами, считают это частично речное (посмотрите на карту) путешествие одним из самых выдающихся морских подвигов в истории и, исходя из столь сомнительных данных, придумали морскую торговлю античного Египта с Индией и Китаем. А что такое «страна Пунт»? Эритрея<sup>9</sup>, омываемая Красным морем. Сегодня мы знаем, что египтяне плавали туда на своих плетеных судах, не удаляясь от берега. Мелкое каботажное плавание.

Другие народы далекой античности тоже совершали каботажные плавания в западных уголках Индийского океана — в Красном море и Персидском заливе. По-видимому, задолго до царицы Хатшепсут это делали шумеры на суденышках, сооруженных из надутых бурдюков (как известно, район Тигра и Евфрата был лишен лесов). Первые морские суда появились в этих местах к 950 году до н. э., когда финикийцы, наследники критян в морской науке, построили для царя Соломона флот, отплывший (с финикийскими моряками) из залива Акаба, расположенного в Красном море. Куда направлялись эти суда? Конечно, в Пунт, а в 945 году до н. э.— в район, называемый в Библии Офиром. Где лежала страна Офир? На побережье Мозамбика, утверждает английский историк Геррман и его сторонники. Эти ученые «кладут» в основу своего учения камень, найденный в начале XX века:

На него нанесены буквы, похожие на буквы финикийского алфавита, которые можно датировать X веком до н. э.



Сколько этих букв? Две. Некоторые ученые утверждают, что речь идет о письменности банту либо абиссинцев. А кое-кто считает, что эти так называемые буквы просто-напросто следы выветривания.

Короче говоря, ничего не известно. Быть может, финикийцы и спустились вдоль африканского побережья до Мозамбика, а может, и обогнули Африку, «прижимаясь к ее стенке», как сообщает Геродот. Но мы далеки от того торгового пути, который, как утверждается, связывал Египет с Индией и Китаем.

Честность заставляет нас употреблять слова «вероятно» и «возможно». Скорее всего первым европейцем, совершившим плавание в Индийском океане (и не только в его западной оконечности), был грек по имени Скилакс. Согласно Геродоту, Дарий<sup>10</sup> отправил его в 450 году до н. э. из устья Инда в Египет. Скилакс потратил на плавание вдоль берега два года, по истечении которых прибыл в город Арсиноэ в Суэцком заливе. Александр<sup>11</sup>, следуя примеру Дария, тоже организует морские экспедиции. В 326 году по его приказу Нearch<sup>12</sup> отплыл из устья Инда во главе флота из 800 кораблей (?), как пишет Арриан<sup>13</sup>, и через четыре месяца достиг города Диридотиса в Персидском заливе. Затем следуют еще три экспедиции в тот же район, но Индийский океан не пересекается, а огibaется.

В начале главы я упоминал о сочинении «Путешествие по морю Эритрейскому» (I век н. э.), которое было настоящей лоцией для мореплавателей той эпохи. В этом отношении «Путешествие» куда интереснее «Одиссеи», поскольку оно и точнее, и не столь романтизировано. Там описаны два пути от одного из портов Красного моря.

Первый путь шел вдоль африканского побережья до крупного торгового центра, который именовали тогда Рапта (по-видимому, 2° южной широты); второй — вдоль азиатского побережья до устья Ганга. Недавние находки в какой-то мере подтверждают, что «Путешествие» нечто большее, чем обычный греческий трактат на пергаменте, — в Ариксмаду, около Пондишери, во время археологических раскопок найдены монеты, сердолик, гончарные изделия римского производства. Да, после греков туда отправились римляне. Они прошли весь путь, описанный в «Путешествии», до конца, а может, и дальше, и их поход был не случаен, поскольку они с истинно римским упрямством строили повсюду свои укрепления.

Рим вывозил с Востока предметы роскоши — шелка, благовония, жемчуг, драгоценные камни, слоновую кость, а взамен мог предложить богатому Востоку лишь деньги. «Не бывает и года, — писал Плиний, — чтобы Индия не отобрала у Рима пятьдесят миллионов сестерций». Рим и остальных клиентов Востока подобная «коммерция» разоряла. Теперь Васко да Гама и иже с ним плыли в Индию за богатством.

Курс на север. Васко, как и его античные предшественники, не отходит от берегов далеко. Он отплыл из Келимане в конце февраля, а 1 марта вошел в надежную, глубоко вдающуюся в сушу бухту с коралловым островком, покрытым скупой растительностью. Позже здесь на низком болотистом берегу возник порт Мозамбик. Подобный вид открывался глазам моряков уже два месяца, но здесь их поджидал сюрприз: в бухте собралось множество судов. Маленькие скользят по рейду, суда

побольше стоят на якорях с подобранными парусами. Хотя Васко да Гама всего двадцать восемь лет, он опытный моряк и знаком с парусным вооружением этих маленьких быстрых суденышек, изящных, словно птицы. Арабский косой треугольный парус уже давно появился на Средиземном море. Встреча с ним здесь поражает.

Мавры!? Для любого иберийца в ту эпоху это слово звучало зловеще. Как арабы оказались здесь? Думать об этом придется позже. Пока же не поддаваться страхам, а, если возможно, самим навести страх на врага.

По сигналу каждая из трех каравелл дает залп из своих орудий, и рейд затягивает дымом (очень черным в те времена). Арабы ждут, пока рассеется дым. Затем крохотные парусники приближаются и окружают каравеллы. Враждебны их пассажиры или нет? Испуга у людей на берегу не чувствуется. Они любопытны и говорливы. Моряки Васко видят темные лица, слышат гортанные звуки. Кто понимает по-арабски на борту каравелл? Об этом не говорится, но кажется невероятным, чтобы ни один португалец не знал немного арабского языка, тем более что без переводчика не обойтись при последующих встречах.

В Мозамбике царствует султан, и после приглашения Васко да Гама отправляется к нему с визитом. Ничто не ускользает от его взгляда, тем более что султан выставляет напоказ все свои богатства. Васко видит жемчуг, дорогие ткани, пряности, тюки имбиря. И золото, множество золотых предметов. Васко охватывает возбуждение, как в свое время Колумба. Из каких Индий доставлено это золото? Узнать об этом невозможно: султан уклоняется от ответов. Он опасается проговориться, что золото поступает не из Индии, а из центра Африки. Когда же да Гама спрашивает о пресвитере Иоанне, султан становится красноречивым: королевство этого государя действительно расположено на Африканском континенте, к северо-западу от Мозамбика.

Неизвестно, верят ли арабы этой страны в легенду или хотят обмануть? События короткого пребывания в Мозамбике (десять дней) во многом загадочны. Через некоторое время султан наносит ответный визит на судно Васко. Он желает видеть товары, спрятанные в трюмах; но разочарован показанным, поскольку надеялся получить в подарок «парадное пурпурное одеяние». Убогость европейских товаров постоянно поражала жителей Востока. В Мозамбике бедность португальцев вызывает резкую перемену в настроении султана и арабского населения. Их гостеприимство быстро перерастает в недоверчивость, а порой и враждебность. И до отплытия каравелл происходит несколько стычек с местными жителями. Португальцы пускают в ход артиллерию.

Непонятный исход. Васко оправдывается, что мозамбикские арабы вначале приняли португальцев за турок, а потому и встретили гостей с приветливостью и лишь позже сообразили, что имеют дело с христианами. Я читал это «объяснение» во многих книгах, но как в него поверить? Разве не нашлось хоть одного араба, способного отличить весьма своеобразный турецкий язык от португальского, на котором общались между собой пришельцы? А кроме того, на парусах всех каравелл были нашиты громадные кресты. Когда Васко встретит других арабов, те не будут введены в заблуждение. Васко дал такое объяснение, чтобы

скрыть истину. Мозамбикские арабы насторожились, когда португальцы проявили слишком явное любопытство; отношение к ним стало откровенно неприязненным после некоторых злоупотреблений — каравеллы удалились с хорошей добычей, а один из двух арабских лоцманов был бит

*Открыватели восточного побережья Африки с опасением садились на дромадеров*



плетью. Так было положено начало враждебным отношениям между арабами и европейцами в Индийском океане.

Рассказывая о Великом часе Индийского океана, не следует писать «Историю Азии». Наша цель — рассказать о судах и о людях, которые по нему плавали.

В момент зарождения ислама калиф Омар I (ближайший сподвижник Мухаммеда, царствовал с 634 по 644 год) сказал:

— Море — громадное существо, которое несет на своей спине ничтожных червей, копошащихся на кусках дерева.

Абсолютный запрет на морские путешествия действовал тридцать лет. «Всадники аллаха» галопом неслись по суше, от ударов сабель слетали головы неверных. Главное было избежать распыления сил. Но позже конкиста арабов (в сторону Средиземного моря и в обратном направлении) заставит их заняться мореплаванием. И они блеснут мореходным искусством. После покорения в VII веке Ирана и Египта арабы становятся полновластными хозяевами Красного моря и Персидского залива. Двигаясь по суше, они завоевывают часть Индии и основывают там первые торговые колонии. Они покупают те же предметы роскоши (шелка, драгоценные камни), которые Венеция доставляет сложным путем — и сушей, и морем. В Индии они продают предметы производства своей великолепной цивилизации — ткани, ковры, коралловые и серебряные изделия, лошадей. Эта торговля обогащает арабов, поскольку они могут предложить еще два ценнейших товара — золото и рабов. Торговлей черными африканскими рабами занимались не только европейцы. С незапамятных времен гнусные царьки-тираны вели охоту на людей и отправляли на невольничьи рынки караваны мужчин, женщин и детей, закованных в цепи. Торговцы живым товаром поняли, что на рабов в течение многих веков спрос будет не меньший, чем на золото, и караваны несчастных потянулись к портам. На побережье Индийского океана торговля рабами шла в портах Софала<sup>14</sup>, Килоа<sup>15</sup> (мы побываем там вместе с Васко да Гамой), Занзибар (туда мы еще попадем). Занзибар (по-персидски Зенджибар) — «страна рабов», и это свидетельствует о том, что иранцы были покупателями такого товара задолго до арабов. Ну а золото, которое показывал султан Мозамбика, добывалось в 25 километрах к юго-востоку от озера Виктория. Там найдены развалины больших купеческих домов.

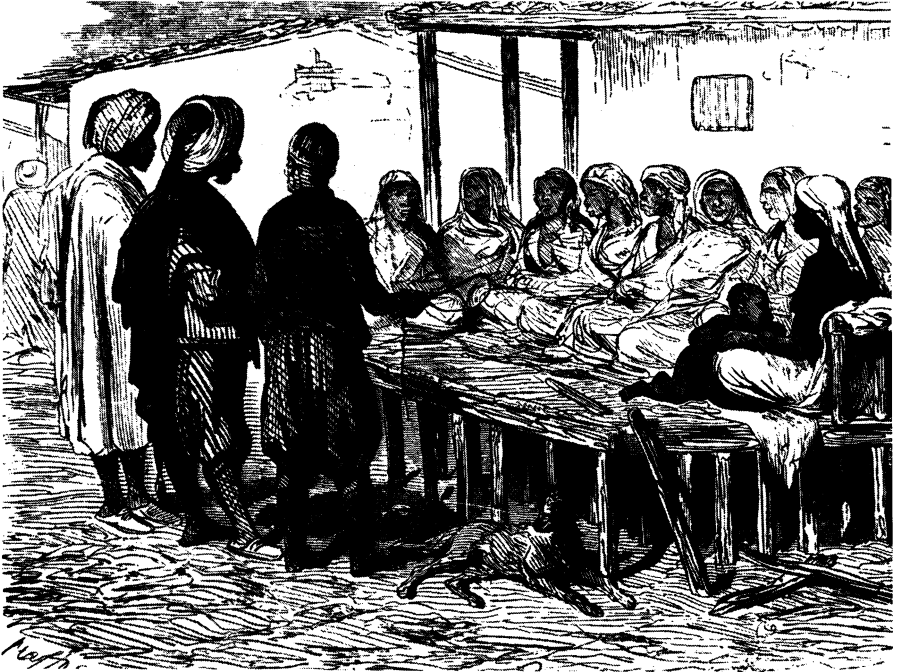
Арабские плавания по Индийскому океану описаны в трактате «Силсилат-аль-Таварих», написанном в 851 году путешественником по имени Солейман. Это столь же точная лоция, как и «Путешествие по морю Эритрейскому». Самый интересный маршрут ведет в Китай.

В начале зимы судно покидало в Персидском заливе и двигалось прямо на Килон (Коллам) на юго-западном побережье Индии. Путь проложен в открытом море, а не вдоль берега. Арабы стали искусными мореходами менее чем за два века. После Коллама суда огибали остров Цейлон, затем брали курс на Никобарские острова, где пополняли запасы пресной воды и фруктов; оттуда судно направлялось к побережью Малакки, проходило Зондский пролив и поднималось к северу до Кантона. Лето моряки проводили в Кантоне, а с началом зимних муссонов пускались в обратный путь. Пора сказать несколько слов о муссоне.

Описание муссона может состоять из нескольких тысяч слов. В последнее время написано множество фолиантов в попытках объяснить, как рождаются и умирают на больших высотах эти переменные потоки воздуха, несущие Индии дождь и богатство, жизнь и смерть. Нам важно запомнить одно — в океане муссон представляет собой сезонный постоянный ветер. С октября по апрель — в иные годы по май или июнь — дует сухой северо-восточный зимний муссон, с июня по сентябрь — влажный летний юго-западный. Народы издавна знали особен-

ность этих ветров. Но неизвестно, когда они стали их использовать в своих робких прибрежных переходах. Слово «муссон»<sup>16</sup> происходит от арабского «маусим» и означает «базар», а не ветер, буря, засуха или дождь. Все это заставляет думать, что арабы первыми использовали его для коммерческих целей.

*Невольничьи рынки существовали на Среднем Востоке задолго до прибытия европейцев. Человеческий товар поставляли жестокие черные царьки*



Отметим, что та торговая деятельность не выдерживает никакого сравнения с современным грузооборотом. Если бы машина времени перенесла нас в один из портов или в одну из торговых колоний той эпохи, то нас удивила бы их скромная, неторопливая жизнь. Более того, до конца XV века восемьдесят процентов торговых путей по доставке пряностей от арабов и из Индии в Европу проходили по суше. И даже после плавания Васко да Гамы верблюжьи караваны еще долгое время будут шагать по степям и пустыням.

7 апреля 1498 года каравеллы Васко добрались до Момбасы (4° южной широты), ныне основной порт Кении с более чем стотысячным населением, нефтеперегонным заводом, конечной станцией Угандийской железной дороги, ежедневными рейсами самолетов в Найроби, а также в национальные парки и громадные охотничьи хозяйства. Глазам же

Васко открылся небольшой населенный пункт — белые низенькие домики, жмущиеся к мрачной крепостенке, на островке в восьмистах метрах от берега. Из осторожности суда бросают якоря в некотором отдалении от безмолвной Момбасы. Проходит ночь. На заре вахтенный офицер будит Васко:

— Подходит большая лодка, полная вооруженных людей.

Опять арабы. Они оживленно говорят, перебивая друг друга, жестикулируя и даже не пытаясь спрятать короткие сабли и ножи. Они хотят подняться на борт.

— Нет. Только двое из вас — ваш предводитель и еще кто-нибудь.

Двое арабов быстро взбираются на палубу, осматривают все вокруг, всем восхищаются, выказывая избыток энтузиазма. Через два часа они покидают борт каравеллы, и лодка удаляется. В этот день больше не происходит никаких событий.

На следующее утро подходит новая лодка с арабами. Эти не вооружены и везут подарки: несколько баранов, муку, ананасы — и послание султана с приглашением прибыть в гости. Суда подходят ближе к берегу.

— Принимаю приглашение, — соглашается Васко. — Двое из моей свиты отправятся поздравить султана.

Двое из свиты — два преступника, осужденных в Португалии на смертную казнь. Они с легкостью соглашаются. Через несколько часов они возвращаются в сопровождении нескольких арабов с мешками и рассказывают:

— Дворец расположен в крепости. Нас ввели в зал, но сначала мы прошли через три других зала, где было много вооруженных воинов. Султан средних лет; у него очень темная кожа. Он принял нас приветливо и дал проводника, чтобы осмотреть город. Город маленький, но чистый. В одном доме нам представили двух мужчин и объяснили, что они были христианами. Они показали нам образ Святого Духа. Перед возвращением нам дали мешки с образцами товаров на продажу. В мешках находились разнообразные пряности.

Осталось неизвестным, на что походил «образ Святого Духа».

— Хорошо. Войдем в порт, — решил Васко.

Но как только суда начинают маневр, арабы, поднявшиеся на борт вместе с посланцами, с подозрительной поспешностью прыгают в свою лодку.

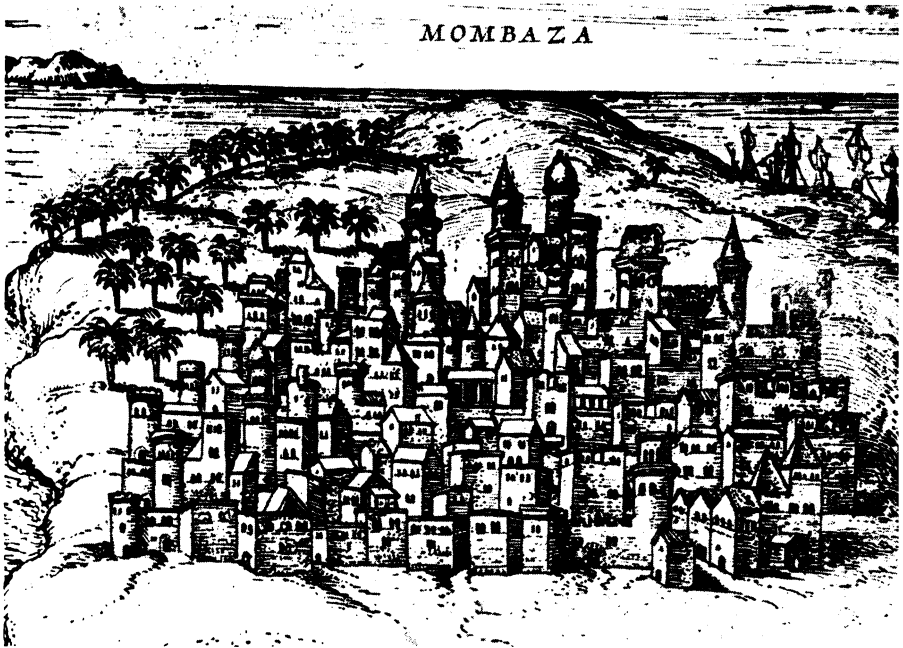
— Всех не отпускать! Задержите вот эту парочку!

«Под пытками два пленника рассказали о планах султана Момбасы». О подробностях пыток не говорится, но само слово никого не смущает. Сегодня оно растворилось бы во множестве туманных, обтекаемых фраз. Васко узнал, что султан, извещенный об инциденте в Мозамбике, решил наказать пришельцев. Извещенный кем? Между Мозамбиком и Момбасой тысяча четыреста километров через джунгли, саванну, болота. Стычка произошла тридцать пять дней назад, а черные вестники могут пробегать по тропам до ста километров в день. Есть и тамтамы, и арабский «телефон», и суденышки, плавающие вдоль берега. Кроме того, все эти средства связи можно комбинировать.

Имеется и доказательство, что пленники не солгали под пыткой и что султан Момбасы действительно затаил недобрые намерения, — в ближай-

шую ночь арабские пловцы попытались перерезать якорные канаты каравелл. Их заметили. Наутро флотилия отплывает. В некотором удалении от берега португальцы захватывают лодку с семнадцатью неграми, съестными припасами, небольшим количеством золота и молодой невестой. 14 апреля три каравеллы бросают якоря перед

*Момбаса в эпоху да Гамы — небольшое скопление белых домиков, несколько суденшек...  
Ныне — свыше 350 тысяч жителей, нефтеперезонный завод, конечная станция Угандийской железной дороги, аэропорт*



Мелиндой (ныне Малинди), в ста километрах к северу от Момбасы. Именно в Мелинде португальцы впервые собственными глазами видят индийцев из Индии, или, как их тогда называли, индусов. Султан выглядит безобидным. Он гостеприимен, вручает подарки, организует празднество с фейерверком и не меняет доброго расположения к пришельцам, хотя Васко выказывает оскорбительное недоверие, отказываясь сойти на землю. Почему? Наверное, здешний правитель слабее, чем в Момбасе. Здесь нет крепости, а гарнизон состоит из горстки солдат. В порту стоят четыре индийских судна, и султан представляет Васко да Гаме купцов, прибывших на их борту:

— Это христиане.

Чтобы испытать веру этих людей, да Гама показывает им святой образ богородицы в окружении апостолов. Купцы падают на колени! Неужели

Индия — христианская страна или там живут среди других и христиане? Не все ли равно. Васко да Гама доволен, поскольку считает, что его задача — «собрать все сведения о странах, откуда доставляют пряности, ладан, благовония, жемчуг...» — будет облегчена, и требует у султана Мелинды лоцмана-христианина, чтобы тот отвел их в порт, откуда прибыли столь набожные купцы. Султан дает лоцмана-индуса Малемо Кана, уроженца Гуджарата (ныне штат на северо-западе Индии, у Аравийского моря). Взамен да Гама освобождает всех арабских заложников, в том числе и молодую новобрачную, вместе с их багажом. 26 апреля флотилия отплывает в Индию. Зимний муссон благоприятствует путешествию, но он вскоре должен прекратиться. Экспедиция потратила двадцать три дня на переход в 2400 морских миль от Мелинды до Кожикоды, то есть средняя скорость судов едва превышала четыре узла.

Мы встретили в Мелинде четыре индийских корабля. Много ли их бороздит просторы Индийского океана? Рассказывая о путешествии Васко да Гамы, я упоминал о финикийских, греческих, римских, иранских, арабских судах, ходивших вдоль берегов Индийского океана. А где же индийские суда?

Морская история Индии отличается одной особенностью, о которой никто не думает. Индия веками слыла богатейшей страной. Месторождения алмазов, рубинов и прочих драгоценных камней в те времена были еще богаче; в Индии добывали даже золото. Она производила пряности, по которым европейцы сходили с ума. Благодаря своим богатствам она могла восполнять нехватку сельскохозяйственных продуктов. В Индию шли караваны со всех концов света. Поэтому Индия, которую с запада и востока омывал океан, занялась морским делом с большим опозданием. Мелкое каботажное плавание вдоль берегов — вот и все, чем занимались индийцы в течение многих веков. Иностранцы же суда шли издалека.

У Индии не было никаких причин стремиться к колонизации и экспансии: она не нуждалась в наличных деньгах. Ей несли все необходимое в обмен на крохотную долю ее богатств. С Дальнего Востока в Индию приезжали за священнослужителями, и первыми морскими пассажирами, отправившимися из Индии в Индонезию, были брахманы. Европе в пору сгореть со стыда! Священников сопровождали не солдаты и купцы, а художники и архитекторы. Ангкор в Камбодже, Боробудур на Яве и многие другие храмы были возведены индийскими архитекторами и их учениками, воспитанными на месте. Попробуйте отыскать более возвышенную форму «колонизации»!

«Экспорт» религии — первая и довольно долго единственная форма экспорта — вот что заставило индийские суда уйти в открытое море. Неся свой благочестивый груз, они удалились от родного полуострова и дошли до Китая, а в это же время китайские суда везли в Индию китайских буддийских монахов. Этот обмен начался очень рано, в первые века нашей эры. И прошло немало времени, пока к монахам присоединились китайские купцы, которые основали торговые колонии в разных точках индийского побережья. Отсутствие документов не



позволяет описать эту морскую деятельность с достаточными подробностями.

Единственное конкретное свидетельство, единственный репортаж о плавании по Индийскому океану, написанный до португальца Ковильяна, о котором я упоминал в начале главы, принадлежит перу венецианца Марко Поло. Великое путешествие Марко Поло в Китай не относится к теме данной книги, поскольку в рассказе в основном описаны сухопутные странствия венецианца и его семнадцатилетнее пребывание при дворе Хубилай-хана<sup>17</sup> в Пекине. Но на морской части рассказа следует остановиться. Марко Поло продиктовал ее в геновской тюрьме пизанцу Рустиччано. Рассказ очень живописен, полон преувеличений и неточностей, не всегда понятен современному читателю, если под рукой нет хорошего справочного издания.

В конце 1291 года Хубилай-хан выдает свою дочь за монгольского князя Архуна, персидского государя, и поручает своему министру, тридцативосьмилетнему Марко Поло, организовать ее эскорт и защиту. Марко Поло предлагает отправиться морем, и хан соглашается с ним. Флот из четырнадцати судов отплывает в 1292 году из Зайтона (Цюаньчжоу), между Амой (Сяньень) и Фучжоу. Поло говорит о нефах и баржах, но по его описанию можно понять, что речь идет о коротких, почти квадратных джонках (четыре мачты, девять парусов), снабженных кормовыми веслами. На каждое весло полагалось четыре гребца. Поло утверждает, что самые крупные суда его экспедиции имели «от пятидесяти до шестидесяти кают, где купцы размещались со всеми удобствами, и могли перевозить шестьсот человек», что, конечно, является преувеличением. Всего из Зайтона в Ормуз (Персидский залив) прибыло две тысячи человек. За время перехода, длившегося тридцать месяцев, умерло шестьсот человек. Невероятно высокая смертность, но тогда она считалась нормальной.

1406 год. Со времени смерти Марко Поло прошло более восьмидесяти лет, и с тех пор у индийских берегов не появлялось столь крупного флота, как тот, что вез принцессу. Каботажные плавания вдоль полуострова продолжают, внешней торговлей заправляют арабы, иногда появляются китайские суда. Кроме редких случаев пиратства в Индийском океане царит мир. И вдруг как-то летним утром из арабских суденышек и индийских котир на берег выпрыгивают купцы, рыбаки, ловцы жемчуга, собираются группки взволнованных людей.

— Появился большой флот — более шестидесяти судов. Китайцы!

И действительно, через несколько часов в порт входит китайская эскадра — шестьдесят три боевые джонки с двадцатью восемью тысячами солдат. Китайский офицер в сопровождении свиты сходит на землю и отправляется к радже.

— Наш адмирал, высокородный господин Шень Хо, Великий евнух, повелел передать вам, что все цари мира должны платить дань нашему императору. Ее размер будет указан завтра, и вам дается месяц на ее уплату.

Династия Мин сменила на престоле династию Юаней в 1368 году. Чжу-Юань-чжан, ее основатель, начал с прогрессивных преобразований, а затем превратился в автократа. Его наследник Ен Ло продолжил

политику своего предшественника. Именно он и решил потребовать дань с тех стран, до которых могли добраться его войска и суда. С 1406 по 1431 год Великий евнух Шень Хо возглавил семь подобных экспедиций и посетил тридцать индийских портов. Оказавшись лицом к лицу с невиданной морской силой, перепуганные князьки не решились сопротивляться врагу. Единственным исключением был царь Цейлона (1410 год). Но его армию разгромили, а царя увезли в Китай. Во время последних экспедиций Шень Хо обогнул Индию и дошел до Ормуза и Адена, а потом вдоль восточного побережья Африки даже до Мелинды, откуда Васко двинулся к Кожикоду.

Китайское владычество над Индийским океаном? Создается впечатление, что дело обстоит именно так и все, в том числе и арабы, платят дань и молчат. Почему же Васко да Гама, обогнувший мыс Доброй Надежды, не встретил ни одного китайского корабля в Мелинде? Увидит ли он их в Кожикоду? Нет. После ряда успешных походов от китайцев на Индийском океане не осталось и следа, их могущество рассеялось, словно дым. Джонки появятся вновь значительно позже, но в малом количестве и только в восточной части океана. «Китайцы не были капитанами дальнего плавания,— писал историк Ж. Пиренн в книге «Великие течения всемирной истории».—В далекие походы уходили лишь боевые корабли во время правления династии Мин». Допустим. И все же странно, что страна, давшая флотоводца, способного провести эскадру от Китая до Мелинды, не родила капитанов дальнего плавания, ведь торговые моряки отличались не меньшей отвагой, чем военные. Скорее всего причиной ухода китайцев из Индийского океана были распад династии Мин и борьба фракций в Китае. Но нас ждут дела — мы вместе с Васко да Гамой прибываем в Кожикоду.

«Кожикоду — город большой, но, несмотря на его протяженность, в нем мало домов. Они отстоят далеко друг от друга и разделены садами. Дома напоминают глинобитные хижинки, крытые пальмовыми листьями, поскольку законы страны не позволяют строить иначе. Город выглядит красиво: много садов, огородов и фруктовых деревьев; повсюду водоемы и пруды; пальмы дают приятную тень» — так писал Дамио да Готт, один из соратников Васко да Гамы. Индия совсем не нищая страна. Дворцы и храмы возведены из камня. С рейда город не виден. Впрочем, дона Васко мало волнуют красивые виды.

— Один человек должен сойти на землю тотчас. Пусть изучает язык, ищет христиан и все разузнает.

Если индийцы-христиане были в Мелинде, почему бы им не быть и тут? Как и в Мозамбике, на сушу отправлен преступник, приговоренный в Португалии к смерти.

Он берет лодку, направляется к берегу и исчезает в городе. Проходят часы, ночь. Вернется ли посланец?

Он возвращается не один. Ему повезло: высадившись на берег, смертник встретил двух арабов, те заговорили с ним на арабском, потом на итальянском, затем на кастильском. Португалец немного понимает этот язык и отвечает согласно наставлениям Васко:

— Мы прибыли, чтобы встретиться с христианами и купить пряности. Арабы приводят его к себе в дом, угощают хлебом с медом, потом один

из них, Монсайди, приезжает на «Сан Габриэл», и Васко да Гама узнает кое-что полезное.

В Кожикод правит раджа, или самудрин. Конечно, индиец. Христианин? Араб не знает. Раджа — могущественный и богатый государь и живет в прекрасном дворце. Есть ли суда в порту Кожикод? Да, и очень много. Индийские? В основном арабские.

Монсайди не может описать да Гаме политическое положение в Индии в ту эпоху. «Всадники аллаха» добрались до Инда спустя век после рождения ислама. Индия защищалась, остановила захватчиков, но к концу X века арабы вновь двинулись в поход, захватили Северную Индию от Инда до Ганга, потом совершили нападение на Южную Индию. Когда да Гама прибывает в Кожикод, арабы уже занимают ведущее положение в торговле, но государем Кожикод остается индиец. Проникновение арабов продолжается.

— Нам надо, — сказал да Гама, — оттеснить арабов в сторону, стать другом раджи. Если он христианин, дело облегчается.

Свои намерения Васко излагает штабу и брату Паоло, капитану «Сан Рафаэла». Но он пока не знает, как всеильны арабы, получившие монополию на внешнюю торговлю Индии, даже в тех районах, которые еще не захвачены ими, и имеет очень смутное представление о том, кем в действительности является раджа.

Экспедиция остается в Кожикод на три месяца, и все это время да Гама не оставляет попыток добиться своих целей. Из нашего далека они нам кажутся легковесными, несмотря на то что кое-кто заплатил за их достижение жизнью.

Желая придать себе внушительность, Васко да Гама отправляется в свой первый визит к радже в портшезе<sup>18</sup> с эскортом из тридцати человек. Но у ворот города его встречает тысяча индийских воинов. «Мы увидели громадную живописную толпу полуголых людей, — писал один из моряков экспедиции. — В ушах мужчин тяжелые резные кольца, на макушке бритого черепа длинная прядь волос. Невысокие стройные женщины с темными глазами увешаны украшениями. У некоторых в ноздре сверкает рубин, у других — кольца на пальцах ног. Их покрывала свисают до лодыжек. А в эбеново-черные волосы вплетены золотые нити и жемчуг». Да Гама, напротив, находит мужчин хилыми, а женщин уродливыми.

«Вначале нас привели в церковь размером с монастырь, возведенную из гесаного камня, покрытого цветной плиткой». Священнослужители показали пришельцам статую и настенные росписи.

— Это, — сказал один из португальцев, — дева Мария и Иисус Христос в окружении святых.

На мгновение все застыли в религиозном экстазе. Но когда глаза гостей привыкли к сумраку, они заметили, что дева Мария обнажена до пояса, а у святых по нескольку рук и длинные зубы, «выступающие изо рта на добрый дюйм».

— Они больше похожи на дьяволов, — заметил другой португалец.

Да Гама велел им замолчать, опасаясь оскорбить хозяев. И все время пребывания в Кожикод глава экспедиции делал вид, что считает индийцев, исповедующих индуизм, христианами, которые исполняют

иные церковные ритуалы. Он проявил осторожность и нежелание вносить смятение в души своих подчиненных, лелея также надежду заручиться поддержкой раджи в борьбе против арабов.

После посещения храма гости отправляются во дворец, а воины дубинками расчищают им путь. Вначале Васко да Гама принимает «епископ». Он представляет его радже, который, опершись на локоть, возлежит на диване зеленого бархата в окружении разодетых приближенных. Это темнокожий индеец средних лет. Он довольно толст, обнажен до пояса и усыпан драгоценностями — они сверкают на голове, на шее, на поясе. На его руках браслеты, на каждом пальце по несколько колец с огромными жемчужинами и камнями, сверкающими всеми цветами радуги. По подсказке брахмана-церемониймейстера Васко да Гама приветствует раджу по обычаям страны, поднимая сомкнутые в ладонях руки, а тот невозмутимо сплевывает бетелевую жвачку в золотой тазик, инкрустированный драгоценными камнями. Подают фруктовый напиток. Затем да Гама протягивает радже разукрашенный пергамент — послание короля Португалии. Один из приближенных берет его и показывает радже, с лица которого не сходит благосклонная улыбка. Человеку его ранга не положено что-либо читать, посетителю разрешают говорить.

Неизвестно, на каком языке велась беседа и кто ее переводил. Вероятнее всего, тунисец Монсайди, который прибыл на «Сан Габриэл» в первый же день. Он не расстался с португальцами, скомпрометировав себя в глазах других арабов, и был вынужден уехать вместе с Васко. Как бы то ни было, да Гама сумел разъяснить радже суть королевского послания. С невероятной наглостью он заявил усыпанному изумрудами и бриллиантами радже, что его государь властвует над империей куда более обширной, чем Индия, и живет во дворце, полном несметных богатств, а посему король Португалии предлагает свою дружбу и защиту, а также предлагает завязать торговлю. Раджа обещает подумать, и да Гама заявляет, что вернется с подарками от своего государя. На этом первая аудиенция закончилась.

Прошло несколько недель, пока Васко да Гама вновь пригласили к радже. За это время португальцы доставили на сушу европейские товары, и индийцы принялись охотно обменивать их на свои изделия. «Моряки бродят по городу. Христианское население радушно принимает их. Люди с удовольствием оставляют моряков на ночлег или обед». Во всех отчетах упоминается христианское население. «Матросы покупают гвоздику, корицу, драгоценные камни. Именно из Кожикоды поступают пряности — имбирь, перец, корица».

Кому же не нравится это братание, эти обмены? Арабам. Кожикодские арабы нашептывают радже:

— Эти суда — военный авангард. Поглядите, какие у них пушки.

Пушки действительно дают радже пищу для размышлений. Он требует, чтобы ему прислали обещанные подарки. Делегация португальцев доставляет их во дворец. Но перед тем как их вручить радже, подарки осматривают сановники. Что же они видят? «Дюжину штук полосатой хлопковой ткани, полдюжины шляп, полдюжины фаянсовых тазиков для умывания, полдюжины сахарных голов». Столь жалкие подношения сначала вызывают недоумение придворных, затем их толстые животы

начинают сотрясаться от хохота. Они возвращают подарки посланцам. — Даже самый бедный арабский купец не осмелится предложить такое. Да Гама проглотил обиду, выждал некоторое время и снова попросил аудиенции. Его приняли. Но ожидание в прихожей длилось четыре часа, прием был холодным, а когда Васко хотел вернуться на судно,

*Кабрал, экспедиция которого (в 1500 году) прошла по пути да Гамы, но оказалась менее успешной, поскольку произошел конфликт с мусульманскими торговцами, обосновавшимися в Индии. Кабрал потопил все их суда в Кожикодде*



вооруженные офицеры задержали его. Тут же находились арабы, которым нужна была голова португальца. И они бы ее получили, если бы раджа не помнил об оружии пришельцев, а особенно о количестве и калибре пушек. Он велел отпустить Васко да Гаму.

— Но задержите нескольких людей из его свиты.

Нужна разменная монета. Этот инцидент знаменует поворот во взаимоотношениях. В последующие дни Васко да Гама уходит заманить к себе на корабль нескольких сановников и задержать их у себя. Он меняет их

на пленных португальцев и получает послание раджи королю Португалии. «Васко да Гама, твой знатный подданный, прибыл в мою страну, и я рад его приезду. В моей стране много корицы, гвоздики, перца, драгоценных камней. От твоей страны я жду золота, кораллов и пурпура».

Конечно, португальский король может приобрести пурпур в Голландии или Франции, а кораллы купить на Сицилии, в Италии. Что же станет с его доходами? А где взять золото? Он надеялся получать его наряду с другими богатствами сказочной Индии. Ситуация предельно ясна: Португалии практически нечего предложить в обмен на пряности, камни и жемчуг. Следовательно, их надо взять силой.

29 августа 1498 года Васко да Гама покидает враждебную Индию, хотя у него на руках доброжелательное письмо раджи. Арабы сумели повлиять на раджу, и 20 сентября, когда флотилия запасается водой на небольшом островке около Гоа, на нее нападают восемь кораблей из Кожикода. Васко да Гама топит их несколькими залпами пушек.

Прислушайтесь к пушечному грому над морем. До нас доносятся не залпы приветствия или устрашения. Над Индийским океаном впервые засвистели ядра. Тойнби оказался прав, сказав, что с экспедиции да Гамы начинается современная история Индийского океана.

В сентябре 1499 года после долгого и утомительного обратного путешествия (каравеллы были в плохом состоянии, а кроме того, дули встречные муссонные ветры) Васко да Гама прибыл в Лиссабон, через два года после отплытия. Ему присвоили титул адмирала Индии и назначили богатую пенсию. Он ничего не привез, но открыл путь в Индию. А король прибавил к своему титулу титул «государя Конкисты, Мореплавания и Коммерции в Эфиопии, Аравии, Персии и Индии». Но сей славный титул стал соответствовать истине только после трех последующих экспедиций.

Весной 1500 года, через полгода после возвращения Васко да Гамы, в Индию отправляется флот из тринадцати каравелл во главе с Педру Алваришем Кабралом. У него в подчинении 1200 человек.

Дону Васко якобы нужен отдых, но на самом деле король не изменяет принципам своей политики — на одну голову должна приходиться лишь частица славы. Об этой экспедиции известно меньше, но мы знаем, что, пройдя острова Зеленого Мыса, Кабрал взял слишком к западу и дошел до Бразилии, которую принял за остров. «Объявляю эту землю владением короля». Добытая по ошибке колония сыграет огромную роль в истории Португалии.

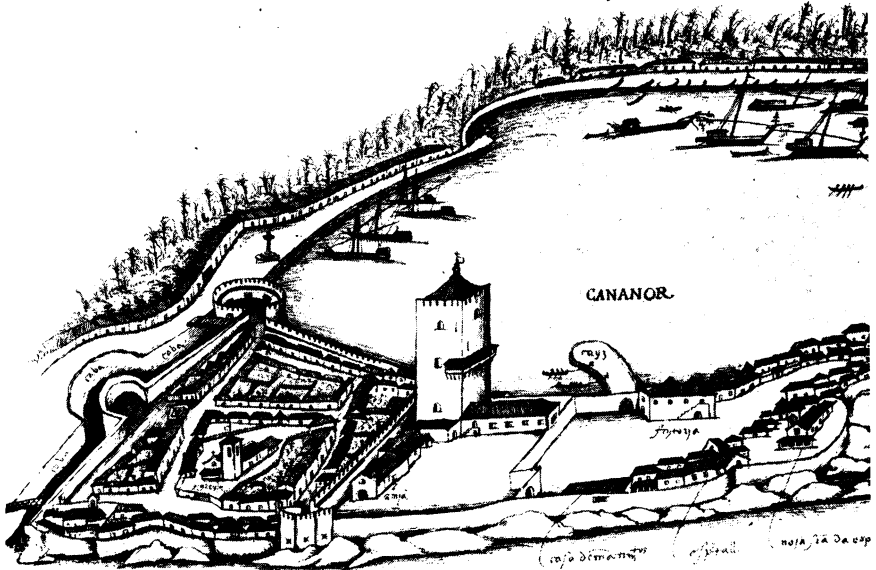
Вернувшись к африканским берегам, Кабрал огибает континент и после девятимесячного путешествия прибывает в Кожикод. Раджа, окончательно попавший под влияние арабов, нападает на португальский флот почти тотчас по его прибытии. Кабрал принимает бой, едва избегает разгрома и возвращается в Европу. Нулевой результат!

Ни с чем возвращается и Жуан да Нова, отплывший из Лиссабона в 1503

году и вернувшийся год спустя. Да Гама наблюдал за этими неудачами без особого неудовольствия.

— Сир, если Ваше Величество изволит, я снова отправлюсь в путь. На этот раз нам должна сопутствовать удача. Мне нужна сильная эскадра и полная свобода действий в Индии.

*Кананнур, одна из первых португальских колоний в Индии. Склады были окружены крепостными стенами*



Четырнадцать каравелл. Король заявил, что больше он ничего не может сделать. Но у кораблей мощное пушечное вооружение, а экспедицию сопровождают восемьсот солдат, и Васко да Гама дана полная свобода действий. Дневник похода ведется официальным лицом на борту адмиральского судна. Он человек осторожный и не высказывает собственного мнения. Но его рассказ достаточно точен, чтобы представить себе, как развивались события.

И вновь плавание началось с большой религиозной церемонии. Великий адмирал Индии, стоя на коленях в центре собора, принимает штандарт, который взвевается над его каравеллой «Сан Иеронимо». Отплытие назначено на 13 февраля 1502 года.

Как и Кабрал, Васко заходит в Бразилию. «Встречные ветры»,— велит записать он в судовом журнале. Ему не хочется, чтобы Кабрал пользовался славой единственного открывателя этой страны. «Жители,— записывает бортовой писец,— не носят одежд. У них черная кожа, они голые и живут, словно обезьяны. Мужчины и женщины совсем лишены понятия добра и зла».

Затем да Гама возвращается на знакомую дорогу. Это путешествие отличается от первого, поскольку экспедиция огибает мыс Доброй Надежды во время южной зимы на границе «ревущих сороковых». Писец предвосхищает их будущее название: «Дождь, град, снег, молнии, гром, а также ревуший ветер». Во время бурь не было потеряно ни одного корабля: каравелла—превосходное судно, а да Гама—умелый флотоводец. Да Гама-конкистадор впервые показывает свою силу в Килоа, он же Кильва,—порт, мимо которого первая экспедиция прошла ночью, не заметив поселения. Кабрал побывал в нем, и да Гама решает сделать там остановку. Отрывок из судового журнала:

«Кильва, 18 июля. Сегодня нанес визит король Ибрагим. Он явился в пышных одеждах и надавал множество обещаний, которым наш адмирал, слава богу, не поверил. Зная о восточной хитрости, он ответил словами, твердость которых стала ясной лжецу. Либо «Его Величество» будет платить годовую дань королю Португалии золотом, либо ему придется стать пленником на борту судна. Конечно, король обязался выполнить все, что от него требовали».

«19 июля. Дон Васко переоценил благородство восточной души. Отпущенный на свободу Ибрагим отказался платить дань».

На другой день, 20 июля, после обмена оскорбительными посланиями да Гама открыл огонь по городу, разрушив и спалив множество домов.

— Эти люди признают лишь силу.

А вот и подтверждение этих слов: «К вечеру явился министр султана, старик с бегающими глазами. Он принес извинения от Ибрагима и изъявление его покорности, а также обязательство, написанное на листе золота». На листе золота—значит, этим людям есть чем платить. «Старик с бегающими глазами». Всякий раз, когда в судовом журнале упоминаются арабы, кажется, что читаешь французскую пропагандистскую листовку времен первой мировой войны. Только в одном случае—боши, а в другом—арабы. Шесть веков оккупации, десятки тысяч христиан на магрибских каторгах либо на мусульманских галерах в Средиземном море. Для христиан тех времен любая война с арабами—священная война. Другими словами, не на жизнь, а на смерть.

Султан Кильвы покорен и наказан—армада, продолжая путь вдоль африканского побережья, проходит мимо Мелинды. Пять лет назад султан Мелинды встретил их благожелательно, почти дружески, но почему бы и на него не наложить дань? Слишком поздно! Ветер, «яростный ветер» и течения относят каравеллы от берега. Жаль, но пора отправляться в Индию, тем более что дует попутный муссон. 26 августа да Гама прибывает в Гоа. «Когда мы высаживались, государь пересек весь город в сопровождении самого невероятного кортежа в мире. Переливающиеся шелка, султаны из перьев, сверкающие камни. Лошади в сбруе, расшитой серебром и золотом. Царь, как нам сказали, имеет 800 лошадей и 700 боевых слонов. В шествии участвовало несколько этих величественных животных. На них, как на идолах, висело множество украшений. В Гоа почти нет арабов, и раджа с охотой подписывает договор о союзе, способствует открытию португальской фактории. Столь же доброе согласие установлено и с другими раджами побережья. Но вернемся в Кожикод, о котором у Васко остались



неприятные воспоминания. Да Гама желает наказать покорного арабам раджу, но терпение—до Кожикоде флотилия посещает крохотное королевство Каннанур. Суда готовятся бросить якорь на рейде.

В этот момент нам встретилось большое судно с паломниками из Мекки. Оно направлялось в Кожикоде. Узнав об этом, адмирал велел обстрелять судно из пушек и поджечь его. Затем последовала ужасающая резня». Судовой писец так и пишет: «ужасающая резня»—и приводит подробности. Судно обстреляно, захвачено и подожжено. Всех пассажиров—а их триста человек (мужчин, женщин и детей)—оставляют на пылающем судне. «Обезумевшие от страха мавры хватили горящие уголья и бросали их в португальцев, а те отвечали из мушкетов». Осада-резня длилась четверо суток. Последние пассажиры, спасаясь от пламени, бросились в море. «Море побагровело от крови. Из трехсот пассажиров судна в живых осталось только двадцать детишек, которых дон Васко снял с горящего корабля и которых наш священник сегодня утром окрестил». Жестокая эпоха, но разве не любая эпоха жестока! Ведь и из Хиросимы до начала бомбежки не вывезли ни одного ребенка. Как из Роттердама, Дрездена, Гамбурга! В начале резни один из родственников адмирала, Висенто да Судре, умолял прекратить огонь. И слышал в ответ:

Показывая врагам нашу силу, я спасаю жизнь своим людям.

20 октября. Стоим в порту Каннанур. Весть о нашей победе обогнала нас, и раджа приглашает адмирала к себе. Берег устлан дорогими коврами. Позади раджи застыли слоны. Дон Васко величественно ступает на берег—на нем камзол из зеленого сатина, черный бархатный берет и т. п.». Короче говоря, полный успех, и раджа разрешает Васко да Гаме основать торговую факторию и построить форт.

Новость о «победе» португальцев долетела до Кожикоде. Когда флот португальцев входит в порт, на рейде не видно ни одного судна. От берега на веслах отходит лодка. Монах в сутане францисканца поднимается на борт и, «склонившись в поклоне», обращается к адмиралу:

— Господи благослови!

— Это мавр!—воскликает Васко да Гама.— У него характерный акцент. Разоблаченный «монах» молит о пощаде:

— Я переоделся, чтобы проникнуть к тебе. Раджа послал меня сообщить, что разрешает открыть в Кожикоде торговую факторию.

«Однако,—пишет в заключение писец,—наш адмирал, недовольный хитростью и ложными обещаниями, оставил посланца пленником, а артиллерии дал приказ обстрелять город». Неважно, правдива или вымышлена история с «монахом» (где найти в Кожикоде рясу францисканца?), пушки должны говорить первыми. Через некоторое время с юга подходит несколько тартан. Завидев армаду, они было повернули назад. Пушечный выстрел останавливает их. Опять арабы.

— Откуда идете и что у вас на борту?

— С Коромандельского берега. Везем рис, масло, ткани.

— Сюда.

Захвачено шестьдесят арабов. Одного из них отправляют к радже со следующим посланием: «Дон Васко требует справедливой компенсации за смерть одного португальца, убитого во время предыдущего посеще-

ния, и за товары, оставленные в Кожикодe». Проходит двое суток: «От обманщика не получено никакого ответа. К нему отряжен новый посланец. Если до полуночи раджа не даст ответа, мавры, захваченные в плен, будут казнены». Захват заложников придуман не в наше время. Срок истек, ответа не поступило. Пушечный выстрел возвещает о начале казни. При свете фонарей вешают пятьдесят человек — их мучения не долги. Ночью же трупы подняты на реи. Утром да Гама приказывает отрубить конечности повешенных и выбросить изувеченные тела в море. Приливом останки выносит на берег. Знай наших! Наутро новый обстрел. «Адмирал ввел три каравеллы в порт. Их пушки открыли огонь по городу. Мы видели, как взрывались дома. Когда я пишу эти строки, дворец раджи пылает».

Нет ничего отъратительнее, чем описание убийств, зверств и казней. Остановимся здесь. Выгадал ли да Гама, применив силу? Да. Он оставляет шесть каравелл в порту Кожикодe и движется на юг до Кочина, где раджа предлагает ему союз. Союз окажется прочным и полезным. Кочин долго будет оставаться главным опорным пунктом португальцев.

А Кожикодe? В Кожикодe, куда возвращается да Гама, делают вид, что сдаются. Раджа присылает посла: «Я верну все, оплачу все. Хочу заключить союз». А затем следуют два безуспешных нападения индо-арабского флота на португальцев. В ответ жесточайшие репрессии, вражеский флот уничтожен. Вот как описывается конец этой «великой» военной операции, проведенной в Индии:

«Со вчерашнего дня суда, оставленные врагами, качаются на волнах вокруг наших каравелл. Адмирал, капитаны и я в окружении вооруженной охраны отправляемся осматривать их. Суда покинуты, никого нет. Офицеры открывают один из сундуков — в нем тончайший прозрачный китайский фарфор, невесомые мягкие шелка. В другом сундуке золоченые кубки и сосуды. Третий набит ювелирными изделиями — браслетами с бриллиантами, ожерельями. На носу, под навесом, располагалась часовня. Перед ужасным идолом еще курились благовония. Его тело отлито из золота, и на нем юбка из чеканного золота, усыпанная камнями и жемчугом. Огромные глаза из изумрудов оживляют его таинственное лицо, а на груди горит рубин размером в каштан».

Откуда и зачем такие богатства на корабле, идущем в бой? Скорее всего португальцы хотят представить по возвращении на родину военной добычей те богатства, которые получены не столь славным путем. Товары, награбленные на «Мари», судне, прибывшем из Мекки и сожженном почти со всеми пассажирами, стоили двадцать тысяч золотых дукатов. В Лиссабон каравеллы пришли с громадной добычей и тридцатью тысячами центнеров пряностей. Цена на перец в Европе упала вдвое.

Турки овладели Константинополем в 1453 году. И в тот же год, как бы для восстановления исторической справедливости в Альханре, близ Лиссабона, родился Афонсу Албукерки — человек, которому было суждено покончить с мусульманским могуществом в Индийском океане. Его имя должно было бы звучать Афонсу Гоншалвеш да Говиде. Но один из его предков был обезглавлен за убийство супруги, а потому все

мужчины семейства решили носить имя жертвы — Леоноры д'Албукерки. Странное семейство, в котором жестокость его членов проявлялась несколько раз! Один из двоюродных братьев Афонсу тоже заколол кинжалом свою жену. Сам Афонсу так и не женился, хотя и признал незаконнорожденного сына Браша.

*Албукерки —  
гениальный коло-  
низатор той эпо-  
хи. Был отстра-  
нен от должнос-  
ти вице-короля в  
результате  
интриг при лисса-  
бонском дворе*



Судьба отпрыска знатной португальской семьи была в то время определена заранее — офицер и борьба с маврами. Однако Албукерки чаще видят при дворе, хотя он и принял участие в двух кампаниях в Марокко. Когда на трон вступает его друг, принц Жуан, с которым он воспитывался с самого раннего детства, тот назначает его оберштабмейстером<sup>19</sup>. В этом почетном звании он служит двадцать лет. В 1503 году в Лиссабоне снаряжаются шесть судов. Они уходят в Индийский океан. Торговые фактории, основанные Васко да Гамой, нуждаются в защите. Афонсу Албукерки отправляется в экспедицию и отличается в ней.

Ему пятьдесят лет. В XVI веке человек этого возраста — старик, но Албукерки в прекрасной физической форме. Его секретарь и биограф Гаспар Корреа оставил нам словесный портрет человека с худым лицом и длинным тонким носом. Усы переходят в седую бороду, кончик которой спускается до пояса, на котором укреплен шпага. Взгляд волевой, рассудительный, насмешливо-презрительный. Албукерки исполнен достоинства, ведь он португальский гранд.

Никаких подробностей об операциях этого флота, снявшегося с якоря в 1503 году в Лиссабоне, не сохранилось. Самый любопытный эпизод относится к повторному захвату Албукерки Кочина, откуда мавры изгнали оставленных Васко да Гамою португальцев. В отчете говорится, что «Албукерки возвел там небольшую крепость». Позже историки используют выражение «укрепление». После римлян никому даже не приходила в голову мысль укреплять торговую факторию. Прийти, заключить договоры с мирными раджами, навести страх на остальных, организовать торговую факторию и отбыть восвояси — так действовал да Гама. Албукерки принимается за укрепление португальских торговых факторий в Индии — вначале в Кочине, затем в других местах — вплоть до организации замкнутых мирков, государств в государстве. Крепости предназначались не только для собственной защиты, но и для устрашения тех государств, где они размещались. Его почин подхватят все европейцы на всех азиатских морях, не меняя этой политики даже в XIX веке.

Когда Албукерки вернулся в Лиссабон и объяснил королю необходимость подобных действий, Жуан II не только поблагодарил его, но и назначил генерал-капитаном Индийского «морья». В 1506 году новоявленный сановник снова отплывает из Лиссабона в том же направлении с той же задачей — изгнать мавров, укрепить и расширить португальскую империю. Он отплыл с «секретным оружием» — новый король Мануэл II сообщил ему, что назначил его вице-королем вместо Франсишку д'Алмейды, официально возведенного годом ранее в ранг вице-короля Индии. Этот «договор» оставался секретным до 1508 года. Государи любят плести интриги: они всегда мечтают убить одним выстрелом двух зайцев.

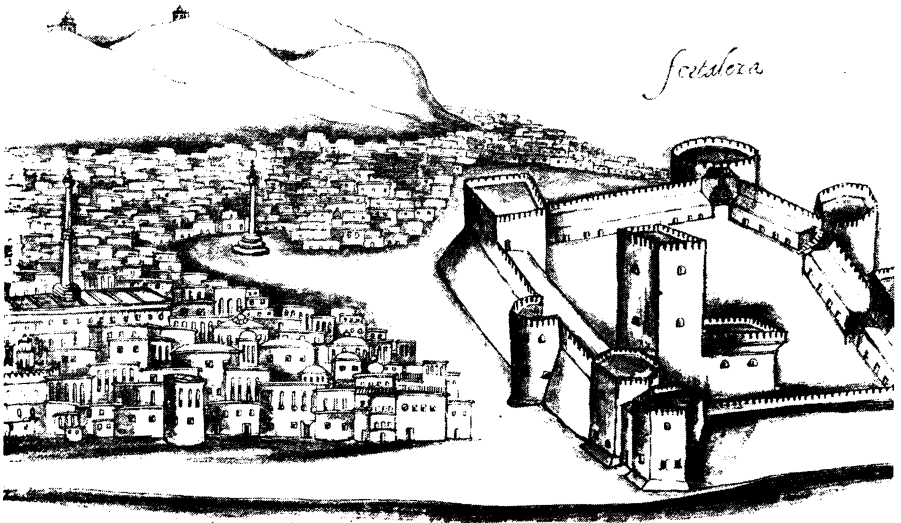
В инструкциях, врученных Албукерки, упоминается еще не известное в Европе название — Сокотора (ныне Сокотра, по-арабски Сукутра) — остров в Индийском океане в 250 километрах от восточной оконечности Африки — мыса Гвардафуй. Король приказал отнять у арабов Сокотру, стратегически важный остров на пути в Индию. Албукерки с шестью каравеллами одерживает трудную победу: «Лишь один из осажденных запросил пощады». После захвата острова победитель укрепляет арабский форт. Остров — место угрюмое, и моряки Албукерки со страхом подчитывают, через сколько времени они умрут от голода (12° северной широты, беспощадное солнце, а вся растительность состоит из нескольких рахитичных фиговых пальм).

— Не волнуйтесь, — успокаивает Албукерки своих моряков, — мы захватим богатый, плодородный остров Ормуз.

Ормуз европейцам известен. Он напоминает о сказках «Тысячи и одной ночи», сказочных дворцах, полных жемчуга, золотых кубках. Однако

султан Ормуза имеет флот из шестидесяти кораблей и хорошую артиллерию. Психолог и стратег, Албукерки понимает, что надо внушить веру своим войнам и утратить могущественный Ормуз, а потому начать с соседей. Тогда впереди шести каравелл полетит авангард — страх.

*У входа в Персидский залив лежит Ормуз, название которого навеивает воспоминания сказках «Тысячи и одной ночи», о волшебных дворцах, о «реках» жемчуга. Албукерки обстрелял его, потом умиротворил. В Ормузе Албукерки пользовался самым хитрым приемом*



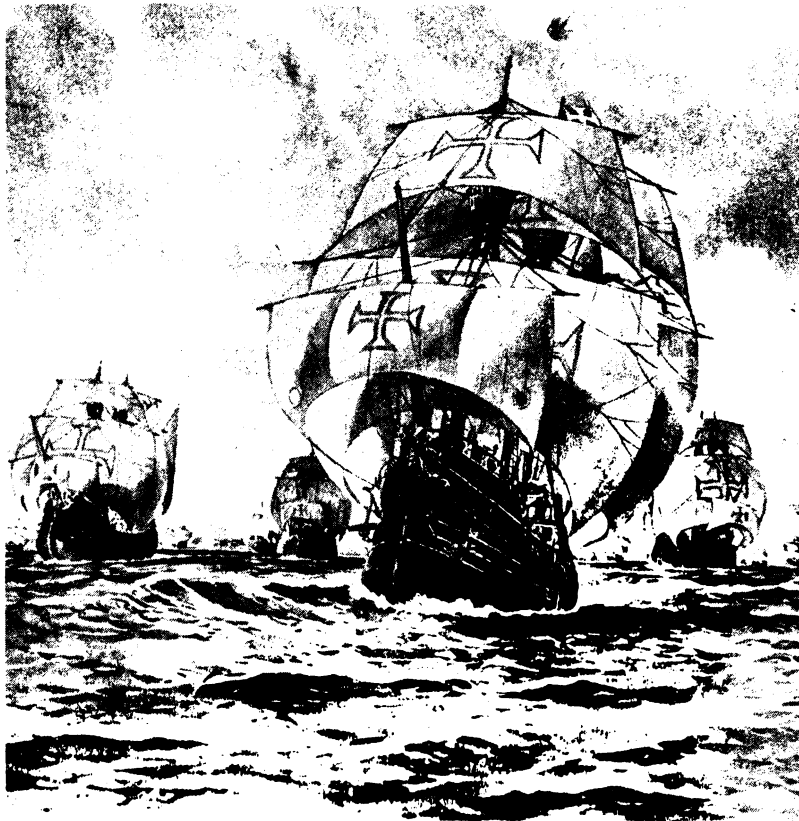
Используя довольно хорошую «лоцию» Оманского залива, добытую на Сокотре, Албукерки по дороге на Ормуз заходит в некоторые порты залива, в том числе Маскат и Курьят. Не ради устройства поселений и возведения укреплений — португальцы заняты резней (отрезают носы и уши), поджогами, насилием.

Султан Ормуза, вассал персидского шаха, — юноша пятнадцати лет. При нем состоит визирь Ходжа-Атар, довольно изворотливая личность. По городу ползут слухи:

— Португальцы убивают всех, кто оказывает сопротивление, и поедают их.

Шесть судов Албукерки прибывают в Ормуз 25 сентября 1507 года. На рейде стоит множество индийских, арабских и персидских кораблей, в

*Каравеллы Албукерки бросили якоря перед укрепленным мусульманами Аденом*



том числе и военных. Трудно назвать точное количество, поскольку все цифры в отчетах преувеличены, дабы победа выглядела более славной. Флот султана Ормуз хотя и многочислен — около сотни судов, но не столь силен. Имеется несколько крупных кораблей, но скорострельности их пушек и бомбард не высока. Албукерки начинает с устрашения. Он направляет капитану крупнейшего корабля требование явиться на шканцы к нему на судно.

Капитан прибывает. Албукерки принимает его, сидя в кресле резного дерева, похожем на трон, на его голове шлем — он позолочен и кажется золотым; на нем бархатный костюм, ноги обуты в роскошные сапоги и покоятся на подушке. По обе стороны от него застыли пажы — один

*К стенам подставили лестницы и взяли город приступом*

*Adem*



держит его меч, другой — щит. Вокруг стоят капитаны в начищенных до блеска доспехах.

Отправляйтесь сей же час к султану Ормуза и скажите ему, что генерал-капитан Индийского моря предлагает ему дружбу и защиту португальского короля, если султан станет его вассалом и будет платить ему дань, размер которой укажут позднее. Если султан Ормуза отвергнет столь щедрое предложение, все суда, находящиеся в порту, подвергнутся уничтожению, а город рухнет под залпами пушек. Мавр спешит к Ходжа-Атару, хитрому визирю, и через два часа появляется делегация с подарками:

- Султан желает установить самые сердечные взаимоотношения с генерал-капитаном. Приглашаем португальских моряков посетить город, где их ждет теплая встреча.

Албукерки принимает подношения, а на заре следующего утра велит открыть огонь. Шесть часов «боя», а на деле жесточайшего обстрела. Перепуганный визирь шлет посланца, который падает в ноги генерал-капитану:

— Султан готов принять все ваши условия.

Тут-то и проявляется дипломатический талант Албукерки. Никакой резни, никакого насилия в городе, который сдался и покорился. Протекторат Албукерки над Ормузом носит довольно либеральный характер и установлен без излишнего кровопролития.

До прибытия его называли Грозным, теперь зовут Справедливым. Когда в 1510 году поступает официальное извещение о присвоении ему титула вице-короля Индии, Албукерки уже доказал всем, что эта должность добыта не при дворе в Лиссабоне. В Индии он ведет себя с королевским величием. Он высокомерен, важен, умеет держать на расстоянии, но благожелательно относится к местному населению. Албукерки во многом реализует первоначальные замыслы Васко да Гамы — он умело натравливает индийцев на арабов и выглядит в их глазах первым освободителем.

Не все дается легко, в частности, в Гоа, которое практически находится в руках мавра Исмала Адил-хана. В феврале 1510 года Албукерки почти без боя овладевает Гоа, поскольку местное население ненавидит арабских захватчиков. Вице-король с триумфом входит в город, жители которого бросают цветы под копыта его лошади. Его приветствует посланец персидского шаха. Недолгий триумф, поскольку Исмаил возвращается с крупными силами, осаждает Гоа, обрекает португальцев на голод и они вынуждены вновь сесть на суда. Но упорство Албукерки под стать его политическому таланту. Как только суда отремонтированы в Каннануре, он возвращается к стенам Гоа.

— Если мы возьмем этот город,— заявляет он своим капитанам и матросам,— португальское могущество распространится на всю Индию. Если мы потерпим неудачу, мы потеряем все и вряд ли даже сможем вернуться на родину.

Приказ идти на приступ дан 25 ноября 1510 года. Город пал через несколько часов. «С мусульманами Гоа поступят так, чтобы их соплеменники во всей Индии надолго отвыкли помогать врагам Португалии». Когда Албукерки пишет эти строки, предназначенные королю Мануэлу II, последние мужчины-мусульмане Гоа агонизируют. Затем победитель-колонизатор начинает проводить мягкую политику.

Безмерные налоги, введенные Исмаилом, отменены, а взамен установлена разумная общегородская пошлина. Гоа управляется своими собственными чиновниками, «как любая португальская провинция». Албукерки представляет королевскую власть, но офицеры, следящие за правами короны, работают в тесном контакте с администрацией Гоа. Объявлена свобода вероисповедания и обычаев. Запрещен лишь один обычай — «сати», по которому вдова была вынуждена бросаться в погребальный костер мужа. Начинается чеканка собственной монеты. Со всей провинции стекаются люди, желающие жить при столь либеральном правителе.

Одновременно португальцы возводят новую крепость. Албукерки строит в Гоа больницу и церковь, где празднуются удивительные браки.



Поскольку моряки спят с девицами, которых поставляет некий пират, Албукерки решает: «Пусть они обвенчаются по христианскому закону! Эти девицы станут добрыми женами». И, как считает колонизатор, привяжут португальцев к Гоа. Он идет даже дальше: «Каждый, кто женится в Гоа, получит дом с участком и право заниматься коммер-

*...она, в этот приступом в 1510 году и частично заселенное португальцами, оставалось португальской колонией до 1961 года*



цией». В городе множество молодых арабов, овдовевших после гибели мужей. За три недели отпраздновано двести свадеб, и женившиеся португальцы становятся булочниками, столярами, каменщиками, держателями таверн, ресторанов, портными, брадобрями, сапожниками. Тоска по родине понемногу слабеет. Албукерки часто навещает молодые семьи и оставляет в их домах кошельки с некоторым количеством крузейро. Он называет арабок и индусок «мои дочери», а в воскресенье во время мессы по очереди усаживает их на свое почетное место. Смешение кровей всегда будет золотым правилом португальской колонизации. Любопытная деталь: Албукерки, который способствует бракам с мавританками, все же относится с некоторым подозрением к индускам, «столь же черным душой, сколь и телом, в то время как светлокожие мусульманки ведут себя целомудренно и скромно». А ведь индийские женщины очень красивы!

Самая низкая зависть отравляет атмосферу вокруг любого правителя. При дворе в Лиссабоне король Мануэл II по двадцать раз на дню слышит, что завоевание Гоа ничего не дает, что допущена серьезная ошибка, хотя Албукерки оказался пророком: «После взятия Гоа португальское могущество распространится на всю Индию». Его успех

*Мануэл II (1469—1521), по прозвищу Великий и Счастливый, преемник Жуана II и продолжатель его дела — морской экспансии*



произвел сильное впечатление на все государства вплоть до Персидского залива.

Не пройдет и полувек, как Гоа с тремястами обитателей, пятьюдесятью церквями и таким же количеством дворцов сосредоточит в своих руках всю восточную торговлю. Трудно найти лучший пример успешной колонизации.

А клевета тем временем змеей ползет по Лиссабону: «Албукерки стремится лишь к обогащению. Албукерки считает себя королем и прочая, и прочая». В апреле 1511 года Албукерки выходит в море с восемнадцатью кораблями (он построил новый флот), отправляется в Малакку и основывает еще одну базу. В ноябре 1514 года Албукерки

проводит разведку до Молуккских островов, славящихся несметными запасами пряностей. Октябрь 1514 года—раджа Кожикодде, долго бывший вассалом арабов, безоговорочно признает власть Албукерки. Апрель 1515 года—Албукерки возвращается в Ормуз, куда он входит со славой и миром. Персидский шах присылает к нему своего посла. Когда

*Албукерки, авантюрист XVI века: слева — индус со своей женой, справа — португальские офицеры.*



Албукерки осматривает работы по строительству новой крепости, вокруг него толпятся люди, приветствуя его и касаясь его одежд, словно он пророк или святой. А в Лиссабоне по-прежнему не стихает клеветническая кампания.

Ноябрь 1515 года—Албукерки исполнилось шестьдесят два года.

Жизнь моя была долгой и суровой, и ее конец близок. Желая вернуться в Гоа и умереть там.

Он садится на бригантину «Флор де Роза», тут же диктует завещание, поручая своего сына заботам короля, и дает последние советы по укреплению португальского могущества в Индии. Вечером 15 декабря 1515 года, когда «Флор де Роза» бросает якорь у песчаной отмели Мондови, в устье реки Гоа, к судну причаливает лодка, и на борт поднимается чиновник:

Из Португалии прибыл новый губернатор с большим флотом и множеством офицеров. Его имя Лопу Суариш ди Албиргария.

Албиргария—злейший враг Албукерки.

Великий завоеватель лежит на своем неудобном ложе.

— Наверное, мои грехи перед королем слишком велики. Служа ему, я навлек на себя ненависть многих людей, а теперь эти люди обратили короля против меня! Дайте мне распятие.

Наутро, когда «Флор де Роза» поднимает паруса, чтобы с приливом войти в реку, умирающий Албукерки велит облачить себя в форму командора ордена святого Якова—плащ из черного узорчатого штофа, сапоги из шафранного бархата, золотые шпоры, бархатная шапочка.

— Вынесите меня на палубу. Я хочу видеть Гоа.

Опираясь на руки друзей, он проходит по верхней палубе к золоченому креслу в виде трона, сидя на котором он принимал и устрашал врагов.

Офицеры теснятся позади него, команда стоит на палубе лицом к нему.

Бригантина идет вверх по течению. Наконец появляются башни Гоа.

— Отдать якоря!—приказывает старший помощник капитана.

Канат скользит через клюз<sup>20</sup>, и якорь с брызгами рассекает серую воду. Албукерки даже не шелохнулся. Он скончался.

## II

# Великая франко-английская дуэль

Выход португальцев на просторы Индийского океана и их закрепление в Индии практически не изменили образа жизни населения и не затронули политической структуры этой страны. В эпоху да Гамы и Албукерки Индия представляет собой богатую цивилизованную страну. Промышленное производство в ней развито лучше, чем в Европе. В области торговли, денежных операций, предоставления кредита, банковского дела Индии нечему учиться у Запада. В ней живет сто миллионов жителей, тогда как во всей Европе население не превышает ста двадцати пяти миллионов человек. А сколько индийцев знают, что кучка свиропейцев основала торговые фактории в их стране? Пушечные залпы португальцев можно сравнить лишь с укусами мух в спину слона. К тому же португальцы не сумели закрепиться на захваченных землях. Да Гама и Албукерки завоевали для крохотной Португалии слишком удаленные и разбросанные земли, и в начале своего существования колониальная империя куда больше поглощает, чем приносит.

Наши банкиры могут одолжить вам деньги.

Предложение исходит от голландцев. Эта исключительно одаренная нация дала миру великих художников, полководцев, мореходов, коммерсантов.

«Мы — честные торговцы» — так утверждают голландцы, приступая к переговорам с португальцами, и эта характеристика сохранится за ними. Но честных торговцев поддерживает сильнейший военный флот. Закат португальской империи на Индийском океане стал неизбежным, как только голландские банкиры поняли, что можно получать не только дивиденды, если завладеть самими источниками богатств. В 1602 году голландцы высаживаются в Коломбо и изгоняют португальцев с Цейлона, затем обосновываются на Яве, переименовывают Джакарту в Батавию (ныне снова Джакарта). В 1652 году они обосновываются на мысе Доброй Надежды, другими словами, создают укрепленный порт на пуги в Индию. Португальцы в свое время не подумали о необходимости такой опорной базы. В конце концов у Португалии в Индии останется лишь Гоа и Диу.

Другие европейские государства также приступают к созданию торговых факторий в Индии, основывая национальные «Индские компании» — общества с исключительно гибкой организацией. Их акционерами были как частные лица, так и государства; они содержали собственные сухопутные и морские силы. В разные периоды существования каждая компания то пользовалась поддержкой своего правительства, то испытывала противодействие с его стороны. Позже их национализировали и в конце концов распустили, но не будем забегать вперед.

Англия основывает компанию в 1600 году, Голландия — в 1602 году, Франция — в 1611 году. Эти компании, по крайней мере в начале своей деятельности, мало тревожат «индийского слона», как и торговые фактории, основанные да Гамой и Албукерки. Можно даже сказать, что до XVIII века присутствие европейцев в Индии было второстепенным явлением и большинство индийцев почти не подозревали об их существовании.

Ситуация изменилась, когда европейцы заметили, что «индийский слон» страдает от внутренних болезней, то есть империя Моголов<sup>1</sup>, а скорее всего федерация мелких княжеств, стала разваливаться в начале XVIII века. Конфликты между наследниками, сопротивление центральной власти — каждый царек тянул в свою сторону.

Первым европейцем, сообразившим, какие выгоды можно извлечь из такого положения дел, был француз Дюплекс. Энциклопедии и учебники истории плохо освещают эту личность — человека эгоистичного, любителя роскоши, в котором ум и музыкальное дарование (он хорошо играл на скрипке) легко уживались с лицемерием. Эти качества помогли ему сделать в 1740 году довольно любопытный политический шаг. В то время он состоял в должности генерального директора Ост-Индской компании и управлял всеми французскими торговыми факториями. Он добился, что Великий Могол, из рук которого все больше и больше ускользала истинная власть, присвоил ему титул набоба. Сегодня это слово ассоциируется с понятием сатрапа и богатого кутилы, а в те времена титул давал определенные права и преимущества. Набоб провинции должен был управлять ею и обеспечивать ее защиту, а посему вершил суд, собирал налоги и имел под началом пять тысяч кавалеристов, короче говоря, был полноправным властителем маленького государства.

Франция — вернее, ее Ост-Индская компания — располагала в Индии несколькими торговыми факториями.

— Беззащитные фактории долго не продержатся, а наша торговля в Индии погибнет, если мы не станем хозяевами большей части этой страны, — говорил Дюплекс.

Ради достижения поставленной цели он провел в жизнь и другую идею, которую англичане сочли гениальной и полностью заимствовали, — он нанял индийских солдат-сипаев и создал из них войска, чтобы они завоевывали для него свою собственную страну. Восточные князья слывут мастерами интриг и лицемерия, но Дюплекс ни в чем им не уступал. «У армии Дюплекса, — писал Жюв-Дюрей, — четыре рода войск — пехота, артиллерия, кавалерия и интрига». Однако все эти военные средства не помогли, и хозяевами Индийского океана стали все

же англичане. Ост-Индская компания, враждебная политике завоеваний Дюплекса, отозвала его во Францию (1754).

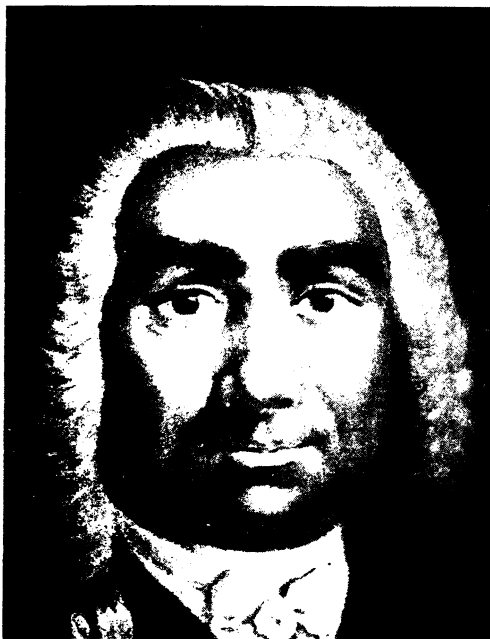
Второй европейской нацией, которая использовала слабость «индийского слона», была Англия. Лондонское правительство с нескрываемым раздражением смотрело на рост влияния набоба Дюплекса и в самом начале борьбы за Австрийское наследство<sup>2</sup> денонсировало пакт о ненападении между французской и английской Ост-Индскими компаниями.

Эта война (1740—1748) положила начало исторической франко-английской дуэли, которая не прекращалась и во время Семилетней войны (1756—1763)<sup>3</sup>, и войны американцев за независимость (1775—1783), и войн Революции и Империи (1793—1815). Военное соперничество было прервано лишь на короткий период Амьенского мира (1802). Все эти войны имели свои отзвуки и последствия в Индийском океане. Но все же борьба Франции и Англии за обладание Индийским океаном в основном развертывалась в... Атлантическом океане, а такое положение дел не облегчает рассказа. И в этом томе «Великого часа океанов», как и в предыдущих томах, морские войны представляют для нас второстепенный интерес. Ниже я постараюсь дать общее представление о морской эпопее, рассказав о нескольких характерных личностях, и, мне кажется, что самыми интересными из них оказались французы. Мы познакомимся с Ла Бурдоннэ в Индийском океане во время войны за Австрийское наследство, с Сюффреном — во время войны американцев за независимость, мы совершим плавание на корабле великого корсара Сюркуфа во время войн Революции и Империи.

Подвиги этих необыкновенных моряков не помешали англичанам завоевать Индию, поскольку британское правительство, начав борьбу против Дюплекса, не скупилось на расходы. Прежде всего, в отличие от Франции, которая посылала отдельные корабли время от времени, Англия направила в Индийский океан мощный королевский флот; во-вторых, операции на суше осуществлялись большими силами; в-третьих, был разработан долгосрочный проект строительства верфей в Индии, свидетельствующий о стратегических замыслах англичан. Это позволило им избежать ослабления своего Атлантического флота.

Выполнение такой обширной программы было сопряжено с немалыми трудностями. Одной из них оказался военный талант трех французских мореходов, о которых я только что упомянул. Кроме того, англичане недооценили силы сопротивления индийских княжеств, которые не желали платить установленные британскими чиновниками налоги. Первых серьезных успехов англичане добились в период Семилетней войны в Европе. Тогда во главе французского экспедиционного корпуса (две тысячи солдат и девять судов) стоял Томас Лали, барон Толлендал, ирландец по происхождению, направленный в Индию в 1758 году. Лалли-Толлендал не был моряком, а кроме того, не сумел правильно оценить положение в Индии. Считая себя знатоком в индийских делах, он не слушал ничьих советов. И в довершение всех несчастий против него выступал Роберт Клайн дю Плесси, один из лучших английских полководцев того времени. После разгрома экспедиционного корпуса торговые фактории в Пондишери и Махи перешли в руки англичан. По

Парижскому мирному договору (1763) Франция получила Пондишери обратно, но город был в руинах. Кроме Пондишери Франция в Индии сохранила торговые колонии без военной защиты — Чандернагор, Карикал, Махи, Янаон. Лалли-Толлендал был отозван во Францию, приговорен парламентом к смерти и казнен. После его разгрома англичане стали неуклонно усиливать свои позиции в Индии.



*Франсуа де Ла  
Бурдоннэ (1699—  
1755), великолеп-  
ный моряк, стра-  
тег, превосходный  
администратор,  
стал жертвой  
интриг при дворе  
и пять лет провел  
в Бастилии*

В то время как флот Англии вел трудную борьбу за господство в Индийском океане, сухопутные войска, усиленные наемниками-сипаями и союзниками-маратхами<sup>4</sup>, захватывали целые провинции Индии, то есть делали то, что в свое время предлагал Дюплекс. Но нам пора оставить в стороне события, происходящие на суше, хотя они и проливают свет на действия на море трех французов, доставивших немало неприятностей англичанам. Об этих трех французах сейчас и пойдет речь.

2 февраля 1735 года Франсуа Маэ де Ла Бурдоннэ, чья странная участь некоторое время будет занимать умы парижан, покидает Лорьян, имея в кармане королевский указ о назначении на пост губернатора островов Франс и Бурбон (ныне Маврикий и Реюньон) в группе Маскаренских островов.

Новому губернатору тридцать шесть лет. Он невысок — всего метр шестьдесят три, плотно сложен, имеет властную манеру держаться, богато одевается. У него черные глаза, длинный нос и крупный рот. Ла Бурдоннэ родился на острове Сен-Мало, с десяти лет плавает юнгой, а в двадцать лет поступает в чине лейтенанта на службу в Ост-Индскую



компанию. В 1725 году двадцатипятилетний моряк становится капитаном третьего ранга и отличается при взятии Махи. Четыре года спустя он уходит из компании и становится арматором<sup>5</sup>, его компаньон — губернатор Пондишери Лемуар. Ла Бурдоннэ сделал «карьеру» и сколотил приличное состояние. Во время плавания он хорошо изучил Индийский океан, а кроме того, принял участие (1730—1732) в борьбе

*Жозеф-Франсуа  
Дюплекс (1697—  
1753), сложная  
личность, сочета-  
ющая в себе эго-  
изм, любовь к рос-  
коши, лицемерие.  
Враг де Ла Бур-  
доннэ. В 1730—  
1754 годах губерна-  
тор французских  
колонияльных вла-  
дений в Индии*



португальского королевского флота против малабарских пиратов. В 1732 году он пишет своей сестре: «Я сделал все возможное, чтобы сколотить состояние. Пора вернуться на родину и воспользоваться плодами трудов своих».

Но энергичному человеку рано уходить на покой в тридцать два года. Ла Бурдоннэ отправляется во Францию, но заболевает в пути, и его оставляют на острове Бурбон, где он живет несколько месяцев. «То, что я увидел на островах Бурбон и Франс, обратило мой ум к новым идеям».

Гористый остров Бурбон (ныне Реюньон) вулканического происхождения, самая высокая вершина — Снежный пик (3069 м), открыт португальцами в 1513 году, с 1649 года является концессией французской «Ост-Индской компании». Когда на него попадает Ла Бурдоннэ, на острове течет неторопливая сонная жизнь. Там выращивают лишь одну культуру — кофейное дерево. Остров Франс (бывший Маврициус голландцев, которые обосновались на нем в 1598 году, а затем перебрались в Кейптаун) меньше по размерам, чем Реюньон. Этот вулканический остров располагает хорошими природными гаванями. Ла Бурдоннэ

считает, что его практически не эксплуатируют. Вернувшись во Францию, он доводит свои «новые идеи» до министра финансов Орри и королевского комиссара Ост-Индской компании.

— Португальцы и голландцы допустили ошибку, покинув Маскаренские острова. Они могут стать превосходной базой на пути в Индию и превратиться в процветающие колонии.

*В XVIII веке Реюньон назывался островом Бурбон. Ла Бурдоннэ сделал его французской базой на пути в Индию*



Острова получили название по имени их открывателя—португальца Педру да Машкареньяш. Во Франции Ла Бурдоннэ женится на Анн-Мари Ле Брен де Ла Франкри, родители которой располагают хорошими связями. Результат не замедлил сказаться—Ла Бурдоннэ назначают губернатором Маскаренских островов. «Когда я поступил на службу Его Величества, я уже имел приличное состояние,— писал он позже.— Мною двигало лишь желание быть полезным родине и приобрести немного славы». Пользу родине Ла Бурдоннэ принес, а вместо славы ему достались тюрьма и смерть.

«Наши колонии.— писал новый губернатор министру финансов Орри,— заселены малопредприимчивыми колонистами. Бедняки на все жалуются и ничем не занимаются, а остальные хотят уехать. Я хочу изменить

такое положение дел. Прежде всего острова должны перейти на собственные ресурсы».

Стремясь покончить с периодическим голодом, он требует от каждого земледельца, чтобы тот посадил и вырастил маниок на пятистах квадратных футах земли. Ла Бурдоннэ приказывает также разводить хлопок, индиго, сахарный тростник, строит сахарный завод и продает сахар в Персию, Индию, Аравию, Европу. Трудолюбивые колонисты получают займы. Такая же политика осуществляется на острове Бурбон, где голод начинается в любую непогоду, как только прекращается доставка продуктов. На оба острова завозят скот с Мадагаскара. В Порт-Луи, столице Франса, построен акведук; со ступеней сходят суда, построенные из местного леса. Другими словами, образцовая колонизация. А чтобы развлечь и удержать на острове капиталовладельцев, мадам де Ла Бурдоннэ дает великолепные приемы в построенной губернатором вилле «Монплезир». Я уже говорил о придворных клеветниках, которые оболгали Албукерки. В Париже клеветники изображают Ла Бурдоннэ жадным и сластолюбивым сатрапом, а приемы в «Монплезире» называют оргиями.

«Прочтите письма, которые шлют капитаны судов».

Кое-кто из капитанов, более или менее промышляющих пиратством, привик пропивать добычу на острове Франс. Прибытие нового властного губернатора, ограничившего их свободу, вызывает неудовольствие и дает пищу для клеветы. Узнав о кампании лжи, Ла Бурдоннэ отсылает в Париж отчет. Прочтя его, кардинал Флери и морской министр Морепла докладывают королю:

— Господин Ла Бурдоннэ—один из лучших и честнейших наших администраторов. Он написал прошение об отставке. Ваше Величество нанесет непоправимый ущерб своей славе, приняв ее.

Людовик XV не принимает отставки губернатора и награждает Ла Бурдоннэ орденом Людовика Святого. Клеветники на время придерживают языки.

27 октября 1740 года. Ла Бурдоннэ прибывает в Фонтенбло, где временно разместился двор. Ему сорок один год. Два года назад он овдовел. Умерли и оба его сына. Он женится вновь. Но его семейные дела отступили на второй план. Ла Бурдоннэ прибыл в Париж, чтобы вручить Морепла «Доклад о настоящем состоянии наших колоний и нашего мореплавания», который комментирует устно. Он излагает основную мысль—близится война Франции с Англией и Голландией, и, «чтобы получить решающее преимущество в сложившихся обстоятельствах, надо в подходящий момент быть во всеоружии». Так подсказывает здравый смысл. Но упомянем о двух фактах, которые в наше время могут лишь вызвать недоумение.

Первое—при королевской власти вооружение военных кораблей не всегда было монополией государства. Друзья Ла Бурдоннэ сделали ему следующее предложение:

— Для вооружения эскадры надо собрать шесть тысяч ливров. Если вы дадите десятую часть суммы, мы внесем остальное.

Акционеры рассчитывают с лихвой вернуть деньги из военной добычи и грабежами.

Второе — адмиралы, действующие в Индийском океане (то, что позднее случилось с Ла Бурдоннэ, свидетельство тому), выполняют приказы короля, но должны учитывать интересы Ост-Индской компании. Часто приказы совпадают и дополняют друг друга, но иногда они противоречат один другому. Военно-морской министр собирается назначить Ла Бурдоннэ главой эскадры, состоящей из двух королевских судов и четырех кораблей компании. Ла Бурдоннэ не хочется брать в руки столь занозистую палку, но министр настаивает:

— Вам нечего бояться компании. Вы будете подчиняться только королю.

В конце концов Ла Бурдоннэ вынужден открыть военные действия в Индийском океане, имея разнородную эскадру, укомплектованную посредственными или плохими экипажами.

Талант и упорство помогают ему улучшить состояние судов и обучить людей — он проводит ремонт и очистку корпусов, укрепляет дисциплину, тренирует экипажи. Но благосклонное к нему в начале его карьеры море дважды предаёт его. Ла Бурдоннэ все же добивается успеха, но поддержки не находит.

Первая удача приходит к нему в 1741 году, когда адмирал приводит свою эскадру в Махи, французскую колонию, которую полтора года осаждают подстрекаемые англичанами маратхи. Ла Бурдоннэ высаживает десант, разбивает маратхов и подписывает с местным раджей выгодный договор. По возвращении на остров Франс ему вручают послание дирекции компании: «Разоружите вашу эскадру и отошлите ее во Францию».

— Я не без горечи подчинился, а в 1754 году, когда Франция официально объявила войну Англии, наши колонии в Индии оказались беззащитными. Все мои силы — два разоруженных судна и один строящийся корабль. Я немедленно распорядился привести их в боевую готовность. Компания известила меня из Парижа, что высылает мне — весьма своевременно! — эскадру из пяти судов. Она прибыла в конце января. Все суда, кроме одного, были в плачевном состоянии. Я снова принялся за работу.

Ла Бурдоннэ по праву считается мужественным человеком. Жалкую эскадру, пришедшую из Франции, пришлось ремонтировать, перестраивать, укомплектовывать хорошими экипажами (3200 человек, из них 700 негров; 406 пушек). Ла Бурдоннэ превратил ее в боеспособную единицу.

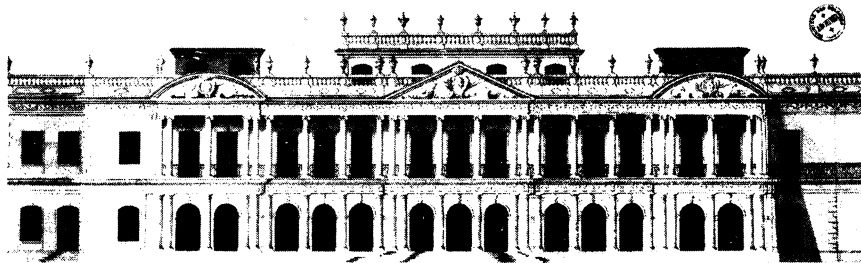
Шесть лет спустя Ла Бурдоннэ рассказал друзьям, навестившим его в тюрьме (когда закончился срок его строгого заключения), о своей суровой карьере моряка.

— В начале марта 1746 года я получил послание губернатора Дюплекса, который требовал прибыть вместе со всеми судами в Пондшери.

Одной из целей Дюплекса был захват Мадраса у англичан, где располагались их торговая фактория и форт с войсками. Но нападение на Мадрас было бессмысленным без предварительной нейтрализации английской эскадры, прикрывавшей морские подходы к городу. Проведение операции поручили Ла Бурдоннэ и назначили его главнокомандующим всех морских сил Франции в Индийском океане.

По требованию Дюплекса Ла Бурдоннэ отплывает из Порт-Луи в марте 1746 года на флагманском корабле «Ашил». В его эскадру входят «Сен-Луи», «Феникс», «Лис», «Дюк д'Орлеан». Все вооружение — 406 пушек разного калибра. Уже давно в Индийском океане не было столь мощной французской эскадры. Ла Бурдоннэ вначале берет курс на

*Пондишери стал важнейшей французской факторией в Индии.  
Дворец губернатора не уступал в роскоши дворцам индийских властителей*



Мадагаскар, где собирается пополнить запасы свежих продуктов (ресурсы острова Франс ограничены). И тут море предаёт его в первый раз: — У одного из Коморских островов, Майотта, налетевший циклон рассеял мои корабли. Один из них сел на рифы, другой потерял все мачты. После бури мне удалось собрать эскадру в бухте Антонжиль на побережье Мадагаскара. На берегу пришлось выстроить ремонтные верфи. В Пондишери я прибыл 6 июля 1746 года. Одной из первых неожиданностей для меня оказался запрет губернатора Дюплекса отдавать мне положенные по рангу почести без его особого распоряжения. Я выразил протест, заявив, что звание мне присвоено королем, и потребовал, чтобы отдавали честь, как положено.

О талантах и недостатках Дюплекса уже говорилось. Он был заинтересован в Ла Бурдоннэ и сотрудничестве с ним ради успеха своих собственных планов, тем более что эти люди могли хорошо дополнять друг друга. Но мелочная ревность взяла верх — Дюплекс зашел слишком далеко.

После ледяной встречи и нескольких неприятных переговоров Ла Бурдоннэ отплывает из Пондишери с приказом взять Мадрас. Ему сообщают о подходе вражеских морских сил. Он берет курс на юг и встречается с ними вблизи Негатапама (150 миль к югу от Пондишери). Английская эскадра застигнута врасплох и — беспрецедентный случай в анналах морской истории — удирает, не приняв боя. Не теряя времени, Ла Бурдоннэ идет на север, громит английскую эскадру, защищающую Мадрас, высаживает десант и берет город.

О самой битве подробностей сохранилось мало, зато о последующих событиях известно очень много. Дюплекс заявил: «Мадрас взят, его надо стереть с лица земли». Некоторые историки утверждают, что он велел срыть укрепления, а это меняет смысл приказа. Ла Бурдоннэ мыслил иначе:

— Часть населения Мадраса не проявляет враждебности к нам, и мы, будучи победителями, можем привлечь его на нашу сторону. Думаю, следует изгнать англичан из Мадраса и получить за них выкуп. Так он и сделал. Размер выкупа составил девять миллионов фунтов стерлингов, а кроме того, Ла Бурдоннэ конфисковал в пользу француз-

*Мадрас, порт в Южной Индии, оккупированный французами в 1748 году. Ла Бурдоннэ. Они вернулись в 1789 году.*

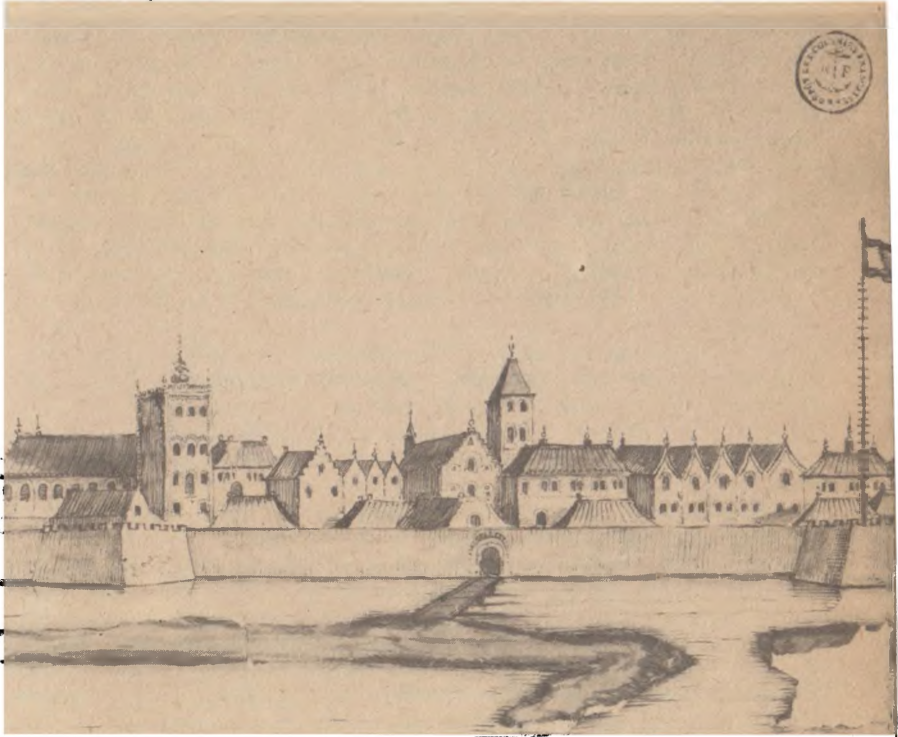


ской компании запасы товаров и ценностей английской компании на сумму тринадцать миллионов фунтов стерлингов. На этом этапе ссора Дюплекса и Ла Бурдоннэ вошла в острую и сложную фазу, в тонкостях которой до сих пор не могут разобраться историки и юристы, поскольку соперники использовали не только власть, соответствующую их рангу, но и инструкции свыше. Правда, последние звучали слишком общо и каждый толковал их по-своему. Дело дошло даже до того, что Дюплекс послал в Мадрас доверенных людей с поручением аннулировать договор между англичанами и Ла Бурдоннэ и арестовать адмирала. Адмирал же посадил людей Дюплекса в тюрьму.

Этот конфликт произошел в сентябре 1746 года. Через некоторое время Ла Бурдоннэ получил из Парижа известие, что министр финансов Орри, его давний покровитель, попал в немилость.

— Я понял, что лишился поддержки, а потому решил отойти в сторону и вернуться на остров Франс.

*Под Негатапамом сначала Ла Бурдоннэ, потом Сюффрен выиграли морские сражения и этим надолго задержали захват Индии англичанами*



«Лишился поддержки» — выражение слишком мягкое. С этого момента кажется, что море и люди с равной яростью набросились на знавшего слишком долгий успех человека. Одна из сильнейших в истории Индийского океана бурь захватила его эскадру у Маскаренских островов и потопила два судна. Вернувшись в Порт-Луи, Ла Бурдоннэ узнает о новом несчастье. Некий Дюма, прежний губернатор Сенегала, назначен губернатором островов с миссией «приступить к тщательной проверке деятельности господина Ла Бурдоннэ и выявлению ошибок, которые он допустил». Сохранилось и письмо короля: «Вам надлежит немедленно привести эскадру во Францию, давая бой всем английским

судам, которые вы встретите на своем пути». Шесть кораблей, едва спасшихся от бури, сто человек экипажа — вот и все, что осталось от эскадры, но король написал «немедленно», и потрепанная эскадра берет курс на юго-запад, прямо на «ревущие сороковые». Англичан нет и в помине, но широты, давно снискавшие дурную славу, не собираются расставаться с ней — один корабль выброшен на берег недалеко от Кейптауна, другой в бедственном состоянии поворачивает назад, остальные четыре судна встречаются в Луанде (Ангола).

В ту эпоху никого не смущали морские расстояния и продолжительность путешествий. В приказе короля указано и место возможной стоянки — Мартиника; оттуда обычно уходят королевские суда, которые могут обеспечить эскорт. Делать нечего, следует пересечь Атлантику по диагонали. В июле 1747 года Ла Бурдоннэ прибывает на Мартинику. Обескуражен ли он?

— Ко мне вернулась надежда. Ожидая суда эскорта, я строил проекты, успех которых казался мне несомненным, что во многом компенсировало бы тяжелые для моей родины потери. Мне удалось привлечь в союзники господина де Келю, губернатора Мартиники. Париж потребовал присылки одного из моих офицеров, чтобы сообщить двору и руководству Ост-Индской компании о положении дел в Индии. Я решил отправиться сам.

25 февраля 1748 года после нелегкого путешествия Ла Бурдоннэ является в Версаль. Министры принимают его «как положено», но он быстро понимает, что попал в клетку со львами.

— Господин директор Ост-Индской компании получил из Пондишери меморандум, по поводу которого мы ждем ваших разъяснений...

«Допрос» ведет откупщик податей Боканкур, брат Дюплекса. Ла Бурдоннэ обвиняется в получении от англичан взятки в миллион фунтов стерлингов за сохранение Мадраса.

— Чудовищное обвинение! Я не получил от англичан ни гроша, а, напротив, истратил почти все свое состояние на вооружение королевских судов.

Встают и другие обвинители — все они военные поставщики, чьи сомнительные счета проверял Орри, попавший в немилость друг Ла Бурдоннэ. По испытанной методе они обвиняют адмирала в своих собственных грехах. Его гоняют по кабинетам двое суток, и с каждым следующим приемом чиновники становятся все менее и менее вежливыми. Ла Бурдоннэ обвиняют в профессиональных морских ошибках, в неумелости и, наконец, в сотрудничестве с врагом. 1 марта 1748 года, через три дня после прибытия в Версаль, бывшего губернатора Маскаренских островов отправляют в Бастилию.

«В карцер без права переписки и свиданий» — исключительно строгий режим для тюрьмы, где сидело немало знаменитых людей. Враги Ла Бурдоннэ хотели его смерти. В крайнем случае они надеялись, что он сойдет с ума. Через два месяца после пребывания в камере-одиночке тюремный врач, вызванный надзирателем, нашел у заключенного «признаки паралича»; у него, по-видимому, было небольшое кровоизлияние в мозг. Метод лечения тех времен прост — кровопускание, но непонятно (или, наоборот, слишком хорошо понятно), почему кровь



«отворили» узнику лишь через семь месяцев после визита врача. И по-прежнему строжайшая изоляция, которая продлится не один год. В апреле 1749 года в камеру Ла Бурдоннэ является монах:

— Меня зовут отец Гриффе. Я получил разрешение навещать вас. Кроме того, вам разрешили небольшую прогулку по внутреннему дворику. Еще через год заключенному разрешают переписку с его советником и выбор адвоката.

Мы на время забыли об океане, но ведь речь идет об адмирале и великом моряке, с которым столь подло обошлись власти. В его участи нет ничего странного: и другим адмиралам доводилось страдать в тюрьмах. Тюремное заключение Ла Бурдоннэ, ставшее к концу менее строгим, продолжалось до 3 февраля 1751 года, то есть два года и одиннадцать месяцев. Это событие всколыхнуло парижан и разделило их на два лагеря. Поползли слухи, что заключенный, оправившись от кровоизлияния, пишет отчет о своей деятельности; в Арсенал было вызвано триста свидетелей, и две трети из них уклонились от дачи показаний. Приговор, вынесенный после долгих дебатов 3 февраля 1751 года, тут же объявили публике: «Комиссары Арсенала снимают обвинение с господина Маэ де Ла Бурдоннэ, приказывают именем Его Величества выпустить узника из Бастилии».

Бывший заключенный выглядел тучным, поскольку в Бастилии по традиции пища была плотной, но он страдал от авитаминоза и недостатка физических упражнений. Кроме того, Ла Бурдоннэ лишился зубов. Он прожил еще три года, но болезни не отпускали его. Умер он в Париже на улице Анфер (Ада). И ни в одном наследственном акте не встречается упоминание о пресловутом «английском миллионе».

Одной из задач французов во время североамериканской войны за независимость было сохранение за собой открытой дороги в Индию. Французское правительство заключило с Голландией договор о размещении французских войск в стратегической точке — в Кейптауне. В то время военно-морское министерство возглавлял маркиз де Кастри. Однажды он пригласил на беседу пятидесятидвухлетнего морского офицера с необычной внешностью.

— Было в нем что-то от священника, — говорил о нем один из подчиненных, по-видимому антиклерикал. — Быть может, по причине большого брюха и гневного, хитрого и в то же время саркастического выражения глаз.

Черты лица шевалье де Сюффрена не потеряли изящества, хотя и затекли жирком. У него был длинный нос с тонко очерченными ноздрями; из-за постоянно приподнятых уголков рта его улыбка казалась хищной.

Сюффрен внимательно слушал министра. Его черные глаза поблескивали из-под густых бровей. Изредка, когда брюхо мешало ему наклониться вперед, он бросал на него яростный взгляд, как на заклятого врага.

— Господин шевалье, вам надлежит отплыть из Бреста на остров Франс в самое ближайшее время. Там произойдет соединение с эскадрой графа д'Орва, под чье командование вы поступите, поскольку он старше вас.

Затем вы совместно с ним уничтожите английский флот, крейсирующий в районе Кейптауна. По пути нигде не задерживайтесь и не вступайте в бой с английскими эскадрами, которые встретятся вам до соединения с графом д'Орвом.

Всказав все наставления, шевалье де Сюффрен поклонился и, не сказав ни слова, покинул кабинет министра. Через неделю шесть его судов отплыли из Бреста. 16 апреля 1781 года на заре эскадра подошла к островам Зеленого Мыса. На фалах адмиральского судна взлетает сигнал — приказ «Артезюну» отправиться на разведку якорной стоянки Прая. (Прая<sup>6</sup> — порт острова Сантьягу.) Сюффрен решил пополнить запасы воды. Никаких осложнений не предвидится, поскольку острова принадлежат нейтральным португальцам.

Через два часа на всех парусах возвращается «Артезюен». Он сигналист, что на рейде стоят несколько английских судов.

Какие же мысли приходят в голову Сюффрена? Он их изложил в письмах к кухне, в которых говорит о себе то в первом, то в третьем лице: «Я не знаю, куда шли эти суда. То ли в направлении Кейптауна, то ли на север? Неважно, я должен их уничтожить». Сюффрен помнит о наставлениях министра: «По пути нигде не задерживайтесь и т. д.» — и все же принимает решение атаковать английские суда. Его девиз — уничтожать врага в любом месте и в любое время.

В 8.45 утра Сюффрен отдает приказ своему адъютанту:

— Велите вызвать людей на боевые места.

Изысканный стиль мало подходит для отдачи приказа, а Сюффрен намеренно говорит либо очень грубо, либо на провансальском наречии, словно стремится развеселить матросов-южан и шокировать офицеров-бретонцев. И одевается он престранно: «Вместо штатной треуголки у него на голове крохотная фетровая шляпа грязно-белого цвета. Он не пользуется ни пудрой, ни помадой, не носит буклей, а только маленькую косичку, привязанную куском старой бечевки. На нем поношенные башмаки и расстегнутые на икрах штаны из голубого полотна. Он не носит ни камзола, ни галстука, а ходит в пропахшей потом рубашке из грубой ткани с открытым воротом и закатанными до локтя рукавами». И, несмотря на все это, у Сюффрена очень властный вид.

Схема морского боя у Прая очень проста: три корабля Сюффрена атакуют застигнутых врасплох англичан на якорной стоянке (позже стало известно, что английский командующий был на охоте), открывают продольный огонь, ведут его полтора часа, наносят серьезные повреждения судам, разворачиваются и уходят в открытое море!

Победа не полная, поскольку три корабля не последовали за Сюффреном.

— Они не поняли сигналов. А может, замыкающие суда не видели их, — утверждают одни.

— Капитаны этих судов сделали вид, что не поняли сигналов. Один из примеров частых разногласий Сюффрена с его офицерами, — возражают другие.

Одно из многочисленных писем Сюффрена к кухне рассказывает о сражении у Прая: «Прая могла и должна была обессмертить мое имя. Я пропустил, быть может, единственный шанс в моей жизни». Однако

шевалье поколебал английское владычество в районе мыса Доброй Надежды, и министр, забыв об послушании, отметил его успех. Кастри написал Сюффрену: «Его Величество считает, что Вы вели себя как талантливый полководец. Он повелел назначить Вас командующим эскадрой». Командующий эскадрой, а на деле главный адмирал, ибо

*Сюффрен де Сен-Тропец, рыцарь Большого креста (1726—1788). Уроженец Экс-ан-Прованса, мальтийский рыцарь. Он неряшливо одевался, часто конфликтовал с подчиненными. До сих пор его личность окружена неким ореолом тайны. Лучший европейский моряк тех времен в Индийском океане*



граф д'Орв, под чье командование поступил Сюффрен по прибытии на остров Франс, вскоре заболел и умер.

Сюффрен — лучший европейский моряк в Индийском океане, он превзошел в мореходном деле даже английского адмирала Хьюга, которого несда побеждал. И если, несмотря на его успехи, французы так и не смогли окончательно закрепиться в этом районе, то только потому, что Сюффрен не получал необходимых подкреплений. Английские военноморские историки с уважением отзываются о победах Сюффрена под Мадрасом, Проведьеном, Негатапамом, Кадалором.

Но даже в 1782 году, когда Сюффрен был уже хозяином в прибрежных водах Индии, напряженные отношения между ним и большинством офицеров сохранялись; он лишает должности четырех капитанов. А во

французских торговых факториях люди приветствуют его, целуют ему руки. Индийские князья, союзники Франции, готовы носить Сюффрена на руках. Набоб Хайдар Али снабжает его деньгами, оружием, боеприпасами, принимает со сказочной роскошью. Отметим, что на прием Сюффрен одевается как положено: «Уложенный и напудренный парик, камзол из синего бархата с широкими золотыми галунами, шитый красной нитью шелковый сюртук; в руке черная треуголка». Набоб проходит со своей армией сорок миль навстречу другу, осыпает его подарками—вручает бриллиантовое перо со своего собственного тюрбана, мавританский наряд, золотую парчу, дорогие кольца и даже слона. Сюффрен не осмеливается сказать, что никогда не наденет мавританских одежд, но от слона категорически отказывается. Тогда набоб велит дать столько золота, сколько стоит слон.

С одной стороны, дружба, чуть ли не обожествление, с другой—недоверие или неприязнь, в лучшем случае сдержанность. Почему? — Он из мелкой знати,—говорят кадровые офицеры.

Допустим. Семья Сюффрен, прибывшая из Италии в XVI веке, дала Франции множество судейских чиновников. Она занимает достойное положение среди провансальской знати. Отец шевалье де Сюффрена носит титул маркиза де Сен-Тропец. Однако офицеры, выходящие из знатных семей, считают, что этого мало. Кроме того, по мнению офицеров-бретонцев, он намеренно выпячивает свой провансальский нрав. Сюффрен интуитивно ощущает вражду и отвечает резкостью, даже грубостью. Чем же объяснить его столь сложный характер?

Звезда Сюффрена взошла над Индийским океаном, когда ему исполнилось пятьдесят три года. Он отличился в нескольких морских сражениях против англичан, в частности у американских берегов, под началом графа д'Эстена. Сюффрен долго служил на море. Будучи рыцарем Мальтийского ордена, он в борьбе со средиземноморскими пиратами отточил умение принимать решение, стал виртуозом в тактике, а также выработал свой собственный стиль командования—благожелательное отношение к матросам в сочетании со строгостью и даже суровостью в случае упущений. К офицерам он проявлял высокую требовательность. Став главнокомандующим флотом в Индийском океане, Сюффрен назначает офицерами матросов, проявивших морскую доблесть и отвагу, не заглядывая в грамоту о дворянстве. Подобное нововведение не нравится: «Да он просто вольнодумец!»

Сюффрен—рыцарь Большого креста. В Мальтийском ордене это выше чина командора, поскольку дает право на ношение Большого мальтийского креста. После возведения в рыцари Сюффрен, как положено, дал обет безбрачия и воздержания. Человеку, занятому военными, а не религиозными делами, соблюдать этот обет трудно. Сюффрен не состоит в браке и не имеет явных любовных связей, но я уже упоминал о переписке с таинственной кузиной из провинции. Часть его писем опубликована, но они «подверглись тщательному отбору, чтобы соблюсти семейные приличия». Из писем ясно, что рыцарь-сангвиник любил свою кузину: «Посылаю тебе, мой дорогой друг, медальон, потом я пришлю тебе свой поясной портрет. Я буду принадлежать тебе во всех видах, кроме самого желанного».

Когда в 1783 году в Индию прибывает фрегат с приказом Сюффрену «немедленно вернуться», последнего охватывает беспокойство, но по прибытии в Тулон он понимает, что немилостью и не пахнет. Прованс принимает его как героя, а через две недели триумф в Версале. Людовик XVI просит его рассказать о своих подвигах, будущий Людовик XVIII обнимает его, а Мария-Антуанетта говорит:

— Вы славно поработали, господин Сюффрен. А теперь полюбуйтеся на плоды моих трудов.

Она выходит и возвращается с дофином на руках. Сюффрену присваивают звание вице-адмирала, производят в кавалеры ордена Святого Духа. Мальта назначает его своим послом во Францию.

Но создается впечатление, что, несмотря на все почести, Сюффрена отдалили от двора за его колкие высказывания по поводу методов ведения войны. О последних годах его жизни известно очень мало, да и имеющиеся сведения не очень точны. Неизвестно, кто его друзья и враги. Неизвестна даже точная дата его смерти. По-видимому, он скончался 8 декабря 1788 года в своем доме на улице Жакоб в Париже. У его изголовья находился только его брат, архиепископ Систеронский.

Сен-Мало — историческая колыбель великих французских моряков. Маэ де Ла Бурдоннэ, уроженец Сен-Мало, заявил: «Я сделаю из острова Франс лучшую опорную базу на пути в Индию» — и делал это. И хотя он умер в результате несправедливого и бесчеловечного отношения к нему, дело его рук пережило своего создателя.

После Сюффрена Франция, лишившись эскадр, способных бороться с морскими силами англичан в Индийском океане, прибегла к крайнему средству — она обратилась за помощью к корсарам. В ту эпоху корсары располагали для ведения своей жестокой войны двумя базами — Сен-Мало во Франции и Порт-Луи в Индийском океане, куда авантюристы заходили между двумя походами, чтобы поделить и продать добычу. Среди этих храбрых и расчетливых французов, которые изматывали англичан, мешая им установить окончательное владычество на морях, самым знаменитым был уроженец Сен-Мало Робер Сюркуф.

«Сен-Мало — осиное гнездо», — говорили англичане. Робер Сюркуф, выходец из древней ирландской семьи, бежавшей от преследований в Бретань, с младенчества воспитывался в ненависти к англичанам. С малолетства он знал с самым отъявленным городским отребьем. В те времена от подобных знакомств было лишь одно лекарство — семинария. Сюркуфу доставалось на орехи и там, но однажды он так сильно укусил преподавателя, что святые отцы отказались его воспитывать.

— Мой мальчик, — сказал ему отец, — пеняй на себя. На следующей неделе ты отправишься в море.

— Я только и мечтаю об этом.

Быть юнгой в тринадцать лет вообще нелегко, а в те времена тем более. Бриг назывался «Эрон»; он совершал каботажные плавания между Сен-Мало и Кадисом по беспокойному Бискайскому заливу. Юный Робер находил такую жизнь великолепной.

— Но однажды мне захотелось посмотреть на мир, совершить дальнейшее плавание. Я пошел матросом на «Орор» к капитану Тардиве.

Сюркуфу исполнилось шестнадцать лет. «Орор», приписанный к Порт-Луи, перевозил в Индию черных рабов с восточного побережья Африки. Весть о взятии Бастилии никого на судне не взволновала: работа прежде всего. Судно стояло в Пондишери и готовилось к путешествию за рабами в Африку. На обратном пути произошло несчастье: налетевший шторм выбросил «Орор», в трюме которого в цепях сидело четыреста негров, на рифы. Кораблекрушение было внезапным, и все забыли о рабах. Белые добрались до берега и спаслись. Через две недели шторм прекратился, капитан решил забрать с судна вещи и ценности. Под палящим африканским солнцем «Орор» превратился в зловонное кладбище. В этих обстоятельствах Сюркуф «проявил смекалку и расторопность, капитан назначил его офицером».

Торжественное провозглашение республики во Франции, как и взятие Бастилии, мало тронуло Сюркуфа. В двадцать лет он стал капитаном судна. Его маленький быстроходный парусник «Креол» хорошо слушался руля и перевозил нетребовательных пассажиров — черных рабов. Эта торговля обогатила не одно почтенное семейство Франции. Вскоре в жизни Сюркуфа происходит крутой поворот.

— Я достаточно доверяю вам, чтобы назначить капитаном моего судна «Эмили», — сказал ему один из арматоров в Порт-Луи. — Отправляйтесь на Сейшелы за товарами, список которых находится у суперкарго<sup>7</sup>. Вот патент капитана.

Следовало срочно доставить на остров Франс маис и рис, поскольку колония страдала от неурожая — со времени Ла Бурдоннэ сельское хозяйство пришло в упадок. Скажем несколько слов о патенте капитана.

В других томах я объяснял разницу между корсарам, пиратами и флибустьерами. Пират — обычный морской бандит, который не гнушается любой добычей; если он попадал в плен, его вешали. Корсар не относится к разряду преступников — у него есть грамота, подписанная королем или его представителем, которая дает право нападать на вражеские торговые суда; если его захватывали, с ним обращались как с военнопленным. Флибустьерами обычно называют корсаров, которые действовали в карибских водах.

Капитан «Эмили» Сюркуф получает особый патент вооруженного торговца. Ему разрешено защищаться от нападения вражеских судов (военных или торговых), но запрещено нападать самому. И какому маньяку морского права пришла в голову такая тонкость! Насколько мне известно, такое положение дел продолжалось недолго, а Сюркуф скорее всего не дочитал грамоту до конца. Сбылась его мечта — он командовал трехмачтовым судном с четырьмя пушками!

«Возвращайтесь как можно скорее с зерном, купленным на Сейшелах». Сюркуф венулся в Порт-Луи через полгода после отплытия. Но за этот период его арматор и власти острова Франс получили от него «известия» в виде шести захваченных английских судов, два из которых были с грузом риса. Уже с первых шагов Сюркуф проявляет качества прирожденного корсара: он несравненный знаток маневра, наделен большой отвагой и умеет точно оценить обстановку, прекрасно использует все морские хитрости, в бою храбр и безжалостен к побежденным. Из пушек он стрелял только в упор, перед тем как взять судно на abordаж.

С восемнадцатью людьми и четырьмя пушками на борту он в первом же корсарском плавании захватил английский корабль «Тритон» — 150 человек экипажа и 20 пушек. Корсар подошел к «Тритону» вплотную, неся на фок-мачте сигнал английского лоцмана Ганга. Эту хитрость использовал не только он. Во время боя Сюркуф убил английского капитана выстрелом из ружья.

По возвращении в Порт-Луи после присылки захваченных судов он уже считал, что сколотил состояние. А ему только-только исполнился двадцать один год. Стоимость его добычи составляет примерно двести тысяч фунтов стерлингов. Его вызывает губернатор острова:

— Вы, как капитан «Эмили», имели патент вооруженного торговца. Добыча принадлежит не вам, а государству.

— Посмотрим.

Здесь проявилась другая черта характера корсара — упорство и невероятное умение защищать свои интересы. Не теряя времени на споры с губернатором, Сюркуф отправляется во Францию, прибывает в Сен-Мало, садится в дилижанс и приезжает в грязный и пыльный Париж Директории; он никого не боится, врывается в кабинеты высокопоставленных чиновников, добирается до директоров. Они выслушивают его, осыпают комплиментами, соглашаются с ним, называют кредитором нации.

Но казначейские сундуки нации пусты, и Сюркуф понимает, что, договорившись с новой властью, он совершит хорошую сделку и обеспечит себе будущее.

— Будь по-вашему. Отдаю казначейству две трети добычи.

Остальные шестьдесят тысяч фунтов стерлингов Сюркуф кладет в карман. Он использует пребывание во Франции, чтобы обручиться с Мари-Катрин Блез де Мезоннев, дочерью арматора. Но свадьба состоится через три года, во время второго возвращения во Францию. А пока он множит богатство и славу.

Сюркуф командовал всего несколькими кораблями, а захватил и уничтожил вражеских судов во много раз больше; он наводил ужас в Индийском и Атлантическом океанах на пути в Индию. Чтобы избежать его цепкой хватки, англичане ходили под чужим флагом, но ему помогало чутье охотника, а также превосходное знание всех типов судов, их такелажей и особенностей хода. Военные хитрости он придумывал беспрепятственно: переодевал команду, делал вид, что его (готовое к бою) судно терпит бедствие; ночью, чтобы сбить с пути преследователей, оставлял позади судна пустые лодки с фонарем на мачте. Но лучше всего он чувствовал себя в абордажной схватке.

Тщеславный, властный, нетерпеливый, но в то же время умный и чем-то привлекательный человек. Представьте себе мужчину ростом метр восемьдесят (большой рост для того времени), мощного телосложения, с круглым веснушчатым лицом, на котором выделяются маленькие хищные глазки, тонкие губы, слегка приплюснутый нос. И редкость для той эпохи — белые зубы, которые он с удовольствием показывает в улыбке. Он пользуется любовью своих матросов, хотя поддерживает на борту железную дисциплину и водит их в самые жестокие схватки. В книге «Путешествия, приключения и бои» Луи Гарнере (кстати, отлич-

ный художник-маринист), который шесть лет ходил с Сюркуфом в корсарские походы, пока не попал в английскую плавучую тюрьму, оставил прекрасное описание одного из известнейших эпизодов корсарской войны — захвата «Кента» 7 августа 1800 года в Бенгальском заливе. Тогда Сюркуфу было всего двадцать шесть с половиной лет, но он уже покрыл славою свое имя.

Утром этого дня матрос, сидящий в бочке на фок-мачте, просигналил, что спереди по левому борту движется судно с подветренной стороны по отношению к «Конфьянсу» (кораблю Сюркуфа); оно тоже идет на север; суда сближаются.

— Крупный? — спросил боцман. — Рассмотрни хорошенько, прежде чем отвечать.

— Очень крупный!

Вахтенному офицеру не надо предупреждать Сюркуфа. Он поднялся на палубу, как только раздался крик дозорного. «Даже лежа в каюте, он чувствовал врага на горизонте», — говорили про него моряки. И в самом деле, у него великолепная реакция и очень тонкая интуиция. Сюркуф взбирается по выбленкам<sup>8</sup> с подзорной трубой в руке. Вражеское судно высоко сидит на воде, и его «мачты далеко отстоят друг от друга». Через три часа Сюркуф знает, что имеет дело с «Кентом» — тысяча пядьсот регистровых тонн, тридцать восемь пушек. Гарнере не указал водоизмещения «Конфьянса», но нарисовал «Кент» и «Конфьянс» борт о борт в момент схватки. На рисунке судно Сюркуфа раз в шесть меньше противника, сидит значительно ниже и имеет всего по шесть пушек с каждого борта.

— Боевая тревога!

Сюркуф отдает команду, еще не успев спуститься вниз. Английское судно выглядит огромным и опасным, и здравый смысл восстанет против схватки с ним, ведь и Сюркуф не всегда нападает на более сильного противника. Накануне он ушел в море, заметив англичанина. А сегодня решил вступить в бой, почему? Сюркуф мгновенно оценил маневренные качества английского корабля, состояние моря и силу ветра, сопоставил расположение судов в момент сближения, рассчитал, как заслонит противника от ветра, да и не только это. А может быть, ему просто помогла гениальная интуиция или верный инстинкт, который всегда позволяет за несколько секунд оценить любую обстановку? Те, кто рассказывали о захвате «Кента», не задавались этими вопросами, их волновали лишь факты. А разве неожиданное решение не является интереснейшим психологическим феноменом? Мне трудно отрешиться от этих мыслей, глядя на портрет Сюркуфа — круглое лицо с широко поставленными глазами и слишком задумчивым взглядом для человека действия.

И в наше время приказ «К бою!» заставляет сердца биться сильнее, а затем начинается сближение с противником, и время словно замедляет свой бег; в эпоху парусников сближение кораблей происходило еще медленнее. К счастью, на судне все заняты делом: у бортового ограждения укладываются мешки и гамаки, чтобы погасить скорость картечи, к пушкам подносятся ядра и мешки с порохом зарядом, ведра наполняются водой на случай пожара и т. д. Хирург готовит свой



сундучок с инструментом, архаичным на наш взгляд, но тогдашние врачи пользовались им с умением и быстротой. Люди надевают чистое белье, отдыхают, пока есть время, и ждут. В десять часов утра уже можно различить пушки англичанина—двадцать шесть по борту, двенадцать на палубе.

*Робер Сюркуф (1773—1827), самый удачливый, отважный и известный французский корсар. И самый богатый. Он наводил ужас на англичан в Индийском океане. Справа — абортаж «Кента» «Конфьянсом». Сюркуф шел в бой в первых рядах*



— Друзья, судно принадлежит Ост-Индской компании. Немного работы — и миллионы наши!

Чтобы развеять последние страхи, команде раздадут ром и кофе.

Над бортом англичанина поднимается дымок, затем доносится грохот выстрела. Традиционный запрос: «Кто вы?» Отвечать рано, надо выиграть время и поддержать моральный дух своей команды. Корсар, старый морской волк и тонкий психолог, прибегает к способу, испытанному еще во времена Гомера, — оскорблению противника. Зажигательная речь Сюркуфа на борту его трехмачтовика, наверное, пестрела крепкими словцами — его наигранное возбуждение приводит команду в истинную ярость. Французы кричат и оскорбляют англичанина — тяжелую махину с тридцатью восемью пушками, которая качается на волнах.

Раздается залп из этих тридцати восьми пушек. Все ядра пролетают мимо «Конфьянса». Сюркуф велит поднять французский флаг и дать выстрел из пушки. Ритуал соблюден, бой неизбежен. У корсара своя тактика:

— Друзья, зачем устраивать пушечную дуэль с этим увальнем, наши шесть пушек бессильны против них. Нас сто тридцать, их куда больше. На абордаж!

— На абордаж!

Не следует считать, что команда «На абордаж!» носит столь же общий характер, как приказ «В атаку, в штыки!». Абордаж требует быстрого и точного маневра, который следует объяснить матросам, а затем развить успех; этим и занят Сюркуф. Нижние реи «Конфьянса» будут использованы в качестве мостиков для перехода на более высокую палубу «Кента». До начала схватки с топорами и холодным оружием в руках на вражеское судно бросают гранаты. Лучшие стрелки, сидящие на марсах, открывают огонь по любому человеку в яркой форме (войско без офицеров ничего не стоит). Затем Сюркуф дает наставления пикейщикам: у них особая задача — уколами пик не пускать обратно тех, кто испугался рукопашного боя. Все предусмотрено.

— А если англичанин откроет огонь из пушек крупного калибра?

— Он этого не сделал, а через мгновение будет поздно. Мы сидим на воде слишком низко, чтобы бояться его ядер, они пролетят над нами.

Отважная атака, которая увенчалась успехом. Англичанин находится так близко, что на корме легко различить название «Кент». Французы наблюдают удивительный спектакль — на корме громадного судна расположилась «грациозная группа очаровательных молодых женщин в элегантных нарядах, которые спокойно из-под зонтиков смотрели на нас, словно мы не заслуживали ничего, кроме любопытства». Суда английской компании часто занимались перевозкой пассажиров из Англии в Индию и обратно, а также из порта в порт. Опасность поджидала тогда в любом путешествии, но пассажиры «Кента» явно не беспокоились за свою судьбу. О чем думали его капитан и офицеры? Они были уверены, что крохотный трехмачтовик не осмелится совершить нападение на них, а в противном случае пушки тотчас пошлют нахала на дно.

Сюркуф не дает им времени опомниться. Он заходит с подветренной стороны «Кента», чтобы оказаться у наклоненного к морю борта. Маневр удается. Англичанин, поняв, что к чему, пытается сменить галс, но Сюркуф совершает новый маневр и пристает к «Кенту» с подветренной стороны кормовой частью правого борта. «Кент» открывает огонь. Слишком поздно. Залпом сносит брам-стенгу «Конфьянса», но корпус судна не поврежден. В дальнейшее развитие событий трудно поверить. «Конфьянс» пристает к борту «Кента», и все англичане, бывшие на борту судна, — офицеры, матросы, солдаты и прелестные пассажирки — считают, что французский парусник, поврежденный залпом, оказался в бедственном положении, сдастся и даже просит помощи. Они с любопытством смотрят через борт, словно зрители в театре. Но вдруг раздаются взрывы гранат, и первая волна атакующих оказывается на английском судне.

У корсаров в руках топоры, сабли, кинжалы, пистолеты. Гарнере, описывая бой, использует выражение «грандиозная бойня». «Прошу разрешения обойти молчанием тяжелые для меня воспоминания о тех, кто в смертельном объятии соскользнул с палубы «Кента» в море и держался на воде с помощью одной руки, поскольку во второй был зажат кинжал; многие попали меж двух судов, и их раздавило». Капитан «Кента» погиб при взрыве гранаты, но бой продолжался под командованием его старшего помощника; англичане все прибывали и прибывали.

— Черт возьми, да они воскресают!

Лишь позже Сюркуф узнал, что на борту «Кента» находилось кроме экипажа еще двести пятьдесят моряков, снятых с горевшего британского судна. Несмотря на численный перевес англичан, корсары одержали верх, и старпом «Кента» спустил флаг. Почти тут же после боя на борту захваченного судна восстановлен порядок. Сюркуф заранее дал своей команде два часа на грабеж (так называемая доля дьявола), но он приказывает прекратить его, и ему подчиняются. Он слышит крики пассажиров, которые заперлись в каютах. Победители ломятся в двери.

— Оставьте дам в покое!

И дам оставляют в покое. Матросы, конечно, знают, что честный раздел добычи по установившейся традиции — столько-то долей капитану, столько-то офицерам в зависимости от чина, столько-то хирургу и т. д. — позволит им вернуться домой богачами, если, конечно, они не растратят денег в оргиях, но почему бы и еще не пограбить? Отметим абсолютную власть Сюркуфа.

Эпизод операции по захвату «Кента» лишний раз подтверждает его непререкаемый авторитет у команды. Когда Сюркуф приводит английское судно в Порт-Луи, его, как и четыре года назад, вызывает губернатор:

— Вы должны передать мне слитки и бочки с золотым порошком, которые находились на борту судна.

На этот раз корсар не стал спорить:

— Если это золото не достанется мне и моим людям, оно не достанется никому! Выбросить слитки и бочки за борт!

Охваченные тем же гневом, что и их главарь, матросы, по-видимому, повинуются. Есть ли историческое подтверждение этого факта? Гарнере ничего не сообщает по этому поводу. Подобное отношение к сокровищам, добытым в тяжком бою, вполне соответствует девизу Сюркуфа: «Никто и никогда не может помешать мне», хотя такие действия со стороны человека, умеющего распорядиться своим состоянием, и вызывают удивление. Неизвестно также, достал ли потом корсар со дна моря золото «Кента».

\* \* \*

В мае 1803 года Сюркуф впервые встретился с первым консулом Бонапартом после разрыва англичанами Амьенского мира. Сюркуфу было предложено звание капитана первого ранга и командование морскими силами в Бенгальском заливе с обязательным подчинением адмиралу. Корсар поблагодарил за честь и отказался. Бонапарт расхожи-

вал по кабинету, заложив руки за спину, и с любопытством рассматривал громадного Сюркуфа.

— Господин Сюркуф, вы лучше других знаете, как вести морскую войну. Каково ваше мнение по этому поводу?

Из разговора видно, что Сюркуф знал свое дело и умел делать обобщения.

**Сюркуф.** Вы требуете от меня, генерал, серьезного ответа. Ллойд позволяет мне вынести свое суждение—Англия с 1795 по 1797 год потеряла на 180 судов больше, чем мы. Я считаю, что после разгрома наших эскадр только корсары склонили чашу весов в нашу пользу. За последние шесть лет добыча англичан росла в прежней пропорции, а мы стали добывать втрое больше. Посчитайте, во что обошлось Англии французское корсарство, и вы поймете, что корсары отомстили за поражение при Абукире.

**Бонапарт.** Какое же заключение вы делаете из этих фактов?

**Сюркуф.** Выпади мне честь стать во главе правительства Франции, я оставил бы линейные суда в портах, избегая столкновений с британскими флотами и эскадрами, а выпустил бы в море множество фрегатов и легких кораблей, которые быстро покончили бы с английской морской торговлей. Англия живет лишь своей торговлей, и именно здесь ее уязвимое место.

**Бонапарт.** Вы сообщили мне серьезные вещи. Наверное, вы правы, поскольку цифры подтверждают ваш тезис. Но я не могу пойти на уничтожение военного флота Франции. Продолжайте служить родине, как вы делали это до сих пор.

Возможно, Сюркуф подправил слова своего собеседника и сделал их более лестными для себя, но сейчас их диалог приобрел новый исторический резонанс. «Англия живет лишь своей торговлей». Поставила бы на колени Англию еще более жестокая и кровопролитная война корсаров? Конечно, нет. И континентальная блокада—другая мысль, родившаяся (почему бы и нет) из этой беседы корсара и завоевателя,—тоже не дала результатов,

Карьера Сюркуфа не окончилась в этот приезд во Францию в 1803 году. Он стал арматором в Сен-Мало и со своим тестем построил суда «Каролин», «Нувель-Конфьянс», «Марсуэн», «Наполеон», которые охотились за англичанами в европейских и азиатских морях и множили его состояние. Оно по тем временам считалось огромным. «Но деньги не приносят счастья». Сюркуф их любил, но одних денег ему было мало.

В феврале 1807 года арматор присутствует на спуске судна «Ревенан» («Призрак»), построенного по его чертежам. Фигура на носу изображает человека, который выбирается из могилы и распахивает саван. Название корабля и фигура, символ самого Сюркуфа, означают, что корсар возвращается в Индийский океан, где он уже блистал ранее. И снова опытный корсар, хотя ему всего лишь тридцать пять лет, сеет ужас на водных просторах. В конце 1807 года ему пришлось снять со своего судна и перевести на борт захваченных судов столько моряков, что у него почти не осталось команды. Он вынужден закончить плавание и вернуться в Порт-Луи.

— Чувствую потребность в отдыхе. Хочу вернуться во Францию.

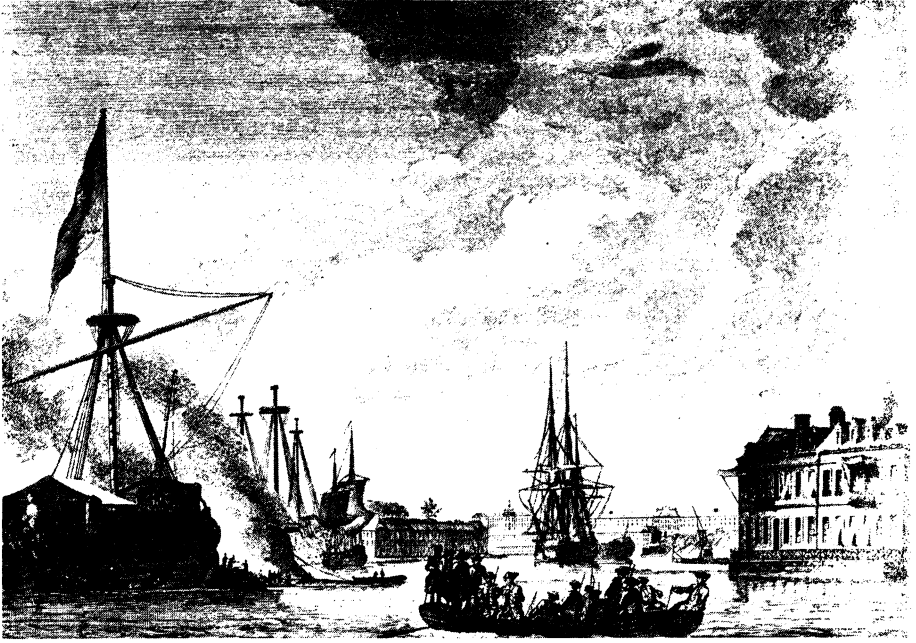
Ясно, что отношения с местными властями не наладились.

— Вы должны,— заявляет губернатор,— оставить здесь «Ревенан». Он нам нужен для защиты острова.

— Будь по-вашему.

Корсар возвращается на фрегате. В последний момент новое требование:

*Устьев порта Брест, откуда в основном отправляли корсары*



— У нас имеется пятьдесят семь португальцев, офицеров и гражданских лиц. Вы возьмете их на борт и отвезете на родину.

— Фрегат будет перегружен. В случае нежелательной встречи пассажиры свяжут действия команды.

— Считайте, что получили приказ представителя власти.

Сюркуф не спорит, сажает португальцев на судно. И пересаживает на лоцманское суденышко через четверть часа после отплытия. Губернатор Порт-Луи едва успевает послать ему последнее сообщение: «Недопустимое неповиновение. Я наложу арест на ваше имущество». Речь идет об имуществе и владениях Сюркуфа на острове. Корсар-арматор имеет во Франции достаточно денег, чтобы жить в довольстве до конца своих дней, а содержимое сундуков, привезенных им из последнего похода, поражает воображение жителей Сен-Мало.

— Это не причина, чтобы грабить меня. Поеду в Париж и потребую аудиенции у адмирала Декреса.

Декрес, министр военно-морских сил, не считал себя вправе решать вопрос, относящийся к налоговому ведомству.

— Я попрошу, чтобы император принял вас.

Император принял Сюркуфа с той же сердечностью, что и в свое время первый консул.

*И все же англичане превосходили французов на море и на суше количеством. Они овладевали полуостровом Индостан постепенно. Взятие Серингатапама.*



— Я был счастлив, что он меня поздравил с победами, но я ждал момента пожаловаться на действия губернатора Декана.

В конце концов возможность представилась, и Сюркуф вначале сказал о реквизиции «Ревенана». Наполеон иногда задавал вопросы, слушая с необычайным вниманием. Такое поведение Наполеона всегда подавляло собеседника.

— Капитан, — сказал император, — я разделяю ваши горести, но интересы колонии требовали данной реквизиции. Декан не превысил своих полномочий, тем более что оплатил расходы по вооружению.

Тогда Сюркуф сообщил об аресте, наложенном на его имущество. Наполеон повернулся к Декресу:

— Подготовьте доклад по этому делу. Я желаю воздать должное человеку, который столь много сделал для славы Франции в Индийском океане.

Корсар поклонился и собрался было удалиться.

— Господин Сюркуф, я хочу засвидетельствовать вам мое уважение и посвящаю вас в кавалеры ордена Почетного легиона.

Это отличие, установленное всего четыре года назад, имело блеск новизны и сопровождалось денежным содержанием. «Смелым улыбается судьба», хотя от славы до позора один шаг. Но Сюркуфу судьба

*Лазарь в Деди, где британский резидент обосновался с 1803 года*



улыбалась до конца его дней. Он стал бароном империи, имел двух сыновей, трех дочерей, создал флот удачливых корсарских судов, пополнявших его сундуки. Когда Наполеон совершил побег с острова Эльба и вернулся в Тюильри, одно из первых полученных им писем принадлежало перу Сюркуфа: «Сир, моя рука и шпага принадлежат Вам». Экс-корсара назначают начальником военного отряда численностью четыре тысячи человек.

После реставрации он по-прежнему остается столь же богатым арматором, даже верность Наполеону не повредила ему.

В декабре 1821 года ему становится дурно на верфи, где он наблюдает за строительством нового трехмачтовика. Ему исполнилось пятьдесят два года, но Сюркуф слишком тучен. Через полгода корсар умер в своем замке Рианкур, поблизости от Сен-Мало. Его отвезли к месту последнего успокоения на судне, затянутом черным крепом, который эскортировали пятьдесят шлюпок.

Французы окончательно проиграли битву за Индийский океан еще до смерти Сюркуфа. С 1815 года англичане, закрепившись на полуострове Индостан, обосновываются на Цейлоне, в Кейптауне, Малайе, Сингапуре и даже на острове Франс, который они отняли у Франции в 1810 году и переименовали в Маврикий. На границе Индийского и Тихого океанов происходит колонизация Австралии, которую присоединил к Англии Кук (1770). Все это способствует установлению британской гегемонии на море, продлившейся более века.

«Завоевание Индии было уникальным и значительным событием в истории океанов,— писал Огюст Туссен.— Впервые европейская нация покорила великое азиатское государство, символ восточного величия и мощи». Англия немало гордилась этим подвигом, поставившим под ее власть миллионы и миллионы людей. Именно в Индии Киплинг приступил к грандиозной эпопее возвеличивания британского империализма.

А необходимость контролировать путь в Индию была для английской нации мощнейшим побудительным стимулом.

Сотни лет проходят перед нами, когда мы говорим о Великом часе океанов. Над Индийским океаном слышны пушечные раскаты военных и корсарских кораблей, а на юге его действуют пираты, то объединяясь между собой, то ведя друг с другом беспощадную войну.



# III

## Республика пиратов

Среди документов, изучением которых занимался Королевский совет в 1701 году, был меморандум «о том, как отобрать у голландцев Кейптаун и Батавию», другими словами, перерезать им путь в Индию. Для достижения этой цели автор предлагал Франции объединиться с арабскими султанатами северного побережья Индийского океана, а также с пиратским государством на Мадагаскаре. Людовик XIV пожал плечами: — Арабы — враги христиан. А разбойникам доверять нельзя.

Французские короли хорошо разбирались в разбойниках, поскольку часто с ними сталкивались. Задолго до начала XVIII века многочисленные французские пираты бороздили «проклятый треугольник» (проклятый для честных торговцев) Индийского океана, образованный побережьем Восточной Африки, Аравии и Индии, в основании которого лежит прямая линия, соединяющая остров Мадагаскар и южную оконечность полуострова Индостан. Васко да Гама обогнул мыс Доброй Надежды в 1498 году. В 1508 году одно из судов экспедиции Тристана да Куньи, который едва ли не первым из португальских мореплавателей шел по проложенному Васко да Гамой пути, было захвачено французскими пиратами в Мозамбикском проливе; в 1530 году некий капитан Будар из Ла-Рошели был повешен в Мозамбике за то, что ограбил несколько португальских каравелл. И сто лет спустя французы сеяли страх в Индийском океане — их боялись больше всего. К 80-м годам XVII столетия ряды пиратов пополнились флибустьерами с Антильских островов, где по разным причинам жизнь, по мнению многих авантюристов, потеряла свою привлекательность. К «Береговым братьям» с острова Тортуги присоединяются английские флибустьеры с Ямайки. Пиратство в Индийском океане становится международным и усиливается по простой причине — захват судов Ост-Индских компаний приносит не меньшую выгоду, чем в свое время пленение испанских галионов в Карибском море. Используя летний муссон, суда из Европы везут оружие, инструмент, одежду, деньги; на обратном пути, когда дует зимний муссон, суда возвращаются с трюмами, набитыми пряностями, лекарственными растениями, ценными товарами — благовониями, изделиями из лака, сандаловым и эбеновым

деревом, хлопковыми и шелковыми тканями. «Захват имеет смысл в обоих случаях,— писал Джон Авери.— Оружие, инструмент и одежду мы оставляем себе. А пряности и прочие ценные предметы всегда выгодно продаем».

— Кому?

— Негоциантам, которых не интересует происхождение товаров.

В 1695 году арматоры Бристоля вооружили парусник «Дюк», задачей которого было «бороться с флибустьерами и пиратами Карибского моря». Арматоры «Дюка» получали деньги от продажи богатств, захваченных на борту флибустьерских и пиратских судов, которые в свою очередь добывали их, грабя испанские суда. Таким образом, борьба с бандитизмом приносит не меньше барыша, чем сам бандитизм, тем более что капитан «Дюка» Гибсон зачастую сам решал, какое из остановленных и осмотренных судов считать пиратским в зависимости от ценности груза на его борту. После ограбления экипаж высаживали на пустынный берег, а судно пускали на дно. На борту «Дюка» все тут же забывали о состоявшейся встрече. Старший помощник капитана Джон Авери был человеком молодым, внимательным и весьма рассудительным. Он считал, что его доля добычи не соответствует тяготам профессии, а также риску расстаться с жизнью, тогда как арматоры Бристоля получают барыши, не подвергаясь никаким опасностям. Когда судно заходило в Кингстон на Ямайке, Джон Авери всегда посещал таверну «Славных моряков». Там он и услышал впервые о подвигах своих коллег в Индийском океане и даже побеседовал с некоторыми из тех, кто с выгодой продал свою добычу в Нью-Йорке или Бостоне. Эти люди явно не нуждались в деньгах.

— Карибы,— говорили они,— кончились. Пора менять место охоты.

На следующее утро Джон Авери в ранний час вошел в каюту капитана.

— Что случилось?— спросил заспанный с похмелья Гибсон.

— Мы отплыли и находимся в море.

— Как, почему? Вы с ума сошли. Я не отдавал такого приказа.

— Теперь командую я. И отныне эта каюта принадлежит мне. Извольте освободить ее.

Мгновенно протрезвевший Гибсон поднялся на палубу.

— Сейчас мы направляемся в Кейптаун,— сказал Авери.— Но если вы желаете вернуться в Кингстон, я дам вам шлюпку. Все желающие могут следовать за вами.

Пять матросов решили не покидать Гибсона, изрыгающего проклятия по адресу Авери. Новый капитан оказался умелым мореходом, без происшествий обогнул мыс Доброй Надежды и добрался до удобной бухты на северо-восточном побережье Мадагаскара. В ней на якоре стояли два шлюпа с подобранными парусами. На палубе не было видно ни души.

— Спустите шлюпку,— сказал Авери.— Шесть человек отправятся на разведку. Оружие не берите, покажите свои мирные намерения. И ничего не бойтесь, я прикрываю вас пушками.

Расчет оказался верным. Оба шлюпа принадлежали мадагаскарским пиратам, которые, заметив «Дюк» с его пушками, поспешно покинули корабли и укрылись в зарослях, откуда наблюдали за происходящим. Прибытие шлюпки с безоружными людьми успокоило их, и контакт был установлен. Авери предложил пиратствовать вместе. Осмотрев его пушки,

они согласились и «скрепили» свой союз совместной выпивкой. Через несколько дней флотилия отправилась на север. Новые компаньоны Авери знали хорошие места. В Оманском «море», недалеко от устья Инда, они встретили большое судно с индийским такелажем. Оно шло на всех парусах.

*Эгон Авери, по прозвищу Длинный Бен, знаменитый английский пират в Индийском океане. На гравюре он изображен входящим в таверну «Пек о'аржан» в Лондоне. Умер в полной нищете около 1720 года*



- Курс прямо на судно,—приказал Авери рулевому. Оба шлюпа двинулись за ним. Авери не отрывался от плохонькой подзорной трубы. Его наметанный флибустьерский глаз различил на палубе судна множество солдат и пушки. Авери выждал некоторое время, а затем приказал:

- Дайте предупредительный выстрел!
- Дайте предупредительный выстрел,—повторил приказ старпом. Им был французский дворянин де Саль. Среди флибустьеров встречались люди всех сословий.

Грохнул выстрел, и ядро подняло столб воды перед носом корабля. Корабль ответил бортовым залпом, и вокруг «Дюка» закипело море. Когда дым рассеялся, все увидели, как на большой реке взвился широкий флаг с гербом Великою Могола.

Богатства Великого Могола (титул правящего государя Индии) были притчей во языцех, а потому напасть на судно следовало в любом случае, как бы хорошо оно ни было вооружено. Авери применил обычную флибустьерскую тактику — направил «Дюк» прямо на судно, не переставая вести огонь из пушек, а шлюпы пошли на abordаж, по одному с каждого борта. Нападение увенчалось полным успехом, и через полчаса солдаты Великого Могола сложили оружие, а победители принялись обшаривать корабль. Согласно обычаю, находки складывали у подножия грот-мачты. Добыча — золотые предметы, драгоценные камни и т. д. — оказалась не меньшей, чем на испанских галеонах. Прибыв на борт, Авери произнес перед своей командой несколько слов, которые приводились во многих рассказах об этом пирате, особенно английских.

— Ни один пират не имеет равного с нами права называть себя джентльменом удачи. Сохраняйте спокойствие и воздержитесь от споров и пьянства. Наше будущее обеспечено.

На борту судна находилась и еще более ценная добыча — одна из дочерей Великого Могола со своей свитой. Она направлялась в Аравию. Девушка была облачена в роскошную одежду, ее лицо скрывало покрывало. Виднелись лишь глаза. Она плакала и молила о пощаде для себя и своей свиты. Пираты редко убивали молодых и хорошеющих женщин. Хронисты сообщают, что Авери женился на дочери Великого Могола «согласно восточным ритуалам», не обременяя себя угрызениями совести из-за того, что забыл обычаи англиканской церкви. Эвфемизм чистой воды, поскольку нас может волновать единственная (но нерешенная) проблема — было ли насилие. Компаньоны Авери взяли в жены принцесс и служанок. Каждому досталась своя доля богатства и любви. Правда, в письме Авери, которое хранится в Лондонских королевских архивах, можно прочесть, что «по прибытии на остров Мадагаскар любовь их к этим женщинам почти совсем угасла».

Джон Авери избрал убежищем остров Нуси-Бе у северо-западного побережья Мадагаскара. Гористый и частично покрытый лесами остров выглядел гостеприимным, и в то же время его было легко защищать. Авери очаровал местного царька и построил в глубине бухты настоящий форт, на стенах которого установил пушки с захваченных кораблей. Несколько лет небольшая пиратская колония процветала под неоспоримой властью Джона Авери, получившего прозвище Длинного Бена. Помощник Авери, французский дворянин де Саль, влюбился в жену главаря и организовал заговор с целью убить его. Заговор раскрыли, а его организатора казнили согласно местным обычаям — посадили на кол.

Кто же он, этот Джон Авери, по прозвищу Длинный Бен? Здесь необходим критический разбор исторических сведений. Когда мы читаем обширную литературу о пиратах Индийского океана, истина не всегда выплывает наружу. Как и в героических одах, похождения и приключения многих людей приписываются одному персонажу, который либо хорошо известен, либо наделен какой-то притягательной силой. Отдельные периоды жизни таких людей скрыты непроницаемой

завесой, так как письма и документы исчезают во время кораблекрушений и пожаров.

В данной главе я учел недостоверность многих сведений. И если, описывая маневр или бой, я вкладываю какие-то слова в уста Авери или кого-то еще, то только потому, что в определенный момент маневра или боя иначе не могло быть.

*План крепости  
Сент-Мари на Ма-  
дагаскаре, кото-  
рую также назы-  
вали «островом  
разбойников». Пи-  
раты часто ава-  
ли : своим убежи-  
щем имени  
святых*



Вернемся к Джону Авери и расскажем о той версии его конца, которой придерживается капитан Ч. Джонсон, автор «Общей истории пиратства», изданной в Лондоне, в 1720 году. Вскоре после захвата судна Великого Могола Авери покинул Мадагаскар. Он ускользнул от шлюпов с компаньонами и вернулся на Ямайку. Там моряки «Дюка» разделили добычу и разошлись, чтобы спокойно прожить деньги, полученные от двойного разбоя. Авери с большим количеством драгоценных камней вернулся в Лондон, затем уехал в Бидефорд (Девон), где якобы умер в нищете, поскольку не мог открыто продать камни, а сомнительные перекупщики «подвергли его ужасающему шантажу».

Во время работы над книгой «Флибустьерское море» я обнаружил у Джонсона множество ошибок. Ни один губернатор, чиновник или

предводитель флибустьеров на Ямайке не упоминает о возвращении «Дюка» в Кингстон. По моему мнению, обе версии авантюрной жизни Джона Авери правдивы лишь частично. Их надо рассматривать в иной последовательности — главарь пиратов действительно вернулся в Англию после того, как прожил некоторое время в своем мадагаскарском убежище, и кончил свои дни примерно так, как писал Джонсон. Пусть читатель выбирает конец по собственному вкусу (куда делись его богатства, остается неизвестным).

Несомненно, что в ту же эпоху (с 1685 по 1720 год) многочисленные банды пиратов Индийского океана устраивали на побережье Мадагаскара укрепленные поселения, похожие на крепость Авери. Одно из известнейших — поселение Джона Про, который сколотил состояние, занимаясь пиратством, а потом стал разводить коров, как морские разбойники Сан-Доминго. Будучи почти единственным поставщиком провизии для пиратов, он жил в роскоши, пил и ел на золотой и серебряной посуде, имел дорогую мебель, захваченную на плененных судах.

В Сент-Мари (так Про называл свои владения), как и в Нуси-Бе, существовали укрепления с пушками на маловероятный случай прихода карательных судов. Зато частыми гостями были американские торговые суда, которые нередко бросали якоря у того или иного пиратского убежища. Они скупали добычу у бандитов и перепродавали ее в Северной Америке. До этого пираты Индийского океана сами продавали награбленные товары на Антильских островах и американском побережье. Но ведение самостоятельных операций было связано с большим риском и потерей драгоценного времени! В конце концов пираты согласились с американским посредничеством. Торговцы-посредники доставляли на Мадагаскар различные инструменты и прочие необходимые товары.

В то время Северная Америка была еще английской колонией, а по английским законам все коммерческие сделки совершались только между англичанами. Торговцы, которые скупали у пиратов Индийского океана их добычу, получали такие доходы, что могли давать высокопоставленным американским чиновникам достаточно крупные взятки и те закрывали глаза на происхождение товаров; таможенников тоже не забывали, чтобы те не проявляли особого рвения. Таким образом, весь чиновный люд сверху донизу был доволен.

Пуритане роптали, а губернатор Нью-Йорка полковник Бенджамен Флетчер действовал слишком открыто. Получив в подарок судно, он публично продал его за 800 фунтов стерлингов; кроме того, он хвастался перед друзьями и другими подарками — золотыми слитками из Аравии и «прекрасным ящичком с драгоценностями». Ездил губернатор в карете, запряженной шестеркой лошадей, в компании с капитаном по имени Тью, известным пиратом, против которого никак не удавалось собрать улики. На губернатора донесли, и Лондон решил отозвать его. В ту эпоху все делалось медленно. Граф Белломонт, назначенный губернатором Нью-Йорка, жил в Лондоне. Он потребовал «немного

времени» для устройства дел, перед тем как принять на себя функции губернатора. На это потребовалось два года. А отозванный Флетчер временно оставался у власти, к почти всеобщему удовлетворению. В Лондоне Белломонт познакомился с неким Ливингстоном:

— Господин губернатор, я прибыл из Америки и готов ознакомить вас с положением дел.

На самом деле Ливингстон возглавлял «синдикат» мошенников, который соперничал с «организацией» Флетчера. Прибыв в Лондон для того, чтобы разнюхать, что за птица новый губернатор, он сумел выбрать нужный тон и втереться в доверие к наивному Белломонту:

— Надо восстановить в Америке моральный дух и сделать Индийский океан безопасным, а для этого надо уничтожить пиратов. Следует снарядить частный военный корабль и поручить командование храброму капитану, снабдив его королевской грамотой. Ваши новые функции обеспечат вам поддержку короля. Что касается расходов на снаряжение, то я знаю нескольких состоятельных людей, в том числе кое-кого из лордов Лондонской торговой палаты, которые готовы ссудить нужную сумму. Я вместе с моим американским другом Жилем Шелли готов внести свой вклад в это дело.

Ливингстон умолчал, что Жиль Шелли был у пиратов одним из самых популярных американских «коммерсантов» — они даже назвали его именем один из портов Мадагаскара!

— И вы сами, господин губернатор, можете вложить деньги в это предприятие, которое, заметьте, ничего не будет стоить, а принесет доход, поскольку наш корабль займется конфискацией добычи у пиратских судов.

Функции полицейского судна были теми же, что и у «Дюка», где в свое время старпомом служил Джон Авери. Ливингстон окончательно убедил Белломонта, приведя последний довод.

— На должность капитана у меня есть подходящий человек — пятидесятилетний шотландец по имени Уильям Кидд. В Нью-Йорке он пользуется солидной репутацией честного и решительного человека. Если хотите, мы возьмем его к нам на службу.

Граф Белломонт согласился.

«Уильям Рекс, Вильгельм III<sup>1</sup>, божьей милостью король Англии, Шотландии, Франции, Ирландии, защитник веры, нашему любимому и верному капитану корабля «Эдвенчур Галли» Уильяму Кидду...» — так начиналась грамота с печатью английского короля, которую вручили Уильяму Кидду в Лондоне в марте 1696 года.

Уильям Кидд родился в Гриноке (Шотландия) около 1645 года в семье пастора, из чего его биографы сделали заключение, что он получил хорошее воспитание. О его карьере до 1695 года известно мало. По-видимому, ему не приходилось жаловаться на судьбу. Весной 1691 года он женился на богатой вдове и вступил во владение большим имуществом — прекрасным домом в Нью-Йорке, домом поменьше в Гарлеме, а также землей. У капитана Кидда несколько торговых судов, приписанных к нью-йоркскому порту. Он выглядит хорошо воспитанным человеком, трезвенником, мало склонным к посещению злых мест. Кидд — подлинный буржуа, типичный британский колонист на

восточном побережье будущих Соединенных Штатов. Он занимает достойное положение среди местной знати — коммерсантов и землевладельцев. К ним же принадлежит и Ливингстон, глава синдиката контрабандистов.

Ливингстон тоже шотландец. Вступая в контакт с Киддом, он знал, что тот когда-то занимался флибустьерством в Карибском море и был не пиратом, а корсаром именем короля Англии. В других книгах я отмечал, сколь нечеткой была граница между корсарством и пиратством. Занимался ли Кидд чистым пиратством между 1660 и 1690 годами? Вряд ли, если судить по развитию дальнейших событий.

В апреле 1696 года Кидд начинает в Лондоне набирать офицеров и матросов. Ему хотелось создать первоклассную команду. Он оказался столь требовательным, что смог найти лишь восемьдесят человек, но этого количества было мало, чтобы управлять судном такого тоннажа, как «Эдвенчур», снаряженным для борьбы с пиратством. Кидд надеялся пополнить экипаж в Нью-Йорке. Когда «Эдвенчур» в мае отправился в плавание, его на выходе из устья Темзы остановил фрегат «Дюшес». Офицер Его Величества поднялся на борт и произнес зажигательную речь, пытаясь переманить матросов на службу в королевский флот. В те времена набирать людей было трудно, и такой метод практиковали очень часто. Несмотря на протесты Кидда, часть матросов поддалась на уговоры и покинула судно. «Эдвенчуру» пришлось вернуться в Лондон, а капитану осталось забыть мечту об отборной команде и нанять на службу всякий сброд, околачивающийся в порту.

Возможно, этот эпизод оказался решающим в карьере Кидда. Похоже, что британское Адмиралтейство стало как бы перстом судьбы, заставившим капитана Кидда связаться с отъявленным морским отребьем, хотя он хотел держаться на почтительном расстоянии от него. Прибыв в Нью-Йорк в июле 1696 года — переход сложился удачно, а кроме того, по пути был захвачен французский корабль, — Кидд потратил еще два месяца на окончательный подбор команды. 6 сентября Уильям Кидд отплыл на борьбу с пиратами, оставив в Нью-Йорке прекрасные дома, жену, детей и навсегда расставшись с репутацией честного человека.

Паруса его судна еще не успели исчезнуть на горизонте, а мстительно-обланный Флетчер, пока остававшийся при исполнении служебных обязанностей уже готовил письмо английским lordам:

«Некий капитан Кидд недавно прибыл сюда с грамотой, подписанной Его Величеством и снабженной Большой печатью Англии. Ему приказано бороться с пиратами. Но пока он был здесь, к нему со всех сторон шли люди, жаждущие обогатиться, пограбить, охотники легкой наживы. Он поднял якорь и отплыл со ста пятьюдесятью матросами на борту, большая часть которых, как мне сообщили, уроженцы провинции. Многие считают, что он столкнется с большими трудностями при выполнении своей задачи, особенно если не захватит хорошей добычи, поскольку не сможет командовать этими людьми, если не будет им платить».

В общем-то Флетчер был прав.

Менее чем через год после отплытия «Эдвенчура» капитан «Септера»



Барлоу, которому Ост-Индская компания поручила охрану арабских и индийских судов, сформулировал перед лордами Лондонской торговой палаты четкое обвинение:

— Капитан Кидд вместо борьбы с пиратами сам стал пиратствовать в Красном море. Я узнал «Эдвенчур» в том судне, которое атаковало караван, шедший под моей охраной.

Через несколько недель падение капитана Кидда горячо обсуждалось во всех тавернах североамериканского побережья, приводились подробности. Ходил слух, что Кидд был почетным гостем на пиру в мадагаскарском убежище Каллифорда, известного предводителя пиратов. Матросы Кидда устраивали невероятные гулянки во всех портах, куда заходило судно. Их карманы были набиты золотом и бриллиантами. Они захватывали города и пытали жителей, чтобы выведать, где те прячут свои богатства. Так рождалась легенда. Имя Кидда вошло в историю и увековечено в пиратских песнях.

Действительность проще и не столь эффектна, но с человеческой точки зрения более интересна. Кидд, по-видимому, долго колебался, прежде чем нарушил закон, и сделал это под давлением экипажа. Кроме того, обстоятельства оказались сильнее его.

Покинув Нью-Йорк, Кидд пополняет запасы провизии на Мадейре, затем на островах Зеленого Мыса, а потом берет курс на Мадагаскар, где предстоит начать охоту на пиратов. Но пиратов в районе острова не было. Может, их предупредили? Возможно.

На стоянках матросы «Эдвенчура» ведут себя не как представители сил порядка, а как пираты — напиваются, насилуют, терроризируют местное население. Худшая часть экипажа развращает остальных, и команда начинает выходить из повиновения... Главный пушкарь Мур, один из зачинщиков, под ликующие возгласы матросов передает капитану ультиматум:

— Нам нужна добыча, и неважно, какой корабль мы захватим, пиратский или торговый! Мы в состоянии справиться с кем угодно.

После четырех месяцев безуспешных поисков пиратов у Мадагаскара «Эдвенчур» отправляется в малабарские воды. На борту вспыхивает холера, треть команды умирает, но Мур остается жив. Нередко происходят встречи с индийскими и арабскими судами, которые могут стать хорошей добычей, но Кидд запрещает нападать на них, несмотря на требование Мура. Напряжение нарастает, пахнет мятежом. Однажды утром после очередной стоянки старпом докладывает:

— Капитан, десять человек бежали с судна. На камбузе почти не осталось провизии.

— Послезавтра войдем в Красное море. Пристанем к берегу и купим припасы.

На какие деньги? Кидд знает, что судовая касса пуста.

Ходейда — крохотный порт на арабском побережье Красного моря, даже не порт, а пристань, у которой стоит несколько парусников. На суше видны кубики — глинобитные дома, а перед ними раскинулся маленький базар. Кидд спускает две шлюпки. В них садятся вооруженные люди.

— Отправляйтесь на берег и возьмите на рынке все необходимое.

Грабеж на базаре. Такова первая разбойничья операция Кидда, человека, чье имя вошло в легенды пиратов.

Рубикон перейден, но судьбе угодно, чтобы за всю его пиратскую жизнь Кидду удалась всего одна настоящая операция. Два года он бороздит Индийский океан, захватывая лишь крохотные арабские и индийские парусники. Одним из них командует англичанин Паркер, хотя на судне развеивается мавританский флаг. Горячие головы с «Эдвенчура» выпытывают, «где хранятся его сокровища», но таковых нет. Озверев от постоянных неудач, матросы вешают своих пленников за руки на реи «Эдвенчура» и начинают кромсать их ножами. Глупая и жестокая пытка, к тому же ничего не давшая! Чуть позже «Эдвенчур» встречает богатый караван судов Ост-Индской компании, но они идут под охраной «Септера». Нападение отбито. «Эдвенчур» превращается в судно-пират. Его все боятся, но оно терпит постоянные неудачи. В начале 1698 года военный португальский корабль бросается вслед за «Эдвенчуrom», но после шестичасового боя последнему удается скрыться.

Единственный шанс представился пирату Кидду в 1698 году. Точная дата нападения не известна. Эпизод во многом напоминает захват Джоном Авери судна Великого Могола с его дочерью на борту. Кидду встречается большой парусник с восточной оснасткой. Пират направляется к нему под французским флагом. Предупредительный выстрел. Капитан судна, не колеблясь, спускает флаг и ложится в дрейф, не оказывая ни малейшего сопротивления.

Осторожного капитана-англичанина звали Райтом. Он принимает у себя на борту Кидда:

— У меня арабский экипаж. На борту находятся три купца, два голландца и один француз.

— Вы мои пленники. Что вы везете?

— Господа вам покажут сами.

Трюмы были набиты шелками и муслинами чудесной выделки, а торговцы без сопротивления открыли сундуки в своих каютах. Описание всех хронистов в подобных случаях совпадают. Стиль сказок «Тысячи и одной ночи» — груды золотых и серебряных монет, драгоценные камни, ювелирные изделия и т. п. И сколько бы времени ни прошло, они стремятся поразить воображение, приводя нечто вроде инвентарного списка захваченных вещей, а наивные историки пиратства пытаются оценить в современных деньгах стоимость добычи Кидда, взятой на борту «Кедаг Мерканте», — шесть — десять миллионов полновесных франков. Но обычно пираты поспешно собирали весь груз, поскорее распродавали крупногабаритный товар, а потом делили золото, камни и драгоценности, если таковые были. Раздел производился по твердо установленным правилам, которых, как известно, свято придерживались французские пираты острова Тортуги. Пираты Индийского океана были не столь скрупулезны при дележе добычи, а капитаны, как и зачинщики бунтов, часто держали команду в страхе.

Захватив «Кедаг», Кидд делает несколько остановок на малабарском побережье, продавая ценные ткани индийским торговцам, иногда тем же самым, что продали свои товары купцам «Кедага». Они покупали, обчитывая пиратов, а Кидд обманывал их — поднимал якорь после

получения денег, не вручив товара посредникам, которых просто выкидывал за борт. Людовик XIV был прав, говоря: «Разбойникам доверять нельзя».

Совершенно очевидно, что после раздела добычи «Кедага» Кидд отправился на Мадагаскар, где известный пират Каллифорд приютил его в своей крепости-убежище и даже завязал с ним дружбу. «Эдвенчур», сильно поврежденный во время долгого плавания и боя с португальским военным судном, затонул у входа в бухту. Кидд с командой и богатствами перебрался на «Кедаг».

Он намеревался вернуться на этом судне в Нью-Йорк.

— Мне необходимо,— объяснял он Каллифорду,— расплатиться с Белломонтом, иначе меня ждут неприятности.

Каллифорд соглашался с ним, но спешить некуда, почему бы и не отдохнуть? А слухи о кутежах тем временем докатились до Америки. Кидда не очень радовала новая слава. Иногда он покидал пиршество в самом разгаре и возвращался на «Кедаг» проверить замки на своих сундуках, попытки взломать которые повторялись неоднократно. Хотя его не упрекали в нечестном дележе, команда ему не полностью доверяла. Его ссора с Муром, во время которой он проломил череп главному пушкарю, тоже не понравилась пиратам. На Мадагаскаре половина матросов покинула «Кедаг» и ушла на другие пиратские суда. Но часть команды хотела вернуться в Америку, чтобы осесть там или погулять с большим размахом, чем на Мадагаскаре.

— Я ничем не рискую,— говорил Кидд Каллифорду,— если доставлю их домой. У них полные карманы, и болтать языком не в их интересах. А когда Белломонт и остальные компаньоны получают свою долю, все обойдется.

Кидд ошибся по всем пунктам.

Лорд Белломонт, новый губернатор Нью-Йорка, без удовольствия слушал доходившие до него рассказы о разбойничьей деятельности Кидда, посланного в Индийский океан на борьбу с пиратами.

— Меня подло обманули,— повторял он.

Его недовольство усилилось после получения от лондонских друзей писем следующего содержания: «Двое из Ваших компаньонов по снаряжению «Эдвенчура», лорд Сомерс и граф Оксфордский, обозлены тем, что их скомпрометировали. Лорду Сомерсу пришлось уйти с поста Великого канцлера. После ареста Кидда оппозиция собирается использовать скандал в политических целях. Адмиралтейство не желает хоронить это дело из-за требований Великого Могола, который угрожает репрессиями в отношении Ост-Индской компании, если нападения на его суда не прекратятся. Его Величество решило простить всех пиратов, которые сдадутся сами, за исключением Авери и Кидда».

Покидая Мадагаскар, Кидд ничего этого не знал. Он отплыл в Нью-Йорк с радостью, поскольку получил два письма, одно из которых написал Ливингстон: «У Вас множество врагов, они клеветают на Вас Белломонту, но уверяю Вас, что их попытки не имеют успеха». Второе письмо было написано самим Белломонтом: «Я совершенно не верю дурным слухам, которые распространяют про Вас злые люди». Маневр был прост: Кидда следовало убрать, чтобы избежать обвинения в сообщничестве, но для

расправы пирата нужно было заманить домой, иначе он, как и многие другие, мог исчезнуть среди морских просторов.

Кидда ждал жалкий конец, поскольку прежние компаньоны соревновались в стремлении обвинить его. В Лондоне Адмиралтейство и парламент непомерно раздули слухи о его жадности и жестокости, дабы уверить арабских и индийских князьков, что пойман крупнейший пират Индийского океана. Так за несколько месяцев было подготовлено общественное мнение и создан бессмертный образ страшного пирата Кидда, который на самом деле был лишь второстепенным и неудачливым морским грабителем. Но исследование его жизни представляет определенный интерес. Оно свидетельствует о некоторой исторической константе — в любую эпоху имелись выдающиеся личности, занятые самым отвратительным промыслом.

Еще несколько слов. Предупрежденный собратьями по ремеслу, Кидд сбывает «Кедаг» и скрывается. Но Белломонту все-таки удается заманить его в Нью-Йорк, где Кидда арестовывают. Несколько месяцев, пока идет следствие, он сидит в тюрьме. Все его имущество конфисковано. Затем его перевозят в Лондон и бросают в одиночку.

Ему не оставили ни единого шанса на спасение во время суда и даже уничтожили некоторые документы — поддельные, разумеется, — свидетельствующие о его невиновности. Кидда повесили 23 мая 1701 года вместе с шестью его соратниками, как самых злостных преступников, а затем его труп вывесили на острове посреди Темзы в назидание морякам всех судов, идущих в Лондон или покидающих его. Труп склевали вороны.

Не многие пираты Индийского океана решили, сколотив состояние, как Авери или Кидд, покинуть Мадагаскар и вернуться в Европу или Америку. Пираты не имели никаких связей с цивилизованным миром и общались только с американскими торговцами, которым они сплавляли свою добычу. Они сожгли за собой все мосты. Одевались как попало, питались, как аборигены, были многоженцами. Свободная жизнь и красоты острова удерживали их. Конечно, среди пиратов бывали и такие, кто, поверив в королевское «прощение», принимал решение вернуться в цивилизованный мир с сундуками, набитыми золотом и драгоценными камнями, но в конце концов и они отказывались от своего намерения.

Свобода прежде всего. Эта любовь к свободе оказалась первопричиной одного из интереснейших эпизодов в жизни Индийского океана.

Был некий француз Миссон, провансальский дворянин, но теперь трудно сказать, подлинное ли это имя. После долгих лет изучения гуманитарных и точных наук он заявил отцу:

— Хочу быть моряком.

— Будь по-твоему. Я устрою тебя на судно моего давнего друга господина де Форбена.

Форбен или Фурбин. Во всяком случае то не был известный флотоводец Клод де Форбен; скорее всего речь шла о другом моряке из этой известной семьи. Форбен взял Миссона на борт своего судна «Ла Виктоар», которое совершало плавания по Средиземному морю. Во время стоянки в Неаполе Миссон, который еще не успел забыть о своем

школярском прошлом (ему исполнилось двадцать пять лет), попросил разрешения съездить в Рим, чтобы посетить античные памятники. В Колизее он познакомился с молодым монахом-доминиканцем Караччиоли. Они так сдружились, что монах решил отправиться вместе с Миссоном в плавание.

Форбен взял и монаха, и друзья стали плавать вместе. Они с подлинным увлечением принялись за изучение морского дела. Когда в районе Ливорно два мавританских пиратских судна напали на «Ла Виктуар», молодые люди проявили доблесть в абордажном бою. В 1690 году Форбен получил приказ отправиться к Антильским островам для борьбы с англичанами. Однажды «Ла Виктуар» завязал бой с «Винчестером». Перестрелка длилась около двух часов. Палуба французского судна была усеяна трупами, как вдруг «Винчестер», в пороховой погреб которого попало шальное ядро, взорвался—грохот, высоченное пламя, дым. Когда он рассеялся, поверхность моря была совершенно чистой—ни щепки, ни обломков. Весь экипаж английского судна погиб.

«Ла Виктуар» лишился всех своих офицеров и половины команды. Миссон и Караччиоли уцелели. Миссон обратился к оставшимся в живых матросам:

— Прочтем молитву по покойникам, а затем падре сделает вам предложение от своего и моего имени.

После совершения молитвы люди с любопытством окружили монаха. Его речь сложилась давно, еще во время продолжительных бесед с Миссоном. Миссон дал ему слово, поскольку знал блестящие ораторские способности своего приятеля.

— Друзья мои, свобода человека священна!

От удивления матросы раскрыли рты. Монах продолжал свою речь:

— Да, свобода священна, а бог дал ее людям, чтобы они пользовались ею. Монархия, социальное неравенство, смертная казнь суть преступления против свободы!

Через несколько минут всех присутствующих охватил энтузиазм. Оратор завершил речь такими словами:

— Господин Миссон возьмет на себя командование судном, а я стану его помощником. Мы отправляемся на поиски свободы. Тот, кто не желает быть свободным, имеет право отказаться следовать за нами. Мы не будем чинить им никаких препятствий, и они сойдут на берег, где пожелают.

Матросы проявили редкое единодушие: никто не захотел остаться на берегу. Экипаж выбрал боцмана, самого умелого из оставшихся в живых марсовых. Он, как и все остальные, понимал под словом «свобода» занятие пиратством.

— Давайте поднимем,—предложил он,—черный флаг с черепом.

Миссон и Караччиоли выступили против.

— Мы не станем уподобляться обычным пиратам, которые ведут распущенную и бесчестную жизнь,—разъяснил монах.—А посему должны презирать такой флаг. Мы начали хорошее, правое и благородное дело—завоевание свободы. Поэтому мы поднимем белый флаг с образом свободы и девизом: «A Deo a Libertate» (Бог и свобода). Наш флаг станет эмблемой нашей чести и решительности.

Так и сделали. До нас не дошло ни одной репродукции флага этих поборников свободы. Вскоре после подъема флага «Ла Виктуар» захватил один английский шлюп и два голландских судна. Товар был продан в Картахене (Колумбия) без указания его происхождения. Сообразительные коммерсанты существовали и в этой стране, а девиз «Бог и свобода» не исключал другого, скрытого смысла: «Жить надо всем». Новоиспеченные пираты грабили, но не зверствовали. Более того, пираты имели свою идеологию. Когда в открытом море на широте Гвинеи они захватили голландское судно с грузом черных рабов, Караччиоли объяснил, что перепродавать их, как товар, нельзя:

— Ни один человек не имеет права посягать на свободу другого. Мы сбросили отвратительное иго рабства и добыли свободу не для того, чтобы поработать других. Конечно, эти люди отличаются от европейцев черной кожей, но они созданы сущим богом и наделены разумом, как и мы.

Негров освободили от цепей, одели и приняли в команду, за исключением тех, кто попросил высадить их на гвинейском берегу. Теперь команда стала называться братством. Поведение этих апостолов от пиратства удивительно: ведь Миссон и Караччиоли сформулировали Декларацию прав человека за сто лет до Великой французской революции и нашли смелость стать не только на словах, но и на деле антирасистами и врагами рабства.

Когда они огибали мыс Доброй Надежды, им встретилось английское судно. Завязался бой, в котором погиб английский капитан. Его похоронили на берегу, и Миссон оставил на его могиле следующую надпись: «Здесь покоится отважный англичанин». Английские моряки были поражены, что к ним хорошо отнеслись. Их заинтересовали идеалы «братства», и они попросились в него. Маленькое общество, состоявшее вначале из провансальцев и итальянцев, разрасталось. Караччиоли назначили капитаном захваченного судна, и они двинулись дальше. Плавание прервалось на некоторое время по следующей причине.

Оба судна пристали к Анжуану (сегодня принадлежит Франции), одному из островов Коморского архипелага. Подобные эпизоды были не редкостью в те времена — местный властитель встречает с распростертыми объятиями прибывших европейцев, поскольку находится в ссоре с соседним царьком: «Помогите свести с ним счеты!» В такую ловушку попался Магеллан. В Анжуане правила королева. Ее врага, султана соседнего острова, звали Мохели. Королева приложила максимум усилий, чтобы склонить на свою сторону новопривывших, и даже выдала свою сестру замуж за Миссона. Караччиоли, забыв об обетах безбрачия, женился на другой местной жительнице «из самой высокой знати». Остальные моряки последовали примеру своих предводителей: «свадьбы» стали предлогом для празднеств, гуляния продолжались до прибытия войск Мохели. Их разбили сразу после высадки. Затем поборники свободы решили уйти в море снова, но часть из них заявила: «Нам здесь хорошо, мы остаемся».

— Вы свободны.

Им выдали их долю добычи, чтобы облегчить устройство на суше. Перед

отплытием мужей жены сказали: «Мы отправляемся вместе с вами». Во имя свободы пришлось их взять с собой, хотя присутствие женщин на борту противоречит пиратским обычаям. Но собратья белого флага не считали себя пиратами.

В Мозамбикском проливе оба судна были атакованы шестидесятипушечным португальским кораблем, который не обратил внимания на белый флаг и девиз. В жестокой схватке «братство» потеряло тридцать человек, а португальцы — шестьдесят. На португальском корабле оказалось несколько бочонков с золотым порошком, что означало несколько месяцев беззаботной жизни.

Караччиоли получил в бою увечье — упавшая рея раздробила ему ногу. — Отрежьте ее.

Хирурги, плававшие на корсарских, флибустьерских и пиратских судах, не всегда были профессионалами. От них требовались решительность и быстрота. Неплохо, если на их стороне оказывалось счастье. Бывший монах даже не вскрикнул под ножом. Ногу выбросили акулам, а для Караччиоли плотник соорудил протез, с которым тот быстро свыкся. Выглядел Караччиоли живописно: нестриженная копна волос, одежда, как у всех остальных, смуглая кожа, задубленное морем лицо. Его вера в свободу не ослабла.

Когда корабли вошли в бухту Диего-Суареш в северной части Мадагаскара, моряки застыли в молчании, пораженные красотой местности. Миссон обратил внимание на то, что бухту с извилистым входом легко защищать.

— Вот нужное нам место.

Караччиоли согласился с ним. Место оказалось пустынным. Пираты вернулись на Анжуан, чтобы попросить — и получить за оказанную в свое время услугу — подкрепление из трехсот мужчин. На облюбованном месте началась валка леса, выросли первые постройки. Приступая к возведению поселения, Миссон обратился к своим людям:

— Среди нас есть французы, итальянцы, англичане, голландцы, португальцы, гвинейцы. Национальности здесь не в счет. Отныне все мы — жители города Свободы, который заложили здесь. Назовем его Либерталия, а сами будем называться либерами, что по-латыни означает «свободные люди».

Раздались приветственные возгласы. Так родилась республика Утопия. Либерталия и ее укрепления были построены из дерева. Город раскинулся на берегу речушки в одной из первых бухточек слева от входа в бухту Диего-Суареш. С окрестными деревушками завязались мирные отношения, что позволило решить проблему пропитания.

Миссон воспользовался спокойной обстановкой в своих новых владениях и снова ушел в плавание. В районе Килоа в кровавой схватке он потерял пятьдесят два человека и едва не погиб сам, но все же захватил пятидесятипушечный португальский корабль и триста человек экипажа. Добыча — деньги (200 тысяч фунтов стерлингов), инструменты, провизия и пленники — была очень нужной для Либерталии.

На обратном пути Миссон попал в необычную ситуацию. Он заметил небольшой шлюп и раздумывал, стоит ли тратить на него силы, как вдруг увидел, что над мачтой встреченного корабля взлетел черный

флаг. Грохнул выстрел. Крохотный пират, не испугавшись размера и пушек двух судов, дал предупредительный выстрел.

— Смелый коллега,— сказал Миссон.— Он заслуживает, чтобы мы нанесли ему визит вежливости. Спустите большую шлюпку.

— Капитан, отправьте меня,— вызвался старпом.

Лодка удалилась, а пушкари «Ла Виктоара» зарядили пушки для залпа.

Через полчаса капитан шлюпа Том Тью явился на борт «Ла Виктоара». Он начинал свою карьеру корсаром, а потом занялся обычным пиратством, чем и прославился. Миссон пригласил его посетить Либерталию.

Часть либеров сменила морскую профессию на сельскохозяйственные занятия. Вокруг города появились маисовые поля. На землях, отвоеванных у леса, паслись стада коров. Люди строили дома, разбивали огороды, разводили кур. Открылись кабачки, где продавались спиртные напитки. Рай, да и только. Вначале скептически настроенный Тью заявил:

— Остаюсь с вами. Но плавать не брошу. А здесь построю верфь.

Население города увеличивалось, появились ремесла. Исходные анархические порядки уже не удовлетворяли требованиям сложившегося общества. Кроме того, несмотря на общность интересов, возникали лингвистические затруднения. Попытка создания общего языка из набора французских, английских, португальских и голландских слов ощутимых результатов не дала.

— Надо,— заявил Миссон,— дать Либерталии свои законы.

Караччиоли и Тью согласились с ним, и населению было предложено принять нечто вроде конституции, которую одобрили все. От каждых десяти граждан Либерталии вне зависимости от национальности выбирался один представитель. Выборные лица образовали ассамблею «для выработки справедливых законов в целях наибольшего блага коммуны». Поспешно возвели здание городской ратуши, и ассамблея собралась на восьмидневную сессию, по завершении которой «было объявлено, напечатано и распространено большое количество разумных законов». В городе Утопии были даже печатники, а также печатные станки, оказавшиеся на каком-то захваченном судне. В одном из законов говорилось, что все имущество и скот будут поровну распределены между всеми гражданами и каждый получит в надел землю, которую будет обрабатывать. Коммуна превращалась в своего рода демократическую республику, провозглашавшую социальное равенство. Раздел имущества вызвал некоторые протесты, и Караччиоли, глашатай Миссона, произнес перед законодательной ассамблеей волнующую речь, после которой депутаты решили, что «верховная власть — сегодня мы сказали бы: функция арбитража и решения — должна быть доверена одному лицу, полномочия которого будут подтверждаться каждые три года депутатами». Этого Верховного главу следует именовать Хранителем и титуловать Высшая Светлость. Миссона тут же избрали Хранителем, Караччиоли — государственным секретарем, а Тью — Великим адмиралом.

Какая эволюция! Такое развитие событий напрашивалось само собой и в общем не вызывало сомнений.



С верфей Тью сошло два великолепных шлюпа. Их торжественно назвали «Анфанс» («Детство») и «Либерте» («Свобода»). Остальные корабли, в том числе «Ла Виктуар» и захваченные суда, периодически ремонтировались, поскольку большинство либеров продолжали заниматься пиратством. Миссон, Караччиоли, Тью бороздили море в районе Кейптауна, Маскаренских островов, аравийского побережья. Одна из экспедиций привезла в Либерталию сотню девушек от двенадцати до восемнадцати лет, так как «в колонии не хватало женщин». Общая казна, состоявшая из шелков, бриллиантов, золота, драгоценностей, никогда не пустела. Как и прочие пиратские городки Мадагаскара, Либерталия наладила прочные торговые связи с американскими негодянтами.

Трудно сказать, сколько времени продолжалось это процветание. В одном из современных трудов А. Луньон сообщает, что последний известный мадагаскарский пират, француз Ла Бюз, был схвачен и повешен на острове Бурбон в 1730 году. Но Либерталия исчезла раньше, между 1715 и 1720 годами.

Что же произошло?

Тью обходил Мадагаскар на судне «Ла Виктуар» в поисках новых колонистов для Либерталии. Он задержался на берегу с несколькими своими людьми. Неожиданно началась буря, и старый корабль потерпел кораблекрушение, затонув на глазах беспомощного Тью, который оказался вдаль от поселений. После нескольких недель блужданий по побережью от одной деревушки к другой он увидел два шлюпа. Заметив сигналы, они подошли ближе. На борту одного из них был Миссон. Спасены! Но Миссон принес печальные новости.

— На Либерталию напали аборигены. Они все сожгли и учинили резню. Караччиоли погиб, а мы, наверное, единственные, кто остался в живых. Нам удалось добраться до шлюпов, унеся с собой часть бриллиантов и мешков с золотом.

Город Утопия исчез в пламени и крови. От него ничего не осталось. Жаль, что название Либерталии, одного из интереснейших социологических опытов в истории, не упомянуто ни в Большом Ларуссе, ни в учебниках, ни в энциклопедиях, тогда как банальная жизнь Александра Селькирка приобрела широкую известность. Конечно, только талант великого романиста сделал из Селькирка Робинзона Крузо. История Либерталии могла бы стать темой интереснейшего фильма.

Миссон ненамного пережил свое творение. Он утонул во время кораблекрушения у берегов Гвинеи на пути в Америку, куда уговорил его отправиться Тью. Тью добрался до Нью-Йорка и прожил там несколько месяцев в роскоши. Его популярность росла с каждым днем. Тогда-то его и видели в карете вместе с симпатизирующим ему Флетчером. Но жизнь на суше казалась Тью монотонной, даже если он вел жизнь миллионера. Он снова ушел в море и погиб у берегов Аравии — ему в живот угодило ядро Великого Могола, чей корабль он решил взять на абордаж.

# IV

## Несчастливая звезда Жозефа де Кергелена

С 1 по 4 ноября 1941 года тяжелый крейсер австралийских военно-морских сил «Австралия» находился на якоре у островов Кергелен. Никто в Европе, кроме штабов союзников, не знал об этой странной стоянке. А сколько европейцев вообще слышало об островах Кергелен? Этот архипелаг лежит на юге Индийского океана. Его координаты — примерно 50° южной широты и 70° восточной долготы. Архипелаг Кергелен, расположенный в трех тысячах километров к юго-западу от Австралии, состоит из бесплодных пустынных скал, которые круглый год обдуваются ледяными ветрами. Когда «Австралия» бросила якорь вблизи островов, на них не было ни единой живой души. Крейсер выполнял ответственное задание. Вот уже несколько недель он бороздил Индийский океан и южную часть Тихого, от мыса Горн до мыса Доброй Надежды. «Вам надлежит разыскивать и уничтожать немецких корсаров, которые грабят и топят торговые суда союзников. Три немецких корабля — «Атлантис», «Комет» и «Пингвин» — замаскированы под торговые суда и имеют мощное вооружение». Один из корсаров, «Пингвин», за двадцать один месяц потопил двадцать два торговых судна союзников.

Эти новоявленные корсары были первоклассными моряками. Их суда неделями не подходили к берегу. Почта прибывала редко — при встрече с судном-заправщиком. В конце декабря 1940 года на «Атлантисе» вышли из строя конденсаторы. Главный механик доложил:

— Капитан, мы не сможем продолжать плавание, если не произведем серьезный ремонт.

— Сколько времени вам надо?

— Не менее сорока восьми часов.

Капитан бросил взгляд на карту:

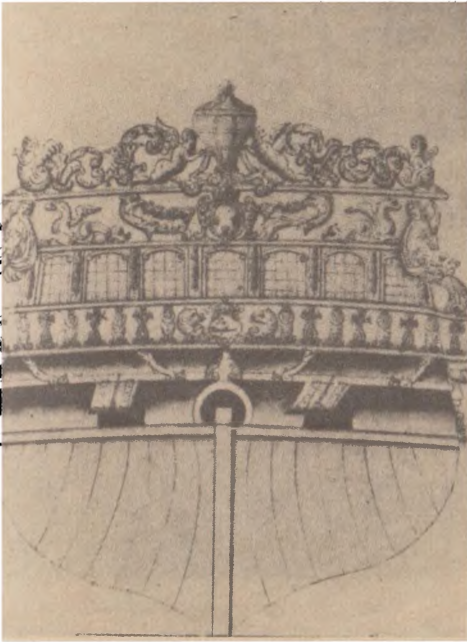
— Хорошо. Остановимся на архипелаге Кергелен.

Там, неподалеку от пустынного, угрюмого берега без каких-либо признаков растительности, команда корсара отпраздновала Новый год. Часть матросов высадилась на берег, но увидела лишь морских птиц, тюленей и пингвинов. Капитан корсарского судна категорически запретил охо-

гиться на животных: «Надо как можно быстрее уйти в море!» Но немцы все же оставили следы своего пребывания.

В начале ноября 1941 года, когда «Австралия» подошла к островам, капитан велел старпому отправить на берег шлюпку с несколькими людьми и обыскать берег. В песке были найдены пустые баночки из-под

*Чертеж странной судьбы Ио-Жозеф де Кергелен Трёмарек (1734—1797), который из-за прямого и неуживчивого нрава нажил себе много врагов и дорого заплатил за временную славу. Слева — корма «Дюфина», одного из его судов в 1775 году*



гуталина, щетки и бидоны. Гуталин оказался немецкой марки.

— Для нашего противника эти пустынные острова могут быть местом стоянки, районом встречи, — сказал капитан «Австралии». — Надо перекрыть подходы к архипелагу.

Крейсер поставил мины в фарватерах. Затем шифрованной радиогаммой известил Сидней, откуда новость поступила в лондонское Адмиралтейство: «На Кергеленах поставлены мины». Кергелены взяли реванш за полтора века почти полного забвения.

После открытия архипелага в 1772 году мореплавателем, именем которого он назван, острова пользовались отвратительной репутацией — оказываться бесполезными для всех и вся. Немецкие корсары, а затем «Австралия» доказали обратное — они имеют первостепенное стратегическое значение, поскольку лежат на пути любого судна, идущего из Южной Африки в Австралию и обратно.

Так состоялась реабилитация человека, чья судьба удивительно схожа с судьбой этих бесплодных островов. Его звали Ив-Жозеф де Кергелен Тремарек. Он открыл острова 12 февраля 1772 года, считая, что нашел Южную землю. На самом деле то была россыпь островов и скал (около трехсот) с одним лишь большим островом (7 тысяч квадратных километров; 120 километров с севера на юг).

*2 июня 1893 года. Команда последнего судна «Эр» участвует в официальной церемонии присоединения архипелага Кергелен к французским владениям.*



В судьбе островов и их первооткрывателя много общих черт — у человека тяжелый, замкнутый характер, не располагающий к дружбе, а острова труднодоступны. Жозеф де Кергелен в основном из-за отсутствия такта плодил себе врагов всю жизнь и дорого заплатил за преходящую славу первооткрывателя.

В XIX веке остров Кергелен служил тайной базой для охотников за тюленями и китобоев, среди которых французы занимали не последнее место. Но никто во Франции, даже французское правительство, не собирался подтверждать свое право на владение архипелагом. И только в 1893 году на Кергелен снарядили посольное судно «Эр», чтобы официально присоединить архипелаг к Франции и назначить резидентом Франции господина Рене Боссьера из Гавра, который вместе с братом получил концессию на пятьдесят лет для «коммерческой эксплуатации» островов.

Коммерческая эксплуатация свелась к неудачной попытке разведения овец. Суровый климат, транспортные трудности, первая мировая война

обрекли предприятие на провал, несмотря на усилия трех супружеских пар из Гавра, которые до 1928 года вели в Порт-Кувре на большом острове тяжелую и унылую жизнь.

Прошло еще много лет, и вот в канун второй мировой войны другой французский военный корабль, посыльное судно «Бугенвиль», подтвердило права Франции на архипелаг. Как мы видели, это не помешало

*«Натуралист Обер де ла Рю» — отливный знак Кергелен — унылых бесплодных скал, которые в год обдуваемых ветрами*



немецким корсарам остановиться там через несколько месяцев. А кто им мог помешать? «Бугенвиль» выполнял научную программу и отбыл, не оставив на островах ни одного человека. Но он доставил во Францию метеорологическую информацию, которая после войны решила судьбу островов в связи с бурным развитием гражданской авиации.

В 1947 году Колониальное управление научных исследований приступило к организации постоянных станций на островах Амстердам и Кергелен. В то же время эти острова объединили в южный район, подчиненный Верховному комиссару Мадагаскара. 1 января 1950 года первая постоянная миссия установила современные дома с отоплением, которые стали ядром будущего Порт-о-Франса. Среди ученых находился геолог и натуралист Обер де ла Рю, который в молодости некоторое время жил на большом острове архипелага Кергелен и считается лучшим знатоком островов. С 1951 года на острове постоянно живут двадцать восемь человек.

6 августа 1955 года французский парламент принял закон, по которому «остров Сен-Поль, остров Амстердам, архипелаг Крозе, архипелаг Кергелен и Земля Адели являются французскими заморскими территориями и именуются французскими владениями в Антарктике».

С тех пор научное значение архипелага Кергелен растет. По мнению



*Остров Кергелен*

ученых, совершавших в 1939 году плавание на «Бугенвиле», архипелаг занимает исключительно удобное положение для метеорологических и геофизических исследований. Ученые, которые с 1951 года сменяют друг друга в Порт-о-Франсе, на изолированном острове с суровым климатом, провели большое количество самых разнообразных исследований. А по международному договору 1959 года Антарктика была объявлена демилитаризованной зоной.

*Зюстелас занимает удобное положение для проведения метеорологических и геофизических исследований. Там находится постоянная научная база, откуда запускаются метеорологические ракеты и ведутся наблюдения за спутниками Земли. Там же изучают поведение пингвинов и других мигрирующих животных*



Своеобразное геомагнитное положение Кергелена позволяет проводить новейшие исследования в области ионосферы, космического излучения, земного магнетизма, атмосферной радиоактивности. В 1968 году с Кергелена в рамках советско-французского научного сотрудничества были запущены три французские исследовательские ракеты, наблюдения за которыми проводились с территории СССР. В 1974 году советские специалисты запустили с Кергелена двадцать метеорологических ракет. Для приема изображений с метеорологических спутников в Порт-о-Франсе установлена современная аппаратура.

Как любые изолированные острова, Кергелены представляют собой особый мир, где ученые занимаются палеонтологией. Если не считать мигрирующих животных (морских львов, нерп, пингвинов, больших бакланов, альбатросов, чаек, глупышей), природа Кергелен до прибытия человека была представлена только скудной флорой, способной выдерживать сильные морозы и ураганные ветры. Из рассказов потерпевших кораблекрушение в XIX веке известно, как трудно выжить на них. Практическое применение научных разработок позволило несколько улучшить положение — во многих ручьях разведены форель и семга.

Жозеф де Кергелен, по-видимому, не затеял бы своего предприятия, знай он, на какие трудности натолкнется использование его открытия в интересах человека. Но в 1769 году никто в Париже не обладал даром предвидения. Каждый горел желанием сделать новое морское открытие. Во втором томе «Великого часа океанов» я рассказал о Бугенвиле. Вернувшись из кругосветного плавания, он стал героем столичных салонов и был принят при дворе. Бугенвиль привез на французскую землю весомое доказательство реальности своего долгого путешествия — жителя дальних стран, «настоящего дикаря» Аутуру, брата царя Таити. Аутуру был представлен Людовику XV.

Для любого моряка той эпохи подобный пример был достоин подражания.

Поле исследований почти не имело границ, а открывателя ждала немалая слава. Ив-Жозеф де Кергелен Тремарек не мог отказаться от этой погони за славой, тем более что его амбиция имела под собой законные основания. Прочтите краткий перечень заслуг тридцатичетырехлетнего моряка.

В восемнадцать лет Кергелен — выпускник Брестского училища гардемаринов, куда принимали лишь аристократов по рождению, из которых состоял офицерский корпус королевского флота. Кергелен плавал в канадских водах, был на островах Зеленого Мыса, Антилах, принимал участие в корсарских королевских экспедициях; в его активе две кампании по защите дюнкеркских рыбаков на тресковых отмелях Исландии. Кергелен — хороший гидрограф. В 1766 году он направил в министерство военно-морского флота «записку о снятии или собранных планах». Там можно прочесть такую фразу: «Во всех землях, куда меня забрасывает служба, я провожу замеры, наблюдения и составляю карты побережий и портов, которые пополняют мой сборник».

В 1769 году, выполняя гидрографические работы на судне «Абер-Бракх», Кергелен по собственной инициативе организует первую лоцманскую школу французского флота; на следующий год министр дает ей статус



государственного училища. Кергелен избирается действительным членом Морской академии — отличие, которое вызывает ревнивую зависть многих коллег по офицерскому корпусу.

Что еще? У Кергелена есть влиятельные ходатаи. Его жена — родственница богатейших арматоров, семьи Коппенс из Дюнкерка. Его сестра Катрин состоит в браке с господином Пойо де Маролем, советником Высшего податного суда и влиятельным политиком. Кергелен не раз командовал на море. Ему исполнилось тридцать пять лет, и он шестой год ходит в лейтенантах<sup>2</sup>. В этом звании можно ходить вечно, если не «привлечь внимания» короля. Тогда тебя производят в капитаны первого ранга. К этому и стремится Кергелен, считая, что настал момент отличиться. Нужно совершить подвиг.

— Бугенвиль в своем кругосветном плавании не поднялся выше широты Магелланова пролива. Он даже не пытался открыть великий Южный континент.

Кто высказал эту мысль, Кергелен или нет, не суть важно. Она терзала умы морских офицеров, которые завидовали славе великого первопроходца.

В томе, посвященном Тихому океану, я упоминал о пресловутом вопросе Южного континента. В 1567 году испанский математик и мореплаватель Гамбоа пересказал вице-королю Перу легенду о вожде, который владел далеко на юге Тихого океана громадным континентом. В географии тех времен без религии обойтись было трудно, а она подтверждала легенду. Создатель установил на земле равновесие воды и суши. Поскольку к северу от экватора Тихий океан пуст, то на юге обязательно должен существовать большой континент. Амбиции Кергелена росли, поскольку еще никому не удалось найти Южный континент, хотя его поиски не прекращались. В Париже царил уверенность, что затеянное англичанином Джеймсом Куком путешествие преследовало именно эту цель.

«Надо опередить англича», — считает Кергелен.

И пишет министру: «Существует большая вероятность, что в районе островов Сен-Поль и Амстердам лежит большой континент, который должен занимать часть земного шара, начиная с 45° южной широты до полюса, то есть на громадном пространстве, куда еще никто не проникал».

Кергелену не приходится напоминать о том, что думают просвещенные люди и крупнейшие ученые мужи той эпохи, — континент, расположенный в южном полушарии на той же широте, что и Европа в северном полушарии, имеет, по-видимому, сходные географические и климатические условия; там должны жить высокоцивилизованные народы, а в недрах скрываться залежи ценных минералов. Новые виды растительности могут способствовать расширению количества продовольственных культур. И тому подобное. Бюффон<sup>3</sup> и его коллеги постоянно рассуждают на эту тему. Предлагая свой проект министру, Кергелен даже не обязан расписывать выгоды предприятия — за него это делают другие!

Трудно обрисовать Кергелена в те годы (1769—1770), когда он прилагает все силы, чтобы стать человеком, которого назначат главой экспедиции для исследования далекого юга. Борьба происходит в жестких условиях

конкуренции — в кулуарах министерства даже поговаривают о кандидатуре Бугенвиля.

Чистокровный бретонец, Кергелен в полной мере наделен основной чертой бретонского характера — упрямством. И внешне он выглядит истинным бретонцем: черные волосы и голубые глаза, тонкие губы, треугольное лицо — все выражает твердость духа. Несмотря на упрямство и боевитость, Кергелен постоянно сомневается в себе. И эта неуверенность либо укрепляет его решимость («Если не опережу Кука, я конченный человек»), либо, как мы увидим далее, парализует его волю и заставляет совершать ошибки. У этого бретонца трудный характер. Знают ли об этом в верхах? Во всяком случае ему поручают миссию особого характера. После аудиенции у герцога де Прален, военноморского министра, Кергелен, переодетый торговцем, отправляется на несколько недель по ту сторону Ла-Манша. И не просто в Англию, а в ее порты, чтобы «посетить» британские верфи. Вернувшись во Францию, Кергелен еще раз убедился в том, что ремесло тайного агента чрезвычайно опасно — только-только в Бресте отрубили голову некоему Александру Гордону из Вордхауза за слишком большой интерес к французским верфям. Миссия Кергелена выполнена с риском для жизни — хорошая отметка в личном деле.

После двух лет непрерывных демаршей, отказов и рекомендаций Кергелен получает от министра назначение для исследования далекого юга. «Инструкция», утверждавшая его миссию, датирована 20 марта 1771 года. Это официальная фальшивка в том смысле, что в документе не указана истинная цель путешествия. Кергелену предписано отправиться на остров Франс (сегодня Маврикий). «Вам надлежит снарядить «Беррье» (800 регистровых тонн), который стоит в порту Лорьян, и загрузить его инструментами, провизией, боеприпасами и другими нужными колонии вещами, а также перевезти тридцать человек из гарнизона острова Франс и прочих пассажиров. Затем на Вас возлагается миссия проверки дороги Гренье». Ниже мы расскажем об этой дороге.

5 апреля Кергелен прибывает в Лорьян, где капитан порта знакомит его с положением дел:

— «Беррье» — довольно старый корабль. 25 марта он поставлен для ремонта подводной части, а затем инженеры арсенала установили на борту дистилляционный аппарат для опреснения воды на случай, если иссякнут запасы питьевой воды.

26 апреля корабль готов к отплытию. Кергелен получает сумму, предназначенную для нужд экспедиции, — 600 золотых экю; на следующий день команде выдается денежное содержание за ближайшие полгода. Еще через день «Беррье» отбуксирован на рейд и ждет попутного бриза. Нетерпеливый Кергелен расхаживает по палубе, рядом с ним находится старпом, его друг лейтенант Сент-Аллуарн. Несколько опоздавших пассажиров должны прибыть на следующее утро.

— Мы не станем их ждать.

— А аббата Рошона?

— Чем он лучше других?

Сент-Аллуарн промолчал, но подумал, что отказ дожидаться аббата Рошона, официально назначенного для проверки дороги Гренье, может означать серьезной ошибкой. Что же такое дорога Гренье?

В 1769 году лейтенант Гренье, капитан корвета «Эр дю Берже», проложил кратчайший маршрут между островом Франс и Коромандельским берегом (восточное побережье полуострова Индостан, омываемое Бенгальским заливом). Официальный астроном, аббат Рошон, плывший на корвете, получил задание составить научную карту с указанием всех курсов и азимутов. Но Рошон, человек с отвратительным характером, поссорился с Гренье и даже разрегулировал октаны<sup>4</sup>, чтобы капитан и штурман ошибались в расчетах. На обратном пути ссора разгорелась с новой силой: Гренье утверждал, что дорога удобна, Рошон стремился доказать обратное. Морская академия склонялась к тому, чтобы поверить офицеру. Дело заинтересовало офицерский корпус, поскольку новая дорога позволяла выиграть десять — двадцать суток пути. В конце концов на Кергелена возложили официальную миссию проверить, кто прав — Гренье или Рошон. Эта проверка была второстепенной частью его плавания. Но приступить к своей тайной миссии — поискам Южного континента — он мог лишь по выполнении первой части поручения.

Однако из-за каких-то административных дрызг для проверки дороги Гренье на борт «Беррье» был назначен тот же аббат Рошон.

— Я уже высказал свое мнение по этому поводу.

Отправляйтесь с господином де Кергеленом. Проведете новые наблюдения вместе с ним.

Аббат отправился в Лорьян в раздраженном, даже злом расположении духа. Он тянул время, чтобы прибыть в порт 29 апреля поздним вечером, надеясь, что «Беррье» отплывет без него. Но на причале его ждал капитан порта:

— Господин аббат, лодка готова доставить вас на борт.

Дальнейшее уклонение стало невозможным.

Кергелен надеялся, что аббат, чей характер был уже притчей во языцех, опоздает к отплытию, но в то же время он желал его своевременного приезда. Он знал, что аббат везет в багаже совершенно необычайный для той эпохи инструмент — один из первых хронометров, хронометр № 6, конструкции инженера Берту. Берту надеялся получить за свое изобретение премию в 20 тысяч ливров, назначенную часовщику, которому удастся создать часы с точностью хода до тридцати минут за полгода.

Хранение времени начального меридиана с минимальной ошибкой означало возможность правильного определения долготы, о чем тщетно мечтали все мореплаватели той эпохи.

Вот так обстояли дела, когда вечером 29 апреля 1771 года аббат с ценнейшим хронометром в руках ступил на палубу «Беррье». Первая встреча с Кергеленом была прохладной. Аббату подали ужин и разместили его в каюте. Весь день 30 апреля прошел в ожидании благоприятного ветра. Наконец 1 мая задул свежий береговой бриз, «Беррье» поднял паруса, обогнул мыс Круа и вскоре скрылся за горизонтом.

Переход до острова Франс прошел без происшествий. 20 августа, через

три месяца и три недели после отплытия (среднее время путешествия), «Беррье» бросил якорь на рейде Порт-Луи. За время перехода Рошон восстановил против себя всех офицеров корабля. Во-первых, он то и дело отпускал едкие замечания по адресу присутствующих моряков. А кроме того, будучи подозрительным человеком, он проводил наблюдения в одиночку и то во всеуслышание объявлял результаты, то скрывал их ото всех.

В Порт-Луи Кергелена ждали два человека — губернатор, также уроженец Бретани, капитан первого ранга дю Дрене, и интендант Пуавр. Кергелен сообщил им о тайной цели своего путешествия — открытии Южного континента, за которым последуют создание колоний на этой земле и расширение торговли, что благоприятно скажется на развитии острова Франс.

— Мы поможем вам во всем.

В августе 1771 года на острове Франс находились люди, многие из которых вскоре приобрели известность. На рейде стоял королевский фрегат «Ла Бель Пуль», на котором один из мичманов носил имя Гало де Лаперуз. В той же гавани находились два королевских военнотранспортных судна — «Маскарен» и «Марки де Кастри» — под командованием капитана первого ранга Мариона Дюфрена, которому поручено вернуть Аутуру, протеже Бугенвиля, на родной остров. В Порт-Луи живет ботаник Коммерсон из экспедиции Бугенвиля. Получив выговор за то, что провел на борту «Этуали» свою любовницу, переодетую в слугу-мужчину, Коммерсон предпочел остаться на острове Франс. Коммерсон и Рошон — давние друзья, и по прибытии «Беррье» аббат начинает обрабатывать ботаника:

— Этот Кергелен — осел, сторонник старой школы. Он плавает, исчисляя пройденный путь, и не верит в пользу хронометров.

У Коммерсона прекрасные отношения с интендантом Пуавром, которому он пересказывает слова аббата, и тот верит ему. Когда Кергелен сообщает о своем намерении вскоре отправиться в Индию для проверки дороги Гренье, аббат Рошон с усмешкой заявляет:

— Я не собираюсь терять свою репутацию, плавая с капитаном невеждой. Лучше отправлюсь с Марионом Дюфреном.

— Хорошая мысль, — говорит интендант Пуавр.

— Нет, — возражает губернатор дю Дрене. — На острове распоряжаюсь я. Если аббат Рошон не хочет плыть с господином де Кергеленом, он не поплывет вообще.

— Хорошо, я остаюсь.

И Рошон остается, радуясь, что ему снова удалось посеять раздор между людьми.

По-видимому, Кергелену было все равно, поплывет астроном вместе с ним или нет. Через три недели он подготовился к отплытию для выполнения первой части официальной миссии — проверки дороги Гренье. 13 сентября, оставив «Беррье» в порту (слишком старый и тяжелый корабль для будущего путешествия к Южной земле), Кергелен отплывает на военнотранспортном судне «Фортюн». Грузовой корвет<sup>5</sup> «Гро Вантр» (толстое пузо), которым должен командовать его друг Сент-Аллуарн, сопровождает его. Но Сент-Аллуарн заболел и не смог

отправиться в путь — на время путешествия в Индию его заменяет мичман Буагеенек. Плавание походит на генеральную репетицию будущей экспедиции. Рошон исчез. Его никто не ищет. Времени терять нельзя. Кергелен стремится побыстрее разделаться с первой частью миссии. Он тщательно выполняет ее, следуя указаниям Гренье, и, доказав правоту последнего, 7 декабря возвращается на остров Франс. Начинается южное лето.

В Порт-Луи он снова встречается с Рошоном, аббатом-астрономом, который не устает сеять клевету и пока не знает, что ему крупно повезло, когда он не получил разрешения уйти в плавание с Марионом Дюфреном, чья экспедиция закончилась трагически. Во время остановки на острове Бурбон Аутуру заразился оспой и умер в Кейптауне, а Дюфрен продолжил путешествие, направляясь в Тихий океан. Вся его экспедиция погибла на Новой Зеландии в середине следующего года — 12 июня 1772 года.

Кергелен спешит пуститься в новое плавание. Наверное, он проявил слишком много нетерпения, скажут позже недруги. Особенно потому, что во время путешествия в Индию и обратно он обратил внимание на недостатки такелажа «Фортюны», который перегревался и ослабевал. После нескольких месяцев плавания команды кораблей нуждались в отдыхе. Но начался подходящий сезон, и медлить было опасно. Другая причина нетерпения — Марион Дюфрен отплыл два месяца назад: может, он тоже направился к югу? 14 января 1772 года, через месяц после возвращения, Кергелен пишет министру: «Завтра отплываю на «Фортюне» вместе с «Гро Вантром», чтобы исполнить самую почетную, славную и трудную часть моей миссии. Осмелюсь надеяться, что, пройдя все моря и командуя судами уже двенадцать лет без перерыва, я добьюсь милости короля». Пока все идет по его планам. Остается найти Южный континент. По возвращении — слава, продвижение по служебной лестнице, победа над завистниками из офицерского корпуса.

Вечером 15 января 1772 года все население и чиновники Порт-Луи собираются на причале. Вряд ли люди знают, куда отправляется Кергелен, хотя всеобщий энтузиазм и официальные речи (Рошона нет, но присутствует Пуавр) заставляют думать, что цель плавания уже не покрыта непроницаемой тайной. Светские дамы машут носовыми платочками, на прекрасные глаза навертываются слезы. Утром 16 января, подгоняемые свежим пассатом, оба судна отправляются в путь. 18 января Кергелен обгибает остров Бурбон и берет курс прямо на юг.

Первые страницы судового журнала не содержат ничего интересного. В ночь с 28 на 29 января 1772 года ложная тревога — вахтенный заметил песчаную мель. На море спускают шлюпку, чтобы удостовериться, что море глубокое, а речь идет о косяке маленьких рыбок, плавающих у поверхности и выставляющих наружу нечто вроде паруса или шапочки (треугольный хрящик). Суда снова пускаются в путь. Менее быстрый и маневренный «Гро Вантр» все время отстает. Его надо ждать, ложась в дрейф перед наступлением ночи. Сильный ветер не стихает, море постоянно волнуется, и приходится идти только с частью парусов.

1 февраля в районе с координатами 37° южной широты и 52°30' восточной долготы над судами появляются крупные морские ласточки.

— Земля близко.

Какая земля? Кергелен на «Фортюне» и Сент-Аллуарн на «Гро Вантре» мобилизуют свободных от вахты матросов, среди которых с появлением птиц царит возбуждение.

— Луидор тому, кто первым заметит землю.

Так проходят первые дни февраля—каждый человек до рези в глазах всматривается в пустынный горизонт. Птицы—альбатросы, крачки, фрегаты, бакланы—во все большем количестве летят с юга навстречу двум судам, которые продвигаются по бурному морю, иногда в густейшем тумане. Поход к южному эдему не похож на увеселительную прогулку.

И вдруг 5 или 6 февраля птицы исчезают.

Быть может, они не заметили землю? Матросы в недоумении, обескуражены Сент-Аллуарн. Почему глава экспедиции вместо того, чтобы идти прямо на юг, откуда летят птицы, все время меняет курс: юго-восток, юг, юго-восток, словно находится во власти колебаний? Можно предложить лишь одно объяснение—Кергелена терзает навязчивая идея, что Марион Дюфрен, ушедший раньше него с острова Франс, тоже хотел проверить, не начинается ли с 45° южной широты земля Кергелен, которому поручена разведывательная миссия, подозревает Дюфрена в нелояльности. Неужели Кергелен преследует два судна Мариона Дюфрена? И как он поступит, если достигнет их? На этот вопрос нет ответа. Как бы то ни было, 7 февраля Кергелен берет курс прямо на юг, и птицы снова появляются.

Погода резко портится. Темно-зеленое море обрушивает на «Фортюн» и «Гро Вантр» все более высокие волны. Все чаще падают густые внезапные туманы. Яростный ледяной ветер сотрясает такелаж—термометр ползет книзу, падает барометр. А Кергелен—и не он один—думал обо всем, кроме вероятности встречи с таким климатом «в этих широтах, соответствующих широтам Франции». Де Бугаеенек, старпом «Гро Вантра», записывает в своем дневнике: «...мы покинули остров Франс с экипажем, привыкшим к плаваниям в районе Мадагаскара, где жаркий климат, и матросы имеют лишь одну рубашку на теле и одну в запасе». Люди буквально плачут от холода во время выполнения работ.

Два дня спустя последние сомнения исчезают—земля поблизости. «Пингвины» и «морские волки» (морские львы и нерпы), замеченные вахтенными, подтверждают близость суши.

Но хотя стоит середина южного лета, погода ухудшается с каждым днем—град, ледяной дождь, снег, туманы сменяют друг друга над штормовым морем.

Кергелен, часто стоявший рядом с рулевым, то и дело поднимает голову и с опаской поглядывает на верхние паруса. Если такелаж сломается, то именно там. Сожалеет ли Кергелен о том, что не укрепил его, вернувшись после проверки дороги Гренье? Он ни разу не обмолвился по этому поводу. Если разгневанное море унесет мачту, предприятие обернется катастрофой, кораблекрушением. Вернуться на остров Франс для ремонта? Для выдачи матросам теплой одежды?

— Нет, мы уже у цели.

Кергелен никому не говорит о своих намерениях и утром 12 февраля зовет старшего боцмана Бьенбуара:

— Два луидора тому, кто первым увидит землю.

Долгожданный крик раздается в тот же день в шесть часов вечера.

Вскоре становится ясно: перед ними лежит небольшой остров, но после стольких дней плавания по пустынному морю может статься, что маленький остров является предвестником континента? Ведь и Колумб вначале открыл остров. Всю ночь оба судна, почти борт к борту, пытаются удержаться вблизи земли, уже окрещенной островом Фортюны. Течения сносят их, возбужденные офицеры и матросы только и думают о сделанном открытии. Какие люди встретят их в столь суровом климате? Нечто вроде лапландцев или финнов, закутанных в шкуры? Утром 13 февраля появляется новый остров. Люди всматриваются в горизонт через просветы тумана. В шесть часов из тумана медленно выползает громадная гора. Справа и слева горы пониже. Редкий луч солнца в 7 часов рассеивает последние страхи. Земля перекрывает весь горизонт, ошибка исключена — Южный континент найден.

Шлюпка с «Фортюны» отправляется на «Гро Вантр» за Сент-Аллуарном. Офицеры поднимают бокалы с игристым луарским вином. Командам выдают двойную порцию пищи и стакан водки.

Ветер немного стихает, и море успокаивается. Открытая земля — угрюмая черная громада со снегом и ледниками на вершине — ничем не напоминает южный эдем, мечту географов того времени. Кергелен рассматривает берег в подзорную трубу — никаких признаков человека.

Мы ничего не узнаем, не высадившись на берег, — говорит Кергелен. — Старший помощник «Фортюны» господин де Розили отправится на нашей шлюпке «Муш» к берегу, замеряя глубины и выбирая наилучшие проходы для «Гро Вантра», чтобы он мог стать на якорь. Я останусь здесь. Когда будет найдена хорошая якорная стоянка, я присоединюсь к вам. И тогда от имени короля Франции объявлю Южную землю владением Франции и оставлю две бутылки с пергаментом в каждой. Кроме того, в шлюпке займут место четыре вооруженных солдата, чтобы предотвратить любое нападение со стороны аборигенов.

Не рисковать «Фортюной» — решение разумное, поскольку ее такелаж в плохом состоянии и может не выдержать крутого маневра вблизи берега. Кергелен измеряет высоту солнца и вычисляет свое местонахождение: 49°40' южной широты, 60°10' восточной долготы. Ошибка в определении долготы связана с отсутствием хорошего хронометра и равняется 240 морским милям, то есть примерно 450 километрам. Танцующая на волнах, шлюпка «Муш» удаляется вместе с «Гро Вантром». Кергелен видит их в последний раз. Конец предприятия ознаменован цепью разрозненных, незавершенных, ошибочных и драматических поступков.

Представьте себе два судна под серым небом на сером беспокойном море. Грузовой корвет «Гро Вантр» — укороченный вариант трехмачтового линейного судна с раздутыми боргами. Двухмачтовая шлюпка «Муш» с единственным поднятым парусом выглядит крохотной. «Муш» идет впереди «Гро Вантра» к берегу, но встречный ветер мешая ее продвижению. Видя ее беспомощность, Сент-Аллуарн спускает лодку.

Доверяю вам честь, — говорит он своему помощнику, господину де

Буагеенуку,—первым ступить на берег Южного континента.

Южный континент выглядит совсем близким, но сильный ветер, скалы и течения затрудняют путь к суше. Когда лодка поднимается на гребень волны, она кажется совсем маленькой на фоне шлюпки. В пять часов пополудни ее насквозь промокшие пассажиры наконец ступают на пологий берег. Вот краткий отчет де Буагеенка о выполнении порученной ему миссии:

«Вначале от имени короля я велел установить флаг. Затем мы прокричали три раза: «Да здравствует король!» — и дали три залпа из мушкетов. Берег покрыт мхом, растет дикий кресс-салат, земля очень черного цвета. Долина тянется в длину на три-четыре лье, ее ширина не превышает полулье. Потом она исчезает меж двух холмов. Долина покрыта водой, по-видимому, от таяния снега, который лежит на горах. В глубине бухты, как нам показалось, растут невысокие деревья. На берегу колония пингвинов ростом два-три фута и морских львов.

Легкость, с которой мы приблизились к животным, свидетельствует, что эта часть земли необитаема. Едва сойдя на сушу, я тут же был вынужден отправиться обратно».

Сегодня можно судить о точности описания. Старпом ошибся лишь в одном — на Кергеленах деревья не растут.

С трудом вернувшись на «Гро Вантр», Буагеенек доложил об увиденном Сент-Аллуарну. На борту «Гро Вантра» находились также лейтенант Розили и матросы со шлюпки «Муш». Им пришлось покинуть ее после потери мачты. Все офицеры смотрели в сторону открытого моря, пытаясь разглядеть «Фортюн». Наступила ночь, но судно так и не появилось. Утром море по-прежнему было пустынным. «Гро Вантр» продолжал крейсировать в окрестностях острова 14, 15, 16, 17 и 18 февраля. 19-го числа, отказавшись от поисков главы экспедиции, Сент-Аллуарн воспользовался попутным ветром и взял курс на восток. Он надеялся, что найдет там лучшую погоду и даст отдых экипажу.

Крейсируя с 16 по 18 февраля в районе острова Фортюны, Кергелен и Сент-Аллуарн разошлись, не заметив друг друга. Встреча состоялась бы, не окажись Кергелен слишком далеко в открытом море. Его все больше и больше беспокоило состояние гнилого такелажа. Это отмечено и в судовом журнале, конфискованном накануне его процесса: «Боцман и все марсовые заменяли бегучий такелаж<sup>6</sup>, чтобы усилить выходящую из строя часть стоячего такелажа»<sup>7</sup>.

18 февраля, так и не приблизившись к берегу и не заметив «Гро Вантр», Кергелен решил вернуться домой. «Фортюн» не может дольше оставаться в море в суровых условиях вблизи Южного континента, к тому же половина матросов страдает от жестокой простуды. «Гро Вантр» может вернуться на остров Франс самостоятельно.

— Курс на север,—приказывает Кергелен.

Зачем тянуть дальше? Миссия выполнена, поскольку Южный континент найден на 49°40' южной широты и 60°10' восточной долготы. Уверен ли Кергелен в том, что открыл именно Южный континент? Неизвестно, но действует он так, словно совершил великое открытие.

«Отдали якорь в Тру-Фанфарон» — такая запись сделана в судовом



журнале «Фортюн» 16 марта 1772 года. (Тру-Фанфарон — якорная стоянка в Порт-Луи на острове Франс). У судьбы свои уловки. Сразу же по прибытии Кергелен облегченно вздыхает: Марион Дюфрен не вернулся, и некому будет оспаривать приоритет открытия.

Команде запрещено сходить на сушу и рассказывать кому бы то ни было о виденном во время путешествия. Приказ никого не удивляет: еще со времен финикийцев повелось, что капитаны сообщают о своем открытии лишь то, что считают нужным. Шлюпка Кергелена подходит к причалу, где после сигнала наблюдательного поста собралась часть населения; в первых рядах стоят губернатор дю Дрене и интендант Пуавр. Отсутствует лишь аббат Рошон. Он так и не появился.

— Я открыл Южный континент.

(Объятия, приветствия — первый поцелуй славы. Кергелен не ступил на новый континент, даже хорошенько не разглядел его; более того, он не знает, пристал ли к берегу хоть один человек из его экспедиции, поскольку он разминулся с «Гро Вантром». Неважно. В запале первых слов Кергелен не упоминает ни о холоде, ни о ветре, ни о негостеприимном характере открытых земель. Доказательство — письмо интенданта Пуавра военно-морскому министру, датированное 20 марта:

«Вы поймете, монсеньор, каким важным окажется это открытие впоследствии. Господин де Кергелен нашел проходы, где нет ледяных полей и прочих ужасов, преградивших путь самым отважным морякам. И мне кажется, не будет поспешным, если мы как можно быстрее пожнем плоды этой славной экспедиции». Господин Пуавр мечтает о создании новой колонии.

Быть может, размышляя над письмом, Кергелен нашел его слишком оптимистичным! В этом нет ничего невозможного, поскольку на следующий день Пуавр, продолжая осыпать хвалебными словами первооткрывателя, становится куда сдержаннее в своих предсказаниях. Он говорит об открытии на южных землях рыбных промыслов, которые могут оказаться столь же доходными, как и рыбная ловля «на отмелях Нью-Фаундленда». В этих строках реализма побольше.

Кто повезет в Версаль письма Пуавра и губернатора, подтверждающие открытие? Конечно, сам Кергелен. Железо надо ковать горячим, и не один посланец не проявит столько усердия и быстроты, как первооткрыватель.

27 марта «Фортюн», подлатанная за десять дней, снова уходит в море. Кергелен подвергает свой измотанный экипаж новому суровому испытанию и, как всегда, не щадит себя. Стоит ли делать остановку в Кейптауне для пополнения припасов? Ни в коем случае — Кергелен огибает мыс Доброй Надежды и опять уходит в открытое море! «Фортюн» бросает якорь в Бресте через три месяца и двадцать дней после отплытия с острова Франс. Команда практически лишилась людей, способных нести службу: изможденные матросы валяются на койках, десять человек уже умерли, еще трое умирают через несколько дней в больнице. Сам Кергелен болен цингой — кровоточат десны и распухли суставы, но он ступает на берег и на следующий день садится в карету, чтобы побыстрее домчатся до Версаля. Он прибывает во дворец 23 июля с хвалебными письмами Пуавра и дю Дрене. Никто его

не ждал, никто ни о чем не подозревал. Его появление при дворе подобно взрыву бомбы.

Столь откровенная погоня за лаврами вынуждает нас в недоумении развести руками. 25 июля измотанный Кергелен принят королем в Компьене. Он выходит из королевского кабинета капитаном первого ранга и первым кандидатом на получение ордена Святого Людовика. Король разрешил ему тут же носить крест, который лично прикрепил к лацкану его офицерского сюртука.

Вот она, слава, наконец!

Кергелена чествуют, как героя. Быть может, даже с большей помпой, чем Бугенвиля два года назад. В Париже он останавливается у своей сестры Катрий, муж которой Пойо де Маролль служит контролером интендантской службы флота. В салоне Мароллей часто можно встретить человека, считающегося крупнейшей научной величиной своего времени,— господина де Бюффона. Там же можно побеседовать с герцогом д'Эгийоном, министром иностранных дел. Все складывается как нельзя лучше, и восхождение господина де Кергелена вверх по служебной лестнице представляется неизбежным и необратимым.

Но вскоре возникают трудности. И прежде всего их чинит офицерский корпус: продвижение вперед в обход восьмидесяти шести человек, которые тихо и спокойно ждут повышения в чинах, не может пройти безнаказанным. Эти восемьдесят шесть недовольных желают разобраться в открытии и радуются письмам аббата Рошона. Одно из писем пришло в Брест сразу же после возвращения Кергелена. В нем против Кергелена выдвинуто серьезное обвинение— он бросил на произвол судьбы (а может, и просто утопил!) «Гро Вантр». А из Бреста мадам де Монтеклерк, сестра господина де Розили (старпома «Фортюны», оставшегося на борту «Гро Вантра» после безуспешных попыток шлюпки «Муш» подойти к берегу), прислала письмо военно-морскому министру. В нем она просила сообщить о судьбе брата и высказывала откровенное подозрение по отношению к Кергелену.

«Гро Вантр» вернулся на остров Франс 5 сентября. Его команда и офицеры были на грани крайнего измождения. Сент-Аллуарн и один мичман умерли через несколько дней после возвращения. Де Розили остался в живых. Но в июле о судьбе «Гро Вантра» ничего не знали, и с обвинениями аббата Рошона приходилось считаться.

Кергелен, казалось, или не обращал внимания на эти слухи, или сознательно пропускал их мимо ушей. А в офицерском корпусе росло сомнение, поскольку открытие больше походило на чудесную легенду. В конце сентября британская газета опубликовала сообщение своего корреспондента из Парижа: «В столице только и говорят о земле, недавно открытой господином де Кергеленом в южных водах. Она населена. Там процветают искусства и живут цивилизованные люди. По словам господина Кергелена, с этими народами легко установить выгодные коммерческие связи». Пытался ли Кергелен опровергнуть эти бессмысленные утверждения? Нет.

2 августа 1772 года морской министр диктует приказ следующего содержания: «Отправить в ближайшее время в Южную землю вторую экспедицию, с тем чтобы предупредить всяческие разногласия с

британским правительством и произвести присоединение новой земли к Франции в надлежащей форме. Поднять там французский флаг и поставить постоянный караул. Начальником экспедиции из пяти судов назначается господин Феррон де Канго».

Почему не Кергелен? Министр об этом не говорит. Когда объявлено о подготовке новой экспедиции, Кергелен молчит и не протестует. Разве у него нет желания вновь увидеть Южный континент? Как бы там ни было, Феррон де Канго отплывает в начале сентября из Лорьяна в направлении Кейптауна. Там он должен вскрыть запечатанный пакет, врученный ему министром.

Нет, к Южной земле должен отправиться Кергелен. Я желаю этого. Эти слова произнесены 16 сентября королем. Может быть, Людовик XV желает отправить Кергелена на поиски «Гро Вантра» (во Франции еще не известно, что он уже вернулся на остров Франс) или возложить на него обязанности по эксплуатации открытия, сомнения в истинности которого высказываются кое-кем вслух? А может, он желает видеть скорейшее установление французского владычества на новом «континенте»? Неизвестно. Кергелен должен снова выйти в море, поскольку желание короля — закон. А посему следует послать курьера вдогонку за господином Ферроном де Канго и запретить ему дальнейшее выполнение задания. Приказы и контрприказы идут один за другим в течение нескольких месяцев — Кергелен по-прежнему купается в славе, но он словно запутался в силках своего собственного открытия. И почти весь офицерский корпус высказывает все более открытую враждебность.

Осень, а затем весна 1773 года проходит в подготовке экспедиции. Неповоротливость администрации, заботы об экономии задерживают снаряжение судов, а Кергелен ведет себя так, будто по-настоящему верит в возможность эксплуатации южных земель. Его речи звучат совершенно искренне, когда он говорит о строительстве домов и о поселении там сотни колонистов. Он искренен, беспечен и дальновидностью не отличается. К несчастью для Кергелена, герцог Круа, королевский наместник, правитель Артуа и Фландрии, близкий друг короля, «болен» географией, и его прямо-таки заворожил вопрос, какие земли лежат в южном полушарии. Он оказывает поддержку Кергелену. Почему к несчастью? Да потому, что без его настойчивости вторая экспедиция на Южный континент могла вообще не состояться и Кергелен избежал бы катастрофы.

По настоянию де Круа программа экспедиции приобретает широкий размах. Кергелен должен: 1) бросить якорь у открытой земли; отыскать «Гро Вантр», устроить там колонию (таким образом удастся обогнать Кука, который отправился во второе путешествие); 2) пройти вдоль берега «континента» к востоку и основать на нем города, дав им названия всех европейских столиц; 3) после этого путешествия вокруг полюса вернуться во Францию, обогнув мыс Горн.

Кергелен покидает Брест 14 марта 1774 года. Капитану первого ранга и кавалеру ордена Святого Людовика исполнилось тридцать семь лет. Он оглящен сомнительной славой, окружен безграничной завистью и с самого начала допускает серьезный просчет. Его «товарищи» по офицерскому корпусу сделали так, что он не смог выбрать ни матросов,

ни офицеров. «Ролан», где поднят его флаг, представляет собой шестидесятичетырехпушечный корабль (900 регистровых тонн). Он слишком велик, тяжел и только что сошел со стапелей. Недоброжелатель Росневе командует вторым судном экспедиции, корветом «Уазо». На борту «Ролана» находятся два астронома, один натуралист, один инженер, несколько колонистов с острова Франс, среди которых три женщины. На борту оказывается и четвертая пассажирка — Луиза Сеген, которую Кергелен тайно провёл на судно за несколько часов до отплытия. В этом его ошибка.

Луиза Сеген — девица сомнительной репутации, а Кергелен усугубляет свою вину тем, что не только тайно проводит с нею ночи, но и приглашает за свой стол. За священный стол капитана, к которому приглашаются (традиция сохранилась во флоте до сих пор) только выдающиеся пассажиры. Первые результаты не замедлили сказаться — резкое ослабление дисциплины. Офицеры ведут себя как хотят, а Кергелен не осмеливается взыскивать с них за проступки.

Прочие результаты просчета скажутся позже, но уже с первых дней все словно восстает против экспедиции. Громадный «Ролан», судно слишком новое и не «обкатанное» морем, оказывается негерметичным — портится подмокшая провизия. По прибытии в Кейптаун (29 марта) приходится разбить на берегу походный госпиталь для восьмидесяти больных.

А когда корабли снялись с якоря (11 июля) и взяли курс на остров Франс, резко упал барометр, горизонт почернел, яростный ветер поднял огромные пенные валы. Диаш был прав, когда нарек южную оконечность Африки мысом Бурь. Из двух терпящих бедствие судов «Ролан» находится в худшем состоянии. Он потерял все мачты. Только 29 августа «Ролан» с трудом добирается до Порт-Луи на острове Франс.

В колонии уже нет ни дю Дрене, ни Пуавра. Их сменили шевалье де Терне, губернатор, и Майар де Нель, интендант. Обоих уже давно обработал аббат Рошон, который вскоре уезжает во Францию и сеет там ядовитые плевелы. Кроме того, на остров Франс уже вернулся «Гро Вантр», и власти острова располагают точной информацией от тех, кто остался в живых, в частности от Буагеенека, ступавшего на «Южный континент». Кергелен не знает этого и удивлен ледяным приемом.

— Для продолжения миссии, возложенной на меня королем, мне нужны припасы и ремонт «Ролана».

Припасы — пожалуйста, правда, за деньги, ну а ремонт:

— В порту валяется множество деревянных брусьев и снастей, брошенных за ненадобностью другими мореплавателями. Выбирайте, сколько душе угодно.

В обстановке открытой враждебности — ее выказывают все и в довольно грубой форме — Кергелен не теряет мужества, но его упрямство лишь вредит ему.

17 октября флотилия под командованием Кергелена — «Ролан», «Уазо» и «Дофин» (последнее судно Феррона де Канго, оказавшееся на острове Франс) — выходит в море и берет курс на Южную землю. Через неделю интендант Майар де Нель пишет в Версаль отчет о пребывании Кергелена на острове: «Этот офицер, которым все недоволены, выказы-

вает раздражение по любому поводу». Нель сообщает о скандальном присутствии девицы Сеген на борту «Ролана»: «Она продолжила путешествие». И наконец, Нель затрагивает вопрос финансов: «Господин де Кергелен хотел, чтобы за все расплатилась колония...» Сколько раз финансовые махинации оставались безнаказанными до и после Кергелена? Но в его случае, хотя Кергелен только намеревался сделать это, обвинение будет фигурировать в деле.

Луиза Сеген проявила немалое мужество, «продолжив путешествие» в негостеприимные дали на борту судна, команда которого была пополнена правонарушителями колонии. Сегодня у нее бы взяли не одно интервью.

Экспедиция закончилась куда более жалким результатом, чем первая, если судить по подготовке и финансовым затратам. Все три судна добрались до южных земель 14 декабря. Погода была ужасной. На море было столь сильное волнение, что тяжелый «Ролан» с его хрупкими мачтами (та же проблема, что и с «Фортиной») во время первого путешествия, и это будет поставлено в вину Кергелену) маневрировать не мог. Все попытки отыскать хорошую якорную стоянку оказались тщетными. Успеха добился лишь мичман де Рошгюд с «Уазо». 7 января 1774 года этому офицеру удалось высадиться на берег и оставить бутылку — еще одну! — об открытии. Ни о каком карауле не могло быть и речи, тем более что флаг никто не поднимал. Пойти вдоль берега к востоку, чтобы обогнуть мыс Горн, оказалось невозможным, поскольку испортилась провизия и снова начались болезни. Решение о возвращении было принято 18 января после ряда тщетных попыток высадиться на берег. Это был абсолютный провал экспедиции, к величайшей радости антикергеленовской фракции офицеров. Кергелену не хотелось снова встречаться с Майяром де Нелем, и он направил суда на Мадагаскар. После короткой стоянки в Антонжиле с 18 по 21 марта и отдыха в Кейптауне с 6 мая по 26 июня экспедиция вернулась в Брест 7 сентября 1774 года. В тот же вечер Кергелен тайно высадил Луизу Сеген на рыбацкое судно. Он потерял тридцать человек, в том числе гардемарина д'Аше, родственника графа д'Аше, вице-адмирала Франции. Статьи обвинения были готовы, и завистники из офицерского корпуса могли праздновать победу. Все спешили расправиться с Кергеленом. Его процесс начался в октябре, хотя Кергелен еще не вполне оправился после изнурительного путешествия и ужасно страдал от последствий цинги.

Процедура полностью соблюдена. Вначале заседает назначенный командующим флотом в Бресте комитет, которому поручено разобрать дело, поступившее 25 декабря из министерства. В этом документе-обвинении можно прочесть: «Огорчительно, что данная миссия не увенчалась тем успехом, на который все рассчитывали. Кроме того, со стороны господина де Кергелена имеются серьезные жалобы на господина де Шейрона. Он обвиняет его в неповиновении и заговоре вместе с ботаником и помощником инженера, с тем чтобы поднять на смех предприятие. Со своей стороны господин де Шейрон обвиняет господина де Кергелена в тайном провозе девицы по имени Луизон, с которой он находился в скандальной связи, как, впрочем, и с двумя другими

пассажирками, а также в публичных оскорблениях и ругательствах и вызове на дуэль господина де Шарньера...»

Шарньер и Шейрон были самыми недисциплинированными и непочтительными офицерами. Кергелен либо не осмелился, либо не смог приструнить их во время экспедиции, а теперь они сочили, что с ним пора расправиться с помощью дела Луизон; самое серьезное обвинение против Кергелена заключалось в том, что Луиза Сеген обедала за столом капитана.

Дело могло закончиться дисциплинарным взысканием, в крайнем случае увольнением в отставку. Но такой исход никого не устраивал, особенно в Бресте, где аббат Рошон успел накалить страсти; министерство тоже жаждало крови, ибо не могло простить Кергелену его провала после столь щедрых посулов. При дворе на него гневались из-за слишком позднего признания в том, что земли, открытые в 1772 году, были голыми скалами, пристать к которым удавалось лишь «ценой великих опасностей», а не эдемом, мечтой господина де Бюффона.

Брестский комитет вынес заключение о созыве военного трибунала, который начал свои заседания 13 января 1775 года под председательством графа д'Аше, родственника вышеупомянутого гардемарина, умершего во время экспедиции. Вести дело в суде было поручено капитану первого ранга по имени д'Эктор. Тот с нетерпением ждал производства в командующие эскадрой. Но в июле предыдущего года, еще до возвращения Кергелена из экспедиции, прошел слух, что в случае успеха предприятия командующим эскадрой назначат открывателя Южного континента. «Капитан первого ранга в тридцать пять лет, командующий эскадрой в тридцать восемь? А как же мы, безупречные служаки?» Теперь д'Эктор с великой радостью топил соперника. После недельного процесса Кергелена арестовали. Его отвезли на борт «Амираля», старой плавучей тюрьмы, стоявшей на приколе в гавани Пенфельд, и поместили в карцер, лишив права посещения, переписки, прогулок.

Кергелен ждал приговора военного трибунала четыре месяца. 14 мая 1774 года ему сообщили, что его «лишили звания, уволили из офицерского корпуса, запретили занимать какие-либо должности на королевской службе» и осудили на шесть лет заключения в крепости.

24 декабря 1776 года Джеймс Кук во время своего третьего путешествия наткнулся на бесплодные скалы, обдуваемые ветрами. Ему повезло с погодой, и он высадил несколько человек на берег; они нашли бутылки, оставленные французами в 1772 и 1773 годах. Когда начальник отряда доложил ему о находке, великий моряк оглядел черно-серый берег, пробормотал: «Острова Разочарования» — и записал название на карте. Затем в честь первооткрывателя дал им имя — острова Кергелен.

Карьера Кергелена на этом не закончилась, но он ушел с нашей сцены — Индийского океана и Южных морей. После тюремного заключения в Сомюре и досрочного освобождения в 1778 году Ив-Жозеф де Кергелен Тремарек снаряжает корабль и в качестве корсара принимает участие в войне американцев за независимость. В 1781 году он пытается вновь отправиться на поиски новых земель, но попадает в плен к англичанам. Его «Отчет о двух путешествиях в Южные моря и

Индию» вышел в 1782 году, но был конфискован в следующем году. Через два месяца после казни Людовика XVI в 1793 году Кергелену разрешают вернуться во флот, затем ему присваивают звание контр-адмирала. Его снова лишают звания во время террора (Кергелен из бывших), а потом опять возвращают на службу. Он умер в Париже в возрасте шестидесяти трех лет. Странная судьба весьма странной личности со взлетами и падениями! Слово эти носящие его имя заброшенные острова, куда он даже не ступил ногой, внесли в его жизнь сумятицу своими исключительными геомагнитными особенностями.

# V

## Каторжники и женщины

Остров Тасмания лежит к юго-востоку от Австралии по другую сторону Бассова пролива и имеет относительно небольшое население — 403 тысячи жителей. Для сравнения: в Ирландии живет 3 миллиона, а в Бельгии, Голландии и Люксембурге, занимающих вместе примерно ту же площадь, что и Тасмания, население превышает 24 миллиона человек.

Далекая Тасмания расположена на противоположном конце света, на 45° южной широты. Малая численность жителей объясняется и еще одним фактором — последняя туземка (тасманийка) умерла в 1877 году в резервате, куда несколькими десятками лет ранее было загнано коренное население. Там жили последние тасманийцы, уцелевшие после многих лет политики уничтожения местных племен первыми белыми, прибывшими на остров. Эти белые не имели ничего общего с конкистадорами. То были каторжники, которых выслали из Англии для колонизации далеких земель. История современной Тасмании тесно переплетена с историей ссылки. Как ни странно, но большинство историков касаются лишь живописной стороны дела, говорят о жалкой и даже драматической участи английских правонарушителей и напрочь забывают о трагической судьбе аборигенов.

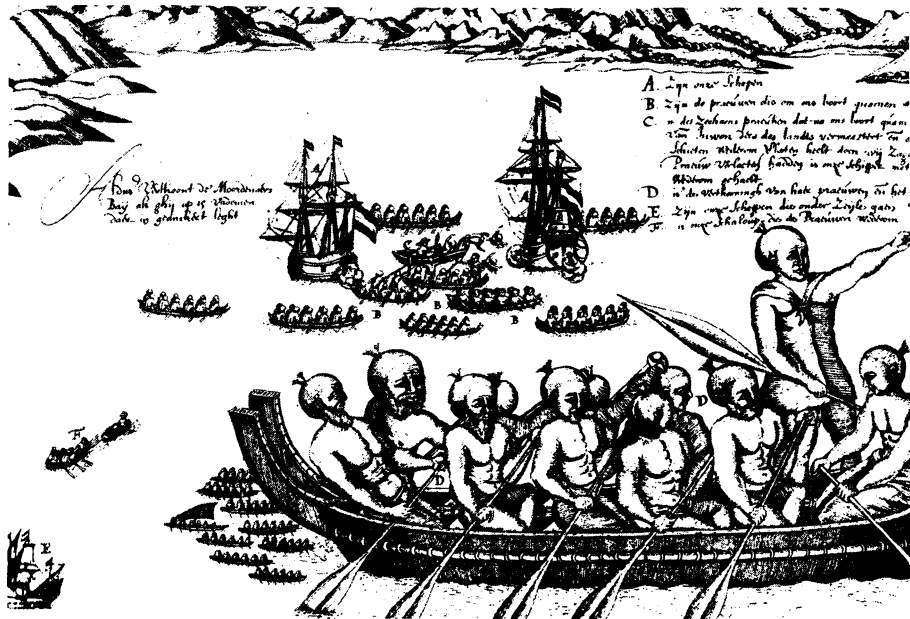
Остров был открыт в 1642 году голландским мореплавателем по имени Абель Янзон Тасман. До провозглашения независимости в середине прошлого века он назывался Землей Ван Демена в честь губернатора Восточной Индии, под чьим началом служил Тасман. Следующее посещение острова европейцами приходится на конец XVIII века. Первым из них был француз Марион Дюфрен, приставший к берегам Тасмании в 1772 году. Пять лет спустя там сделал остановку знаменитый Джеймс Кук\*. В 1793 году два француза, контр-адмирал Брюни д'Антрекасто и капитан первого ранга Юон де Карманде, исследовали южный берег острова и нашли его куда более гостеприимным, чем западное побережье. Они открыли реку Дервент и место, где позже выросла столица острова Хобарт. Но присоединение Тасмании к

\* О путешествиях Кука рассказано во II томе «Великого часа океанов» — «Тихий».



французским владениям оказалось совершенно условным актом, и в 1803 году англичане, уже ставшие хозяевами на Австралийском континенте, поняли, что есть смысл завладеть Землей Ван Демена. С колонизацией следовало поспешить: французы могли вернуться со дня на день. И в том же году первые английские каторжники были

Последователь Океании и Австралии голландский мореплаватель Абель Янзон Тасман (1653—1659) открыл в 1642 году к юго-востоку от Австралии большой остров, названный затем его именем



посслены на берегах Дервента. В 1804 году прибыла следующая партия уголовников. Выросли первые дома Хобарта, первые склады, были вложены верфи — началось освоение нетронутого края.

В перевозке второй партии преступников принимал участие некий Юрген Юргенсен, двадцатичетырехлетний уроженец Копенгагена, сын часовщика при дворе датского короля. Юргенсен служил старпомом на судне «Леди Нельсон», которое везло на Землю Ван Демена австралийских каторжников. Жизнь этого человека изобиловала авантюрами. Его карьера завершилась в Хобарте через двадцать лет после первого визита на остров, поскольку он был сослан отбывать пожизненную каторгу на Тасмании.

Высылка на остров британских правонарушителей не прекращалась. Последние каторжники прибыли в 1853 году. И за эти полвека на противоположной стороне земного шара образовался подлинный концентрационный лагерь, о котором ходила адова слава с самого начала

существования колонии. Положение каторжников не стало лучше и после 1810 года, когда прибыли первые свободные переселенцы-добровольцы. Каторжники превратились в их рабов. Караваны с каторжниками шли один за другим, поскольку для Англии это был прекрасный способ избавиться от правонарушителей. Из-за



*Аборигены в момент открытия острова*



невероятной суровости британских законов того времени ветхие и грязные тюрьмы были переполнены. Члены парламента приветствовали ссылку преступников к «антиподам», так как, по их мнению, обживание и обработка неосвоенных земель благотворно влияли на каторжников, которые получали возможность заново начать честную жизнь и реабилитировать себя. Эти речи парламентариев имели бы смысл, будь условия транспортировки, жизни и работы каторжников — а среди них имелись женщины и дети — не столь бесчеловечными. Английских каторжников принимала не только Земля Ван Демена.

*Так как тюрьмы в Англии были переполнены, в конце XVIII века каторжников стали высылать в Австралию и на Тасманию. «Заключенные будут вести там здоровую жизнь».—говорили депутаты английского парламента. На самом деле для заключенных жизнь в колонии, в частности на Тасмании, была адом*



Конвои с заключенными следовали из Лондона и в Австралию, и в Капскую колонию на юге Африки. Но в этих районах к началу XIX века большая часть территории была уже обжита. Свободные колонисты и бывшие каторжники слились в один причудливый конгломерат, и эти британские уроженцы не желали принимать в свое общество новых каторжников. Они пользовались достаточным влиянием, чтобы Лондон прислушивался к ним и уважал их требования. Единственным местом ссылки осталась только Земля Ван Демена.

— Этот остров,— говорили сторонники ссылки,— имеет неоспоримое преимущество— с него невозможно убежать. Ближайшая суша— Австралийский континент, а сто сорок морских миль Бассова пролива являются неодолимым препятствием для мелких суденышек из-за ярости моря и громадного количества рифов. Кроме того, южное побережье Австралии постоянно патрулируется английскими солдатами. К югу от Земли Ван Демена тянутся пустынные и холодные полярные моря. К востоку находится Новая Зеландия, но до нее тысяча морских миль, и там тоже несут службу наши солдаты. А к западу лишь океан...

Несколько раз каторжникам удавалось захватить судно и достигнуть западного побережья Южной Америки, пройдя около пяти тысяч морских миль. Насколько известно, рано или поздно их ловили, хотя их подвиг заслуживал более счастливого исхода. Другие каторжники пытались исчезнуть из-под надзора властей на самом острове и уходили в заросли. Аборигены перебили всех беглецов: для них любой белый был врагом, поскольку коренных тасманийцев беспощадно преследовали свободные колонисты и служащие администрации.

Каждый год на Тасманию ссылали несколько тысяч преступников. В феврале 1853 года, уступая все более настойчивым требованиям уже устоявшейся колонии, Даунинг-стрит<sup>1</sup> согласилась прекратить ссылку каторжников на Землю Ван Демена. Через три года белые колонисты добились автономии и избрали собственное правительство. Но каторжники еще жили на острове, а последнее исправительное заведение для горячих голов в Порт-Артуре закрыло свои двери в 1877 году.

Юрген Юргенсен оставил нам самое прямое— и, несомненно, самое достоверное— свидетельство того, как перевозили английских каторжников на Землю Ван Демена.

Но вначале следует вкратце поведать о жизни этого неординарного человека. Впервые мы встречаемся с ним в 1804 году, когда он в качестве старпома судна с каторжниками прибыл в Хобарт. Он служил на различных английских судах в Южных морях, а затем на Тихом океане. По возвращении в Лондон его охватывает тоска по родине:

— Поеду домой, в Копенгаген.

Его приезд в Данию совпадает по времени с моментом, когда Англия решила ее наказать за присоединение к нейтральным странам, дружественным Наполеону, и обстреляла Копенгаген.

— Объявляю Англии войну.

Юргенсен берет на себя командование двадцативосьмипушечным кораблем-корсаром и пускает на дно девять британских судов. Десятый бой заканчивается для корсара плачевно— он взят в плен и отправлен в Ярмут.

Тут-то и начинается таинственная часть жизни Юргенсена. Казалось, корсару придется до конца жизни гнить в темницах британского Адмиралтейства, но нет, он вскоре оказывается на свободе и появляется в окрестностях Лондона. Идет 1808 год.

Некоторое время спустя некий лондонский негодник по имени Фальп получает от Адмиралтейства разрешение снарядить судно с провизией в Исландию (это датское владение потеряло связь с метрополией из-за войны). Лондонское правительство считает, что, поставляя в Исландию продукты, можно привлечь ее на свою сторону. Возможно. Но кому англичане вверяют командование этим судном? Датчанину Юргенсену. Юргенсен успешно справляется с поручением, возвращается в Лондон и отбывает в Исландию вторично. Но на этот раз датское правительство Исландии отказывается от продуктов:

- Согласие принять их равноценно предательству. Дания не входит в лондонскую коалицию.
- Но вы уже один раз взяли продукты.
- Одного раза достаточно.
- В таком случае вы уже не губернатор. Губернатором буду я.

На самом деле был обмен рядом взаимных ультиматумов, а закончилось все применением силы. Юргенсен провел операцию с невиданной наглостью, поскольку располагал лишней дюжиной человек. Изгнав губернатора, он тут же публикует декларацию, где утверждает, что «исландский народ уничтожил нетерпимое иго датского владычества и единодушно призвал его возглавить новое правительство». Через несколько дней (11 июля 1809 года) новая декларация: «Мы, Юрген Юргенсен, берем на себя управление общественными делами и титул протектора (защитника). Мы имеем полное право объявлять войну и заключать мир с иностранными державами».

Пока суд да дело, в порт Рейкьявик заходит британский военный корабль. Его капитан сходит на берег, читает расклеенную повсюду декларацию и едва не лишается чувств. Полное право вершить войну и мир! Юргенсен зашел слишком далеко.

— Немедленно арестовать этого человека!

И датчанина снова везут в Англию и сажают в тюрьму «Тохилл-Филдс». Он сидит в ней несколько месяцев среди отпетых рецидивистов и становится игроком. Эта страсть заведет его далеко по дурной дорожке. После тюрьмы Юргенсен окажется в Испании и Португалии.

Вряд ли приходится сомневаться в том, что Юргенсен перешел на службу к англичанам еще после первого ареста. Адмиралтейство распознало в нем одаренного, умного авантюриста, относящегося к тому типу необычных людей, одним из которых был Лоуренс Аравийский—и шпион, и миссионер, и бизнесмен. Такого человека можно послать туда, где у британской короны возникают проблемы, где надо раздобыть нужные сведения или подготовить «акции». Юргенсен не дотянул до класса Лоуренса.

После пребывания в Испании он совершает долгое путешествие по Средиземному морю на борту британского военного судна. Где он останавливался, неизвестно. Но по возвращении в Лондон он снова попадает в тюрьму за карточные долги. На этот раз в тюрьме

раскрылся новый талант Юргенсена — он пишет трагедию, «навешанную жестоким расстрелом герцога Энгенского по приказу Наполеона» и «Статистическое эссе о Русской империи».

И вновь Форин-оффис вызывает его и отправляет с тайной миссией на континент. Юргенсен проигрывает почти все выданные ему деньги, но миссию выполняет. Его встречают с распростертыми объятиями.

Но он не может совладать со страстью к игре и залезает в новые долги. Опять тюрьма, на этот раз «Ньюгейт». Его отпускают на свободу при условии, что он покинет Англию. Обещание Юргенсен дал, но не выполнил его, поскольку снова стал играть. А в октябре 1825 года оказался в плавучей тюрьме «Жюстисия» в Вулвиче, откуда каторжников отправляют на остров Тасмания.

В Вулвиче Юргенсен сталкивается с микромиром отверженных, замкнутым мирком, не имеющим никакой связи с окружающей жизнью. Власти — охранники, офицеры — действуют, как тираны. «Когда инспекционный комитет палаты представителей посещает плавучие тюрьмы, в них царит образцовый порядок. Горе тому, кто осмелится открыть рот и сказать что-либо иное, кроме того, что на борту к ним относятся по-человечески и с большой терпимостью. Я видел, как один капитан убил какого-то несчастного подростка только за то, что тот не успел убраться с его дороги. Все содержится в тайне и секрете». Юргенсен признает, что благодаря своей пронырливости, а также чьей-то негласной помощи он не был закован в цепи, как его сотоварищи.

«Казалось бы, — пишет Юргенсен, — каторжники, сосланные в исправительные заведения для отбывания наказания за преступления, должны исправляться. Ничего подобного, и днем и ночью они без зазрения совести воровали все, что подворачивалось под руку». Пребывание на каторгах и в тюрьмах еще менее, чем сегодня, способствовало моральному возрождению преступников. Заключение в плавучей тюрьме «Жюстисия» не выказали ни радости, ни горя, когда их погрузили на «Вудман», который взял курс на Тасманию.

«Мы отплыли из Ширнесса со ста пятьюдесятью каторжниками на борту и отрядом солдат, которых иногда сопровождают жены и дети. Мы еще не вышли из Ла-Манша, как попали в бурю, основательно потрепавшую корабль. Форштевень расшатался до того, что в медицинский пункт попало огромное количество воды. Для тех, кто никогда не плавал по морю, положение представлялось катастрофичным — крохотные помещения были переполнены людьми в цепях. Многие из них страдали от морской болезни, что только усиливало неудобство их положения».

В нескольких строках Юргенсен изложил основные проблемы перевозки каторжников на борту транспортных судов. Прежде всего следует отметить, что для этой цели арматоры снаряжали самые ветхие посудины. В долгой хронике ссылок существует немало упоминаний о судах, которые следовало поставить на прикол в порту, ибо они пускали воду через все щели.

И все же эти суда уходили в дальние плавания по сложным маршрутам, где несколько позже во время «чайных гонок» стали меряться силами великолепные клипера. Они пересекали зону пассатов Атлантики, огибали мыс Доброй Надежды, и им еще оставалось пройти шесть

тысяч миль по южной части Индийского океана. То была самая опасная часть путешествия по постоянно разъяренному морю «ревущих сороковых», через холодную и унылую водную пустыню без единого клочка суши на горизонте. После выгрузки оставшихся в живых каторжников в Хобарте суда пускались в обратное, еще более трудное плавание.

*Порт Хобарт полностью построен руками каторжников. Что касается аборигенов, то они были просто истреблены*



Возвращаться тем же путем было нельзя: в те времена суда не могли ходить навстречу яростным западным и юго-западным ветрам, которые почти без перерыва дуют в этих широтах. И дряхлые суда отправлялись на восток, чтобы ветер дул с кормы. Перед ними лежали шесть тысяч миль по южной части Тихого океана в направлении Южной Америки, а точнее, мыса Горн. Обогнув мыс Горн, суда брали в Южной Атлантике курс на север, отыскивали в зоне затишья у тропика Рака юго-восточные пассаты, добирались до зоны затишья у экватора, находили северо-восточные пассаты и снова попадали в зону затишья Северного тропика, где чаще всего застревали надолго, и наконец, поймав благоприятный западный ветер, входили в Ла-Манш, откуда до английских портов рукой подать.

Собственно говоря, они совершали подлинные кругосветные плавания, которые в наше время участники крупнейших гонок проделывают на специально созданных судах с повышенной парусностью, пытаясь установить рекорд скорости. Можно считать чудом, что эти дырявые

«коробки из-под мыла» для перевозки каторжников совершали в течение полувека подобные путешествия. Многие из них погибли, исчезли, и их судьба осталась неизвестной. И все же большинство судов успешно совершало эти переходы из года в год со скоростью шести—восми узлов; они набирали воду, но не шли ко дну, прыгая на волнах, как пробки.

*На рисунке группа уроженцев острова в резервате в 1865 году*



Эти суровые даже для профессиональных моряков условия плавания оказывались жесточайшим испытанием для каторжников, которых чаще всего перевозили в тесных трюмах. До 1830 года смертность среди них была чудовищной: многие суда довозили до Хобарта лишь половину несчастных.

Условия жизни каторжников на борту были невыносимыми и по причине скарденности капитанов, которые без зазрения совести набивали карманы деньгами, отпущенными на питание заключенных. Случалось, что они доставляли в Хобарт ходячие скелеты и тут же принимались распродавать провизию. Никто не жаловался на злоупотребления, тем паче что каторжника и слушать бы не стали.

О злоупотреблениях хорошо знали. В 1820 году Адмиралтейство приняло решение, что на каждом транспорте, перевозящем заключенных, до-



лжен присутствовать врач-хирург военно-морского королевского флота, который будет нести личную ответственность за физическое состояние ссыльных по прибытии в Тасманию. «Этот офицер,— пишет Юргенсен,— получает половину своего содержания и по полгинеи за голову каждого каторжника, которого он живым и здоровым доставит на место

*После каторжников, которых перевозили в худобащных условиях (подлинные документы, свидетельствующие об этом, часто уничтожались по приказу свыше), в Австралию поплыли эмигранты*



назначения, в чем ему выдают сертификат, подписанный губернатором колонии».

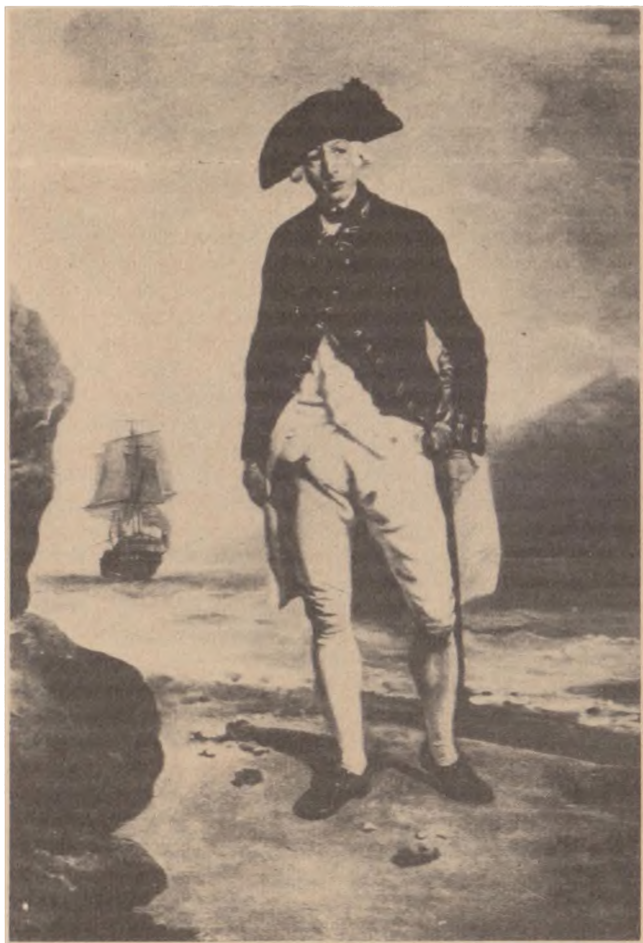
Переход «Вудмена» закончился не самым худшим образом: умерло всего двенадцать человек, в том числе и врач; их унесла «какая-то мозговая горячка». Чтобы дать отдых команде, капитан «Вудмена» сделал остановку в Кейптауне, где запасся провизией. Часть капитанов предпочитала отдыхать в Рио-де-Жанейро. Это удлиняло путешествие на целый месяц (в среднем переход длился 127 дней, а если делать крюк с остановкой в Рио, то 156). Но здесь офицеры и матросы закупили спиртное и табак, которые с выгодой перепродавали по прибытии в колонию. Арматоры проявляли недовольство:

- Вы не имели права заходить в Рио.
- У меня кончилась пресная вода.

Капитан—судья и бог на корабле, и потому его слово нельзя подвергать сомнению.

Такие условия содержания узников объясняют относительную частоту мятежей. Чаще всего они происходили после остановки в Рио. Горстка солдат на баке и горстка солдат на шканцах, капитан и несколько

*Капитан Артур  
Филипп, который  
вел первый «кара-  
ван смертников»*



офицеров, часто недовольная команда и хирург—все думают лишь о своей выгоде, а внизу, в трюмах, находится более сотни отчаявшихся людей, среди которых есть отпетые преступники, а потому малейшая искра может привести к взрыву. Известно, что многие суда, перевозившие каторжников, исчезли, и их исчезновение покрыто завесой тайны. Вину можно возложить и на бури, и на отвратительное состояние судов.

Но иногда каторжникам удавалось захватить свою плавучую тюрьму. Те, кто не попадал в кораблекрушение, предпочитали умалчивать о своих похождениях.

На этих судах-каторгах случалось всякое. К примеру, расскажем о гибели «Джорджа III». Об этой трагедии сохранилось множество воспоминаний, поскольку судно, в трюмах которого было заковано двести каторжников, потерпело кораблекрушение в ночь на 18 апреля 1835 года прямо в устье Дервента. Во время следствия всплыли подробности, которые позволяли судить о том, в каких жестоких условиях приходилось жить каторжникам на борту судов-тюрем.

«Джордж III», четырехсотгонный трехмачтовик, отплыл из Вулвича 14 декабря 1834 года, имея на борту двести ссыльных, в том числе сорок детей, и сто восемь человек команды вместе с солдатами, часть которых сопровождали жены; во время путешествия родилось еще два ребенка и общее количество людей достигло трехсот десяти. Когда судно вошло в канал Антрекасто, в устье Дервента, четверть каторжников уже умерли от цинги.

Ссыльные, взрослые и дети, сидели в глубине трюма в некоем подобии большой клетки. В самом начале путешествия судно попало в бурю, и капитан приказал задрать люки. Гулявшая по палубе вода проникала во все щели старой посуды. Буря усилилась во время перехода по Бискайскому заливу. Заключенные в клетке дышали спертым воздухом и лежали на ледяной подстилке из мокрой соломы, пропитанной рвотой и экскрементами.

Когда буря кончилась, заключенных стали терзать муки голода. Пища, которую им давали, давно сгнила, и от нее отказывались даже самые голодные. Поэтому к концу второго месяца плавания, когда «Джордж III» оказался в зоне экваториального затишья, на нем во всю свирепствовала цинга. Каторжники умирали по двое в день. Главный парусный мастер явился к капитану:

Так продолжаться не может. Все запасы парусины уходят на мертвяков. Я снимаю с себя ответственность, если понадобятся запасные паруса.

Капитан отдал приказ, и мертвецов стали выкидывать за борт без всяких церемоний, даже не привязывая к их ногам груза, возлагая функции санитаров на акул.

Несмотря на столь тяжелое положение, капитан решил не делать остановки в Кейптауне, а обогнул мыс Доброй Надежды и вошел в зону холодных «ревущих сороковых». Оставшиеся в живых каторжники по-прежнему сидели в клетке, с тревогой вслушиваясь в яростные удары волн о борта судна и мокли в воде, которая захлестывала палубу и затекала в медицинский пункт, на камбуз и, конечно, в трюм. Наконец, через сто сорок восемь дней после отбытия из Вулвича вахтенный заметил сушу. Несмотря на негостеприимность западного побережья, исхлестанного ветрами и волнами, Земля Ван Демена показалась всем долгожданным убежищем, ведь они пережили четыре месяца ада. В медицинском отделении лежало шестьдесят цинготников. Их состояние было очень тяжелым, и врач считал, что из них выживет не более десяти.

— Хорошо бы остальные подошли на суше,— сказал капитан.— Тем меньше смертей припишут нам. Надо поскорее достигнуть места назначения.

Он решил провести «Джордж III» в устье Дервента через канал Антрекасто, то есть идя на максимальный риск.

Скала, на которую «Джордж III» сел в два часа ночи, до сих пор носит имя этого судна. Жестокое волнение начало крушить корабль. Рухнули мачты. Команде никак не удавалось спустить спасательные шлюпки. Вода в трюме поднималась. Инстинкт самосохранения оказался столь сильным, что каторжники взломали клетку. Они попытались выбраться на палубу в кандалах. Их встретил ружейный огонь, и двое из них тут же упали мертвыми. В невероятной сутолоке насмерть затоптали в্রেжде всего стариков и детей. Наконец команда спустила шлюпку. Из-за волнения и течений ей удалось пристать к берегу лишь на заре. Судно разваливалось, и каторжникам наконец разрешили выйти на палубу. Против ожидания они вели себя спокойно и помогали команде. Но когда шлюпка вернулась за остальными, на борту осталась всего горстка людей, в том числе несколько каторжников. Прочих унесло волнами.

В Лондоне началось следствие, чтобы отыскать виновников кораблекрушения. В день суда из двенадцати присяжных явилось лишь восемь.

— Нет кворума,— заявил судья.— Дело переносится.

И о нем забыли.

Такие события происходили— это следует хорошенько запомнить— при полном равнодушии и даже цинизме со стороны колонистов, хотя большинство из них составляли бывшие каторжники, которым удалось влиться в общество свободных поселенцев. В 1845 году в Бассовом проливе близ острова Кинг было распорото рифом судно «Катараки» из Ливерпуля. На его борту находилось более четырехсот колонистов. Спаслось только девять человек. Австралийская «Порт-Филипп газетт» комментировала гибель судна в следующих словах: «Может ли страна равнодушно смотреть, как подкрепление из новых колонистов гибнет буквально под носом у нас и край, по-прежнему, задыхается от нехватки рабочих рук?» Но здесь речь идет о свободных людях, а не о каторжниках.

Окрестности острова Кинг издавна приобрели славу опасных вод: кораблекрушения там происходили в течение всего XIX века, а особенно в первые пятьдесят лет, пока не были разведаны глубины. Через десять лет после «Катараки» в тех же местах погибла «Нева», шедшая из Корка в Сидней. На борту судна находилось двести сорок человек, в том числе сто пятьдесят женщин, отправленных в ссылку вместе с детьми. Все они погибли, поскольку были заперты в трюме. Спаслось всего пятнадцать человек из команды.

Драма «Невы» обращает наше внимание на любопытный факт— в эпоху, когда ссылка каторжников в Австралию почти прекратилась (но она продолжалась на Тасманию), австралийцы по-прежнему принимали ссыльных женщин. В истории всех колоний женщина всегда была ценным и редким товаром. Множество судов везли в Австралию и Тасманию только женщин.

Официальные английские архивы, относящиеся к этим плаваниям, претерпели в викторианскую эпоху основательную чистку, но газеты и рассказы сохранились. В правилах указывалось, что женщин «следует запира́ть» на ночь. Но для офицеров, державших ключи от дортуаров, искушение было слишком велико, тем более что после долгого пребывания в тюрьме женщины сами стремились вступить в связь с мужчинами. Если не считать полного отсутствия морали, все остальное на борту проходило нормально. После такого плавания женщины нередко прибывали в порт назначения беременными. И конечно, в этих условиях свирепствовали венерические болезни.

Трудности иного рода возникали на судах, которые везли свободных эмигрантов. Их набирали в Англии специальные агентства, которые публиковали в газетах завлекательные объявления: «1 мая из Грейвсенда в Хобарт на Земле Ван Демена уйдет прекрасное судно водоизмещением 500 тонн с опытным хирургом на борту для обеспечения удобств и лечения эмигрантов во время плавания. Девушки и вдовы с отменной репутацией в возрасте от пятнадцати до тридцати лет, которые желают улучшить свою жизнь и отправиться в эту прекрасную процветающую колонию, где женщин не хватает и, следовательно, требуется множество высокооплачиваемых служанок и прочей женской прислуги, могут получить право на проезд, заплатив всего пять фунтов. Те, кому не под силу собрать указанную сумму, могут взять билеты и оплатить их в колонии в разумные сроки после прибытия, когда заинтересованные лица соберут необходимые средства или получают правительственную помощь... Женщинам будет оказана помощь в момент приезда в Хобарт, им представят список различных мест и укажут размер жалованья, чтобы они могли сделать выбор по своему желанию... Необходимо, чтобы просьба о поступлении на службу сопровождалась сертификатом о достойном моральном поведении».

В конце объявления подчеркивалось, что в Хобарте создан «Дамский комитет для помощи прибывающим женщинам».

Но этим объявлениям суда являлись не только девушки и вдовы с безупречной репутацией, но и девушки и женщины сомнительного поведения, служанки таверн, несчастные работницы, подрабатывающие проституцией, статистки театров, скрывающиеся от полиции воровки. Все они мечтали об иной жизни. Садись на эти суда и профессиональные проститутки, которые вовсе не стремились к радикальной перемене жизни и думали лишь о том, как с выгодой использовать свои таланты в стране, где женщины были редкостью. Контингент уезжавших женщин был весьма разнородным.

Некоторые пассажирки уступали настояниям офицеров и команды без какого-либо сопротивления, другие возмущались: «Я женщина честная!» Но офицеры располагали возможностями давления в форме «официальной рекомендации», которую они могли дать той или иной пассажирке для поступления на службу или выхода замуж. Тех, кто не соглашался, просто-напросто насильничали. Не каждая женщина, которой удалось защитить свою добродетель, получала достойное вознаграждение в конце путешествия. Прочтите отчет тасманской газеты о прибытии транспорта «Стратфилдсей» в августе 1834 года:

«Рано утром в субботу по городу разнеслась весть, что в полдень начинается высадка свободных женщин. Прошло несколько часов, пока женщины заполнили все лодки и их отбуксировали на Новый мол. К этому моменту толпа мужчин, ожидающих высадки женщин, выросла до двух тысяч человек. Как только первая шлюпка пристала к берегу, люди бросились к ней, а полудюжине полицейских едва удалось освободить проход для женщин. Последовали отвратительные сцены. К женщинам в резкой форме обращались с самыми грубыми предложениями, а некоторые наиболее разнузданные негодяи допускали большие вольности, хватая женщин и выкрикивая непотребные слова. Все девушки плакали. Но их слезы вызывали у негодяев только взрывы хохота. Когда женщин привели в Бельвю и разместили в приготовленном для них доме, толпа окружила его. Волнения продолжались всю ночь. Беспорядки едва удалось пресечь».

По словам репортера, волнения продолжались двое суток, и он заканчивает статью следующими словами: «Из рук вон плохая организация дела могла привести к неисчислимым несчастьям и бедствиям. Мы надеемся, что в случае прибытия нового пополнения нашего населения будут приняты строгие меры предосторожности и сцены вроде тех, которые мы описали, не смогут опозорить нашу колонию».

Импорт женщин для заселения колоний осуществлялся не только в Австралию и Тасманию; история изобилует многочисленными свидетельствами подобной практики. Но нигде не было столь гнусных сцен, как та, что описана выше. Меня потрясло, как флибустьеры принимали женщин, направленных администрацией в 1667—1668 годах на остров Тортуга. Моральные качества этих женщин вряд ли были выше, чем у несчастных, подвергшихся оскорблениям в Хобарте. «Береговые братья» святостью не отличались. Однако в таких обстоятельствах они вели себя пристойно и приняли первое судно даже с некоторой робостью, как слишком дорогой подарок. Они покупали женщин с торгов и женились на них. Подавляющее большинство последних стало образцовыми супругами.

И в Хобарте все завершилось как нельзя лучше: все женщины вышли замуж и все родили детей. И зачем было осыпать их оскорблениями? Неподконтрольный комплекс пуританской неполноценности? Грубость бывших каторжников? Флибустьеры по сравнению с ними выглядели джентльменами.

Последнее исправительное заведение Тасмании, Порт-Артур, закрылось в 1877 году. Туда сажали самых отпетых—пойманных и наказанных беглецов и ссыльных, отказавшихся быть рабами у колонистов (среди последних было уже много и бывших каторжников). Порт-Артур открыли в 1830 году, незадолго до ликвидации первого исправительного заведения—Порт-Маккуори (1833 год). Среди ссыльных, от которых избавлялась Англия, оба заведения заслуженно пользовались мрачной славой.

То были подлинные концентрационные лагеря, если не лагеря смерти. О повседневной жизни в Порт-Маккуори ходили легенды. За любой проступок полагалась казнь через повешение. Людей почти не кормили, и там отмечались случаи людоедства. В Порт-Артуре заключенные

были полностью отрезаны от мира, то есть от прочей части Тасмании, узкой полоской земли, где водились дикие собаки. Власти оставили эту территорию одичавшим животным — ни одна лошадь, ни одно вьючное животное никогда не ступало в эту зону. Скотованные единой цепью каторжники выполняли тяжелые работы до тех пор, пока не валились с ног в полном изнеможении. За малейшую провинность полагался кнут. В Порт-Маккуори каторжники совершали убийства в надежде быть приговоренными к повешению. Вот свидетельство одного священника, бывшего свидетелем этой гонки насилия в Порт-Маккуори: «Когда я называл имена людей, которых ждала смерть за убийство, каждый, слыша свое имя, либо падал на колени и благодарил бога за освобождение из столь ужасного места, либо стоял, не сдерживая слез радости. Я никогда не видел более ужасной сцены».

За хорошее поведение ссыльные (рабы — слуги колонистов) могли получить свободу при обязательном условии оставаться жить на острове. Нередко они становились жертвой несправедливости: хозяева-садисты либо скупцы, заинтересованные в сохранении низкооплачиваемого работника, направляли местным властям неблагоприятные отчеты. Стоило ссыльному задержаться после отлучки, выпить лишнего в праздничный день, быть замеченным в «сомнительных» посещениях, как его отправляли на корчевку кустарника или леса либо на строительство общественных дорог, а месяца через два-три возвращали прежнему хозяину. Если же хозяин не был лишен человеческих чувств, он выдавал каторжнику «отпускной сертификат», и тот практически становился свободным.

Процесс либерализации длился очень долго. В первые десять — двадцать лет Тасмания была для ссыльных сущим адом. Губернатор Сорель (1817 — 1824) указывает в одном из отчетов для Лондона на временное улучшение положения: «В прошлом году кнутом биты лишь три четверти каторжников». Не имея возможности бежать, поскольку вокруг острова простиралось пустынное море, и видя сравнительно малое количество охранников, заключенные не раз пытались захватить власть на острове в свои руки. Но мятежи сурово подавлялись. «Губернатор Сорель расправился с мятежниками, — читаем мы в одной из английских газет того времени. — Белые уничтожили цветных». И никаких подробностей.

Когда на Тасманию прибыли овцеводы, правительство стало раздавать им земли и каторжников в придачу. Интеграция в конце концов, осуществившись, жизнь на острове стала мирной, поскольку среди каторжников, высылаемых из Англии, становилось все меньше настоящих преступников и все больше обычных людей — голодающих бедняг, укравших кусок хлеба или несколько картофелин. Кроме того, появились первые политические заключенные из Ирландии. К весьма своеобразным личностям можно отнести и попавших туда горе-администраторов вроде экс-короля Исландии Юргенсена. Жизнь Юргенсена на Земле Ван Демена совсем не похожа на жизнь заключенного. Сначала он работал в канцелярии губернатора (он умел писать; более того, администрация опекала его: он слишком много видел и знал), потом главным редактором хобартской газеты, он ушел с последней службы по причине,

изложенной в его воспоминаниях: «Владелец газеты настаивал, чтобы каждый служащий слушал молитвы три раза в день. Но их читали слишком долго нудным тоном и скудным языком».

Получив свободу, Юргенсен перепробовал множество профессий—был полицейским агентом, разведчиком полезных ископаемых, лесничим «Ван Демен ланд компани»—и, по-видимому, жил очень счастливо. Он женился на женщине старше себя, обладавшей отменным здоровьем и неистребимой любовью к крепким напиткам. Умер он в возрасте шестидесяти пяти лет в хобартской больнице, совсем забытый своими «соотечественниками», и сегодня никто не может указать, где находится его могила.



# VI

## Чайные гонки

Вторая половина мая 1866 года. На причалах Фучжоу в устье реки Минцзянь царит необычайное оживление. Через этот порт осуществляется торговля с западными странами. Здесь можно встретить богато одетых китайцев, кули в лохмотьях или с набедренной повязкой, которые перетаскивают тюки; женщин очень мало, зато много европейских и малайских моряков, арабов и негров. В воздухе носятся запахи рыбы, древесного угля, пеньки, смолы, пряностей—ни с чем несравнимый аромат азиатских портов той эпохи. Магазины, склады и фактории Фучжоу образуют как бы театральные задники из трехэтажных домов, крытых цветной черепицей, которая одинаково сверкает как от солнца, так и от дождя. На самом берегу теснятся типичные китайские лавочки, крытые, но без стен. Прилавки в них завалены различной пищей, бумажными игрушками и непонятными для европейцев предметами.

На реке царит не меньшее оживление, чем на причалах. По воде скользят джонки всех размеров—двухмачтовые, трехмачтовые, с поднятыми или опущенными бамбуковыми парусами. Множество джонок без мачт—они служат жильем, ресторанами, гостиницами. На волнах покачивается несчетное число мелких и крохотных лодчонок с крышами. Это лавочки, где продаются те же товары, что и на причалах.

И над этой лодочной мелюзгой величественно и элегантно возвышаются трехмачтовые клипера, участники чайных гонок. Их десять, они стоят на двух якорях посредине реки, и их борта облеплены лодчонками. По палубе клиперов муравьями снуют кули и матросы.

Во время погрузки паруса со снастями обмотаны вокруг рей и закреплены. Если бы мы вдруг перенеслись в те времена, эти суда показались бы нам настоящими гоночными яхтами. Это близко к истине, поскольку клипера принимают участие в своеобразной мировой регате, которая длится примерно три месяца. Правда, старта никто не дает. Как только судно заканчивает погрузку, оно тут же пускается в путь.

Начало чайных гонок восходит к первой половине XVII века.

1610 год. Португальский корабль из Макао приходит в Лиссабон. Среди доставленных грузов несколько тюков с чайными листьями. Русские

уже знают это растение, поскольку караваны из Китая стали доставлять в Россию чай еще в 1600 году. Западная Европа познакомилась с чаем в 1610 году.

1640 год. Настойка из чая подается в Лондоне только в заведении некоего Томаса Гарвея. Этого, конечно, мало, чтобы завоевать столицу. Так,

*Быстрейшая перевозка чая из Китая в Англию — вот причина, вызвавшая создание больших клиперов, шедевров кораблестроения*



Самюэль Пепис<sup>1</sup> упоминает о чае в своем дневнике лишь в 1660 году: «Я попросил принести чашечку чаю (это китайский напиток), который отведал впервые».

Во Франции чай появился, по-видимому, в то же время, что и в Англии. Медики объявляют его вначале вредным. Тогда поднимают голос защитники чая и хвалят его с не меньшей страстью, чем ругают противники. По их словам, чай — панацея, «которая предупреждает болезни головы, желудка и кишок, катары, разные воспалительные процессы, приливы и недомогания, ревматизмы, появление песка в моче — следствие разгульной и неводержанной жизни». Но для потомков галлов такой язык неубедителен. В 1686 году Людовику XIV предписывают чай «для улучшения пищеварения и предупреждения жара и головокружения», но подавляющее большинство подданных продолжает игнорировать китайский напиток, прежде всего по причине его дороговизны и редкости. И только в конце XVIII века англичанам удается приучить Францию к чаю.

Россию чай завоевывает, а Англию просто-напросто покоряет. В 1776 году англичане импортируют уже шесть тысяч фунтов чая в год, и их неутолимая жажда требует свершения чуда техники; создаются крупные клипера—парусники с усиленными мачтами, тонкими обводами, заостренным носом. Они похожи на морских птиц редкой красоты.

*Чайные гонки (1850 – 1880) изжили себя с ростом скорости паровых судов и открытием Суэцкого канала в 1869 году*



Поскольку англичане поняли, что чай теряет свои качества во время долгих переходов, инженеры-судостроители постоянно работали над улучшением и увеличением размеров клиперов и сделали из них истинных гончих морей.

В 1865 году чайную гонку выиграл «Файери Кросс». В мае 1866 года он числится среди фаворитов, но заядлые спорщики как в Англии, так и в Китае—самое большое количество игроков живет в этих странах—закljučают пари и ставят крупные суммы на два других клипера—«Ариэль» и «Тайцинг», чьи капитаны пользуются заслуженной репутацией.

Рано утром 30 мая старпом «Ариэля» зашел в каюту капитана Кея.

— Капитан, буксировщик готов взять нас на буксир. Но у меня дурная новость: «Файери Кросс» ушел на заре.

Кей остался невозмутимым.

— Я знал, что он немного обойдет меня в Китайском море. Робинсон изучил местные течения как свои пять пальцев. Но я его нагоню в Индийском океане, поскольку «Ариэль» только построен и позволяет идти на риск. И я рискну. Передайте трос на буксир. Я поднимаюсь на мостик.

Сильный ветер поднимал волну на желтых водах реки Минцзянь. Горизонт застигала дождевая завеса. Когда буксир, крохотное паровое колесное судно, доставивший лоцмана, едва не задел борт «Ариэля», Кей ничего не сказал, но принял китайца с ледяным презрением.

Идти на буксире по вспененной реке среди множества груженных джонок и сампанов нелегко. Двигатель буксира был слишком слабым, и суденышко боролось с волнами изо всех сил, пытаясь вывести «Ариэль» из устья. Мощный порыв ветра отбросил его назад, и оно снова задело корпус «Ариэля».

— Достаточно! — сказал Кей. — Пусть он отдаст трос!

Он сообщил лоцману, что больше не нуждается в его услугах, и дал приказ поднять марсель<sup>2</sup>, затем велел поставить остальные паруса. Три мачты «Ариэля» забелели, словно маяки, на серой воде Китайского моря. К полудню на фоне дождя слева по борту появился силуэт другого клипера.

— Мы нагнали «Файери Кросс»! — закричали палубные матросы.

Кей, стоявший на мостике рядом с вахтенным офицером пожал плечами:

— Бизань-мачта «Файери Кросса» ниже. Это «Типинг».

«Типинг» отплыл накануне вечером. Кей не считал его серьезным конкурентом. Северо-восточный муссон дул с постоянной силой. За первые сутки «Ариэль» прошел 190 миль, затем 195 и на третьи сутки — 240. Нормальная средняя скорость. «Ариэль» настиг «Типинга» через двое суток, и оба судна пошли вровень. Их борьба продолжалась целую неделю. Кей ничего не говорил, но каждые полчаса спрашивал вахтенного на марсе<sup>3</sup> фок-мачты, не показался ли впереди «Файери Кросс». Горизонт был пуст. Матросы ругались и сплевывали за борт с подветренной стороны. Лишь рулевому разрешалось сплевывать на палубу клипера. Поскольку он жевал бетель, на мостике перед рулевым колесом образовался коричневый полукруг.

Составить определенное мнение о качестве экипажей этих клиперов необычайно трудно. Нередко утверждалось, что матросов отбирали тщательнейшим образом, но некоторые происшествия наводят на мысль, что среди них попадались и бездельники, и пьяницы, завербованные в последний момент. Капитаны прибегали к помощи вербовщиков, чтобы заменить беглецов. Правда, в море этот человеческий мусор попадал в ежовые рукавицы и его использовали с полной отдачей под надзором умелых матросов, не желавших выполнять чужую работу. Более того, перед началом чайных гонок экипаж делал ставку на свое судно; так же поступали и взятые накануне плавания пропойцы.

Матросы «Ариэля» злились, что «Типинг» не отстает, и, как вышколенные псы, бросались по свистку боцмана обтягивать шкоты<sup>4</sup> того или иного паруса. Муссон дул так равномерно, что «Ариэлю» во время перехода по Китайскому морю не приходилось менять галсов<sup>5</sup>.

Не делал этого и «Типинг». Но через неделю и без каких-либо видимых изменений в парусах «Типинг» замедлил ход и отстал. Как мало нужно, чтобы изменить поведение большого скоростного парусника в море! Может ослабеть фордун<sup>6</sup> или бакштаг<sup>7</sup>, изогнуться рея, обрести водорослями и ракушками корпус, и его поверхность станет менее гладкой. «Типинг» отставал все больше и 15 июня днем исчез за горизонтом.

— Мы идем первыми. Скорее всего мы обошли «Файери Кросс», не заметив его.

Так считали матросы и часть офицеров. Но Кей не разделял их оптимизма и оказался прав. 20 июня в Зондском проливе малайский лоцман из Джакарты сообщил, что «Файери Кросс» прошел двое суток назад. Страсти вокруг гонок кипели по всему маршруту перехода. Среди моряков не было равнодушных. «Типинг» прошел Джакарту через двое суток после «Ариэля», за ним шли еще два клипера — «Серика» и «Тайцинг».

— Я обойду «Файери Кросс» в Индийском океане. И пойду на любой риск.

Кей намеревался полностью использовать мощное дыхание муссона, беспрепятственно дующего над водным простором.

— Поставить все лиселя<sup>8</sup> и поднять паруса на штагах<sup>9</sup>.

«Ариэль» походил на летящий храм. Такелаж пел и вибрировал под напором ветра. Матросов тревожила эта песнь. Они частенько поднимали голову, с беспокойством поглядывая на мачты, и почти не разговаривали друг с другом. В Китайском море работы было мало, и матросам не часто приходилось карабкаться по выленкам. Если люди не отбывали вахту, они неспешно скребли дерево, лакировали, красили, драили медь — обычный туалет судна для поддержания его красоты. В Индийском океане распорядок изменился. Муссон представлял собой великую неукротенную силу, к тому же капризную: ветер то слабел, то усиливался, иногда он слегка менял направление. Не один капитан приказал бы подбирать некоторые паруса, когда усиливался ветер. Кей действовал иначе: на «Ариэле» стояли все паруса, и матросам казалось, что мачты трещат. Свободные от вахты матросы спали одетыми, не снимая сапог, поскольку дудка<sup>10</sup> боцмана могла в любое время вызвать их на палубу. Окончившие вахту молча жевали в сумрачном матросском кубрике скудную пищу, запивая ее. Пили ром, разбавленный водой. Иногда раздавались крики, возникали ссоры, кое-кто терял голову и начинал насвистывать. А ведь всем известно: пение приносит добро даже в самые тяжкие моменты, а свист накликает на вашу голову ярость всех чертей.

Однажды ночью в конце июня сверху послышался треск — сломалась брам-стенга, верхняя часть мачты. Она не выдержала постоянного давления ветра на парус. Осталось неизвестным, насвистывал ли кто-либо на борту в эту ночь или нет, но морские историки нашли в судовом журнале «Ариэля» только коротенькую запись о происшествии 28 июня: «Шесть часов утра. Закончен ремонт брам-стенги». Надо иметь живое воображение и хорошо знать море, чтобы правильно оценить истинное значение этих коротких слов. Для ремонта брам-

стеньги в открытом море надо: 1) забраться наверх мачты, то есть оказаться на высоте тридцати метров над палубой; 2) закрепиться чуть ниже надлома, чтобы не сорваться; 3) поймать надломленную часть, которая бешено носится над головой; 4) установить ее на место и накрепко привязать к брусу, поднятому снизу. Все это продельвается под жуткий рев ветра, тогда как парус брам-рея бьется, слепит, царапает и норовит сбросить тебя вниз. Возможно, наверху работали одновременно два человека, но трудно себе представить, как им это удалось, тем более что ремонт, законченный, согласно записи в судовом журнале, к шести часам утра, производился ночью, почти в кромешной тьме.

Матросы и даже офицеры надеялись, что после столь досадного происшествия капитан уменьшит количество парусов. Но нет. Он лишь подобрал парус брам-рея, пока чинилась мачта, и «Ариэль» побил свой ежедневный рекорд, пройдя за сутки 330 миль, то есть шел со средней скоростью тринадцать узлов. Вахтенный матрос на марсе осматривал горизонт, особенно впереди по курсу, в надежде увидеть «Файери Кросс». Но море оставалось пустынным.

Когда «Ариэль» проходил мимо острова Маврикий, от местного лоцмана узнали, что «Файери Кросс» прошел двумя сутками ранее. Кей дал приказ вновь отпустить парус на брам-рее. Он решил поставить на карту все. Мыс Доброй Надежды он обогнул лишь три часа спустя после «Файери Кросса». А утром все увидели впереди большое парусное судно — «Файери Кросс». Во второй половине дня «Ариэль» с легкостью догнал «Файери Кросс», который словно прилип к морю, прижатый чьей-то невидимой гигантской ладонью. Матросы «Ариэля» бесновались от радости. Кей выдал команде двойную порцию рома и пива.

После прохода Зондского пролива Кей спускался в свою каюту лишь за тем, чтобы сменить одежду и умыться. «Все эти недели, — писал он, — я раздевался только ради утреннего туалета, заменявшего мне сон. Иногда я позволял себе вздремнуть, но только на палубе».

«Ариэль» нагнал и даже немного обошел «Файери Кросс», но Кей понимал, что победу праздновать рано, и знал — ему придется проводить на мостике не меньше времени, чем раньше, поскольку клипера шли навстречу не менее опасному врагу, чем яростные муссоны и «ревущие сороковые».

Впереди лежали экваториальные зоны затишья — почти полное отсутствие ветра, внезапные шквалы, ливневые дожди. Проклятая зона, выматывающая все силы, потому что беспрестанно приходилось менять паруса.

— Поступим так, — сказал Кей старпому, — отклонимся к западу и обойдем зону затишья. Более длинный путь, но зато мы не потеряем ветер и в конце концов победим.

Такая мысль соблазняла многих капитанов, но немногие решались осуществить ее на деле. Они предпочитали ждать в безветренной зоне, видя соперников, а затем, когда поднимется ветер, постараться обойти их на последнем этапе. Кей направил свой клипер на северо-запад. Через некоторое время вахтенный матрос сообщил, что «Файери Кросс», идущий в нескольких милях сзади, отклонился в том же

направлении. Робинсон, капитан «Файери Кросса», раскусил хитрость Кея и последовал за ним.

Зона затишья в океане не обозначена столбиками-указателями, она слегка смещается; так случилось и в этот год. «Ариэль» и «Файери Кросс» попали в ту самую зону затишья, которую хотели обойти, а остальные конкуренты — «Типинг», «Серика» и «Тайцинг», избравшие старую стратегию, — встретили благоприятные ветры. Распределение мест в гонке коренным образом изменилось. Через несколько дней «Ариэль» оказался на предпоследнем месте, немного впереди «Типинга», который не сумел воспользоваться благоприятным ветром.

Но зона затишья движется постоянно — она колеблется над безбрежной равниной океана, словно громадный маятник, как бы играя с участниками чайной гонки, которые на несколько дней оказались рядом друг с другом.

Клипера приближались к экватору. 9 августа гонку возглавили «Типинг» и «Файери Кросс». Как и Кея, капитан «Файери Кросса» Робинсон выдал матросам двойную порцию рома.

— Наши шансы выиграть гонку столь же велики, как и при отплытии из Фучжоу, а может, и выше. К северу от экватора Кея использует ветер не лучше меня. А «Типинга» я не боюсь.

Через час после того, как Робинсон произнес эту фразу, море преподнесло обоим судам неприятный сюрприз. Со всех сторон их окружала плоская серебристо-белая равнина, ослепительно сверкавшая на солнце. За судами тянулся едва видимый след, паруса обвисли.

А в тридцати милях к западу «Ариэль» с надутыми парусами полным ходом рванулся вперед.

«Типинг» и «Файери Кросс» застыли рядом. Их капитаны — капитана «Типинга» звали Мак-Кеннон — не покидали мостиков. Оба сидели в креслах под зонтиком и, не отрываясь, смотрели на верхушки мачт, чтобы уловить малейшее движение воздуха, которым можно было воспользоваться, брасуя<sup>11</sup> тот или иной парус. Капризное море то сближало, то отдаляло суда. К вечеру 17 августа легкий бриз тронул паруса «Типинга», и он удалился. А в трех милях от него «Файери Кросс» стоял, словно приклеенный к поверхности моря. Только через двадцать четыре часа Робинсон увидел, как надулись верхние паруса.

— Слишком поздно, — сказал он старпому. — Мы проиграли гонку.

В районе Азорских островов порядок движения клиперов был следующим: «Ариэль», «Тайцинг», «Файери Кросс», «Серика», «Типинг».

«Ариэль» первым достиг Ла-Манша. Порывы сильнейшего ветра срывали клочья пены с гребней волн. 5 сентября<sup>А</sup> в 1 час 30 минут ночи вахтенный офицер предупредил капитана Кея, что показался огонь маяка Бишоп («маяк епископа»), построенного с невероятными трудностями в 1858 году на Сент-Аньесе — одном из островов архипелага Силли, который почти постоянно терзают яростные волны.

Маяк можно посетить на свой страх и риск.

Кея, лежавший одетым на койке, тут же поднялся на палубу. Впервые с момента отплытия из Фучжоу Кея, как он сказал сам, ощутил стеснение в груди. Матросы очередной вахты с волнением вглядывались в проблесковый огонь маяка, подставляя лица порывам ветра. Новость

разнеслась по всему судну, и остальные матросы поднялись на палубу, чтобы разделить радость при виде огней победы. Они колотили друг друга по спинам; над морем, перекрывая вой ветра, полетела песня. «Ариэль» отклонился вправо, чтобы войти в Ла-Манш. Кей не желал спускаться к себе в каюту. Он хотел видеть, как мимо проплывают береговые огни.

Восток посветлел, начинался восход солнца. Кей глянул на побледневший в свете зари огонь Бишопа и вздрогнул: в нескольких милях позади по левому борту на фоне белесоватого неба, по которому быстро скользили облака, возник силуэт парусника. На мостике появился старпом; он хотел предупредить об этом капитана.

— Я узнал его,—сказал Кей.—Это «Типинг».

«Типинг» шел всего в нескольких милях позади. Каким ветром его принесло, какой гений внезапно посетил капитана Мак-Кеннона? Кей расстроился, но быстро овладел собой: он не мог упустить победу в самый последний момент, поскольку очень хорошо знал ветры и течения Ла-Манша. В 8.25 «Ариэль» первым прошел мимо мыса Лизар со скоростью 15 узлов. В 16.30 он миновал Портленд, немного опережая соперника, затем «Типинг» отстал на несколько миль.

Снова наступила ночь. Кей всматривался в знакомые огни маяков английского побережья, уходившие назад; каждые две минуты он оглядывался и прикидывал, приближаются или удаляются ходовые огни «Типинга». Все забыли, что есть вахтенная и отдыхающая команды. Матросы собрались на палубе: они не могли заснуть из-за перевозбуждения, хотя ни один из них не выпил ни глотка спиртного. Даже пьянчуги, погруженные на клипер в Фучжоу в бессознательном состоянии, волновались не менее других. «Ариэль» стал их кораблем, а его победа — их победой.

На заре в виду дюн мыса Дандженесс, у входа в Па-де-Кале, с палубы «Ариэля» взлетели ракеты — согласно мореходным правилам для судов дальнего плавания, капитан Кей требовал лоцмана. Около 7 часов лоцман прибыл на борт. «Ариэль» продолжал идти вдоль английского побережья с неплохой скоростью. «Типинг» шел сзади на прежнем расстоянии.

В два часа пополудни у входа в Темзу «Ариэль» лег в дрейф. Паровой буксир, который должен был провести его по Темзе, уже направлялся к нему. На него передали трос. «Типинг» был далеко позади. Договор между капитанами клиперов гласил: «Победителем чайной гонки объявляется то судно, которое первым войдет в доки».

Кей и его моряки видели, как «Типинг» лег в дрейф для передачи троса на буксир. С этого момента перестали играть свою роль великолепные паруса, самые острые обводы, морские знания лучших капитанов. Судьба гонки зависела от жалких колесных буксиров, без которых нельзя было обойтись на реке с оживленным движением. До появления паровых буксиров большие корабли тащились по реке до Лондона позади гребных судов.

Буксир «Типинга» оказалась чуть-чуть мощнее буксира «Ариэля». Но этого «чуть-чуть» было вполне достаточно, чтобы постепенно сократить расстояние между двумя судами. На берегах Темзы собрались мужчи-



ны, женщины и дети, которые с любопытством наблюдали за состязанием. Матросы «Ариэля» переживали тяжелые минуты. Им порой казалось, что горше в жизни не бывает; разве можно спокойно видеть, как из-за какого-то поганого буксира летят прахом результаты более чем трех месяцев изматывающей работы, немислимых усилий, бесчисленных вахт и пережитых опасностей? Старпом «Ариэля» с рупором в руке подстегивал хозяина буксира, хотя тот ничего не слышал из-за пыхтения машины. Вдруг офицер разразился десятком отборнейших ругательств и погрозил ему кулаком — «Типинг» обошел «Ариэля».

На мостик последнего поднялась небольшая группа матросов во главе с боцманом, который снял головной убор и обратился к капитану Кею: — Капитан, разрешите нам отправиться на этот проклятый тихход. Мы набьем его топку углем, заклепаем предохранительные клапаны. Пусть идет быстрее или взрывается!

Челюсти Кея были крепко сжаты, но он успокоил боцмана и матросов: — «Типинг» будет ждать прилива в Грейвсенде. Там мы его настигнем.

Крупные суда могли войти в доки лишь в момент прилива: Грейвсенд (ныне промышленный город с 51 тысячей жителей) находится примерно в четырнадцати морских милях (26 километров) от входа в доки. «Типинг» был вынужден остановиться и ждать. Кей не бросил якоря. Он держал буксир под парами рядом с «Ариэлем», готовый к последнему рывку, как только позволит прилив. Он видел, что Мак-Кеннон отдал сходные распоряжения. Это невыносимое ожидание длилось почти два часа. Наконец приливная волна пошла вверх по реке. «Ариэль» и «Типинг» тронулись с места одновременно.

Двадцать пять километров до доков. Делать было нечего — исход гонок решила мощность буксира «Типинга». «Типинг» опередил «Ариэля» на какой-то десяток минут. Перед входом в Ист-Индиэн-док ему пришлось ждать, пока откроют ворота, и «Ариэль» снова нагнал соперника. Но «Типинг» вошел в док первым, и его ящики с чаем опустились на причал на десять минут раньше. Гонка продолжалась девяносто девять дней, корабли показали лучшее время с момента возникновения этих гонок. Капитан Кей молчал, его обычно энергичное лицо осунулось. Невероятная усталость и разочарование отразились на нем. И не столько из-за потери шестипенсовой надбавки за каждый фунт чая, сколько из-за проигрыша. Он знал, что был лучшим капитаном гонки, но проиграл ее. Его подвел буксир.

На команду «Ариэля» было тяжело смотреть. Часть матросов сидела на палубе, уронив голову на колени. Прочие стояли, облокотившись на планшири<sup>12</sup> и бездумно уставившись в воду. Кое-кто плакал. Позже эти «соленые шкуры» зальют обиду спиртным, но сейчас они были не в силах скрыть слез. Как и их капитан, они пока забыли о премии за победу. Они плакали, потому что проиграли буквально на последних метрах дистанции.

Кей спустился с мостика на палубу. Матросы окружили его.

— Я возьму реванш в следующем году,— сказал он,— и вы, если отправитесь вместе со мной. Я выиграю гонку даже ценой жизни. Клянусь своей головой.

Кей сдержал слово. В 1867 году он выиграл чайную гонку, побив рекорд

перехода—девяносто семь дней вместо девяноста девяти. То была прекрасная чайная гонка. Но та, о которой я рассказал, показалась мне более интересной.

Один из известнейших и красивейших клиперов сохранился до наших дней. Он не выиграл ни одной чайной гонки и все же стал самым знаменитым. Вы можете его увидеть, более того—должны обязательно полюбоваться этим парусником, если прочитанные морские истории хоть немного заинтересовали вас. Поезжайте в Лондон и сядьте у Вестминстер-бридж на один из экскурсионных кораблей, спускающихся к морю. Берега Темзы ниже Лондона не так красивы, как выше по течению. Перед вами пройдут мрачные заводы и грязные доки, старые, изъеденные копотью дома, где до сих пор живут персонажи, словно вышедшие из-под пера Диккенса. Но движение на реке столь же оживленно, как и во времена, когда Англия была владычицей семи морей. Вскоре Темза становится шире, и появляются громадные суда, берега выглядят приятнее—много деревьев и зелени. Сойдите в Гринвиче. Справа от пристани над крышами домов торчат высоченные тонкие мачты, от одного вида которых у вас захватит дух.

Но если вы хотите предстать перед «Катти Сарк»—да, речь идет именно об этой красавице—в добром расположении духа, сдержите ваше любопытство, посетите верхний город, прогуляйтесь по парку с его крокусами и дроздами до Национального морского музея.

Морские инструменты всегда были красивыми, словно звезды, за которыми они следят, а математика придает им гармонию. Инструменты в гринвичском музее экспонируются со строгой эlegantностью. Их красота поражает даже профанов и невежд. По выходе из музея вам предстоит встреча с нулевым меридианом, от которого ведут отсчет долгот. Он не подвешен над землей, как я думал в детстве. Он заделан в землю в виде надрезанной до блеска медной полосы.

Индийский океан кажется вам не таким далеким, поскольку, спускаясь к реке, вы снова видите стройные мачты; еще несколько шагов, и вы оказываетесь перед «Катти Сарк», застывшей в центре сухого дока. Рассмотрите ее во всей красоте от киля до клотика<sup>13</sup> грот-мачты<sup>14</sup>.

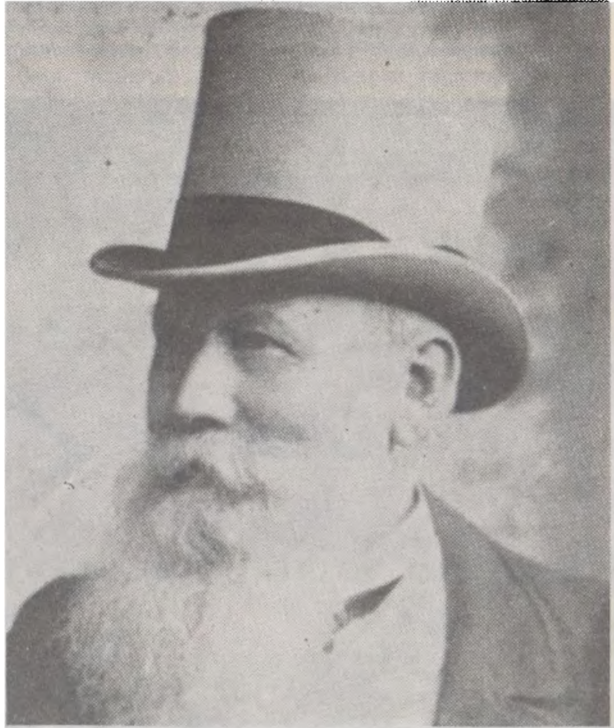
Как говорить о «Катти Сарк»—он или она? По старинному морскому обычаю, род судна определяется по его имени, но для любого англичанина судно всегда дама: "Her name was Cutty Sark. She was a really famous ship" (Ее имя было «Катти Сарк». Она была действительно чудесным судном). И по моему глубококому убеждению, этот эlegantный клипер заслуживает женского имени.

Странное имя, которое вряд ли вызывает какие-либо мысли у многочисленных любителей спиртного и табака, когда они читают его на бутылках с виски и пачках сигарет. «Катти Сарк» означает «короткая рубашка». Это намек на рубашку ведьмы, героини повести в стихах «Тэм о'Шентер» шотландца Роберта Бёрнса. Женщина с открытой грудью в сверхкороткой рубашке—эта скульптура под бушпритом<sup>15</sup> первой встречала натиск волн. Моряки тех времен свято верили в то, что обнаженные женские фигуры под бушпритом приносят кораблю счастье.

Машины «Куин Элизабет» развивали мощность 200 тысяч лошадиных

сил, позволяя судну идти со скоростью 30 узлов. Инженеры-судостроители рассчитали, что сила ветра, давившая на паруса «Катти Сарк», соответствует мощности 3 тысяч лошадиных сил. И с этими 3 тысячами лошадиных сил «Катти Сарк» достигала максимальной скорости — 17 узлов. «Катти Сарк» держала своеобразную «Голубую ленту»

*Джон Виллис, по прозвищу Старый Белый Цилиндр, вначале капитан парусного флота, затем арматор. Он начал постройку клипера «Катти Сарк» в 1868 году*



среди парусников за переход Европа — Австралия до 1974 года, пока Алан Кола не побил рекорд на тримаране «Манюрейя». Много ли рекордов устояло за девяносто один год!?

Крупнейшие клипера чайных гонок перевозили около 1200 брутто регистровых тонн. Шестидесятиметровая «Катти Сарк» — только 963. Я вдруг ловлю себя на мысли, что рассказываю об этом судне и его карьере как-то отвлеченно. А ведь когда я расхаживал по его палубе, заходил в кубрик и кают-компанию, в каюты, осматривал межпалубные помещения (корабль с любовью восстановлен до малейших деталей, а теперь поддерживается в образцовом порядке и драится до блеска, как все в британском флоте), то я как бы становился частичкой корабля, и мне казалось, что он вот-вот отплывет вместе со мной в дальние моря, что на палубе сейчас появятся капитан Вуджет и арматор-владелец Джон Виллис, чтобы дать последние наставления перед снятием с якоря. Думаю, не один я испытывал подобные чувства. «Катти Сарк» не умерла, она может уйти в море в любое мгновение, стоит лишь открыть

ворота дока. Душа не покинула судно, а потому лучше будет передать слово клиперу. «С вами говорит „Катти Сарк”» — такой способ повествования будет исторически столь же верен, как и объективный рассказ стороннего наблюдателя.

— Меня спустили на воду в полдень 23 ноября 1869 года со стапелей

*963 регистровых тонны, 65 метров в длину. «Катти Сарк» несла 3150 квадратных метров парусов. Этот клипер держал рекорд скорости для парусных судов на маршруте Европа — Австралия до 1974 года — 67 суток от Сиднея до Ла-Манша мимо мыса Доброй Надежды*



верфи Скотта и Линтона на Клайде, неподалеку от Эдинбурга. Мои обводы и линии корпуса вычертил Джон Ренни, главный чертежник верфей. Он же рассчитал высоту моих мачт и наибольшую поверхность парусов, которую я могла нести, — 34 тысячи квадратных футов, иными словами, 3150 квадратных метров.

Новорожденный присутствует на собственных крестинах, но нельзя сказать, что он участвует в них. Именно поэтому я не помню церемонии моего спуска на воду. Позже я узнала, что героем праздника был человек, которого мне часто доводилось видеть, — Джон Виллис, изве-

стный в портах Великобритании под прозвищем Старый Белый Цилиндр. Когда-то он, как и его отец, был капитаном парусника и получил свое прозвище из-за белого цилиндра с черной лентой и загнутыми полями, который никогда не снимал с головы.

Элегантный Джон Виллис был истинным шотландцем. Он спорил по поводу моей сметы, торговался, словно араб на рынке, но требовал использования лучших материалов. В конце концов он заключил контракт, где оговаривал мою стоимость—16 150 фунтов стерлингов. Когда мой корпус был закончен, Скотт и Линтон подсчитали, что постройка обошлась им в 17 фунтов стерлингов за одну регистровую тонну, то есть общая сумма составила 16 570 фунтов стерлингов. Они заплатили разницу из своего кармана и разорились, поскольку их казна опустела. Меня закончил другой клайдский судостроитель—Денни Бросс.

— Хочу иметь клипер, который побьет «Фермопилы»,—заявил Виллис Скотту и Линтону.—В остальном полагаюсь на вас.

«Фермопилы» был великолепным клипером, и командовал им превосходный капитан. Конечно, Старый Белый Цилиндр мечтал выиграть чайные гонки и получить надбавку 10 шиллингов за тонну чая, но еще больше грезил о лаврах владельца клипера-победителя. Он должен был знать (хотя у меня нет уверенности в этом), что у него почти не осталось времени для воплощения своей честолюбивой мечты, ибо в 1869 году пробил последний час чайных гонок—в тот год француз Фердинанд де Лессепс сделал первый удар киркой на строительстве канала между Порт-Саидом и Суэцем. Дорога укоротилась на 8 тысяч морских миль, и перевозка на паровых судах стала рентабельной.

И все же после окончания строительства, оснащения и прихода команды с офицерами я приняла участие в чайных гонках. Признаюсь, что ни разу их не выиграла, а прославилась и стала непобедимой на другом маршруте.

Клипера относились к судам, в которых каждая дощечка корпуса, каждый квадратный дюйм парусов работали на грани сопротивления. Они напоминали чистокровных рысаков, а их капитаны со стальными нервами были готовы идти на любой риск. Мне не повезло в чайных гонках, и я не попала в руки ни одного из этих чемпионов.

Мой первый капитан, Моуди, был неплохим моряком, но его отвага не могла сравниться с отвагой Кемболла, капитана «Фермопил», а кроме того, и везло ему меньше, чем сопернику. Когда на борт клипера «Фермопилы», одержавшего первую победу, поднялся лоцман, чтобы провести судно по Темзе, Кемболл показал ему на планширь:

— Вы его видите?

— Да,—ответил удивленный лоцман.

— Я тоже. Но впервые с момента отплытия из Китая.

Кемболл намекал, что в течение всего перехода «Фермопилы» так кренились от ветра, что он не видел планширь со своего мостика. Кемболл, конечно, прихвастнул, поскольку не мог не попасть в полосу экваториального затишья. Но то был первоклассный капитан, и, командуй он мною в то время, я бы выиграла чайную гонку и побила бы рекорд «Фермопил».

Кроме всего меня замучили неудачи. В 1872 году у меня появились шансы побить «Фермопилы». Мы покинули Фучжоу одновременно и одновременно вошли в Индийский океан, я шла впереди на полторы мили. Через двадцать шесть суток на широте южного Мадагаскара я выигрывала уже 400 морских миль. Капитан Моуди радостно потирал руки. На море начиналось волнение, завыл штормовой ветер, но я бодро держала скорость двенадцать узлов, как вдруг почувствовала острую боль. Меня развернуло боком к ветру — буря сорвала руль.

Надо быть моряком и надо быть судном, чтобы представить себе то чудовищное давление, которое оказывает вода на крохотную поверхность лопасти руля — крохотную по сравнению с остальным корпусом, когда парусник под всеми парусами идет на полной скорости. Тоненькая лопасть принимает на себя всю силу ветра и заставляет его выполнять полезную работу; но стоит полететь лишь одному креплению, не выдержавшему нагрузки, и руль срывает.

Расстроенный Моуди в гневе швырнул свою фуражку на мостик. Я уже говорила, что он был неплохим моряком и доказал это делом (не знаю, сумел бы справиться с положением Кемболл) — Моуди удерживал меня по ветру во время бури с помощью плавучего якоря, пока на борту мастерами запасной руль. Работа длилась восемь суток, поскольку яростный шторм не прекращался.

Судовой плотник собрал брусья, скрепил их скобами, которые сам выковал. Кузницу разбили на палубе, по которой гуляли волны. Один раз опрокинулся горн, и сын капитана, который раздувал меха, едва успел отскочить в сторону, увертываясь от раскаленных углей. На следующий день кузнецу чуть не снесло голову раскаленным железным брусом. Имя этого человека — Генри Гендерсон — осталось в анналах британского мореплавания. Мой арматор Джон Виллис вручил ему премию в пятьдесят фунтов стерлингов за «умение и расторопность, проявленные в сложных обстоятельствах»; правда, премию он выплатил совместно со страховым агентом груза, и я предпочитаю не знать, сколько шотландец выложил из своего кошелька. Конечно, не основную долю.

В этом путешествии нас сопровождал брат Джона Виллиса. С самого начала бури его терзала морская болезнь, и, как только установили новый руль, он потренировал, чтобы Моуди оставил его в Кейптауне, откуда он будет добираться до Англии своими средствами. Моуди послал его к черту:

— Остановиться? Никогда! Мы и так уже потеряли уйму времени!

После восьми суток лежания в дрейфе мы остались далеко позади «Фермопил», но Моуди еще мог рассчитывать на почетное место. Брат Виллиса начал настаивать, и Моуди пригрозил ему кандалами.

В тот год я прибыла в Ист-Индиэн-док через семь суток после «Фермопил».

— Не случись этой проклятой аварии, мы выиграли бы гонку, — печально сообщил Моуди Джону Виллису.

Арматор согласился с ним. Но в разговор вмешался его брат, с яростью и без всяких оснований обвиняя Моуди в невежестве, и капитан тут же подал в отставку. Более того, он навсегда оставил парусный флот и

перешел на паровые суда. Мне кажется, брат Джона Виллиса совершил в тот день самое подлое дело в истории мореплавания.

После Моуди один переход я сделала под командованием посредственного капитана Мура, которого сменил капитан Типтафт, человек спокойный и скромный. Он был хорошим моряком, но силы воли у него было еще меньше, чем у Моуди. Он не мог выиграть чайную гонку. Под его командованием меня послали в 1873 году не в Китай, а в Сидней, где загрузили углем для Шанхая. Углем! Я была унижена тем, что мои трюмы заполнил столь грязный груз, но моего арматора угнетало лишь одно — а вдруг он упустит лишний грош?

После выгрузки угля китайские рабочие отдраили меня так, что я засверкала, как новенький шиллинг, и я загрузилась чаем в порту Ухань. Рядом со мной стояли и паровые суда. Их грузили чаем, который они доставят в Лондон через Суэцкий канал. Я добралась до Лондона за сто восемнадцать дней — то был посредственный результат. Годом позже пароход «Гленертни» Глена Лайна потратил на дорогу через Суэцкий канал всего сорок два дня. Чайные гонки клиперов изжили себя.

Последний груз чая из Китая в Англию я перевезла в 1877 году и вскоре отправилась в Австралию за своим первым грузом шерсти. Начало путешествия мало напоминало увеселительную прогулку. Вы сами знаете, сколь утрюмо Северное море в ноябре, но кто мог подумать, что в тот день, 11 ноября, начнется снежный ураган! В устье Темзы в обоих направлениях шло множество судов.

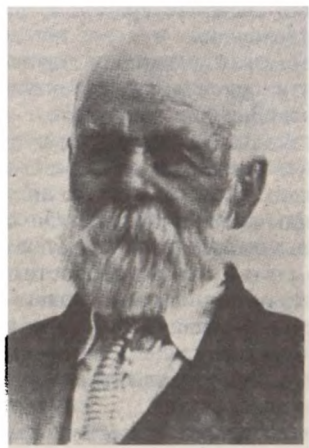
Капитан Типтафт поступил мудро, выбрав убежищем Даунс-оф-Дил, где стало на якорь около шестидесяти судов с подобранными парусами. Зимняя буря ворвалась и в это убежище; мои две якорные цепи лопнули в ночь с 11-го на 12-е, и Типтафт с большими трудностями провел меня в открытое море среди множества накренившихся собратьев. По пути я столкнулась с двумя судами и нанесла им повреждения. Я и сама не обошлась без них. Мне на помощь пришел буксир. Он отвел меня в Темзу для ремонта. Владельцы двух моих жертв потребовали возмещения убытков, но не стану утомлять вас подробностями судебного разбирательства. Джон Виллис, никогда не расстававшийся со своим белым цилиндром, набрался наглости и заявил, что повредили его судно и что он собирается начать судебное преследование противников.

— Каков наглец! — вскричал один из двух капитанов. — «Катти Сарк» сорвала часть кормы с названием моего судна.

Я действительно задела эту огромную доску, и она свалилась на палубу носовой части. Но Генри Гендерсон, тот самый плотник, который выковал мне новый руль во время бури, тут же, пока никто не увидел, сбросил в море этот компрометирующий кусок дерева, и наши противники ничего не смогли доказать. Генри Гендерсон рассказал о своем подвиге несколько месяцев спустя. Думаю, что ради меня он бы убил отца с матерью.

Начиная с этого года я приступила к перевозкам шерсти из Австралии в Англию вокруг мыса Доброй Надежды и стала знаменитой, побивая все рекорды на этом маршруте. Мною командовали несколько капитанов. Одни были хуже, другие лучше. Типтафта, умершего в Шанхае, вдали

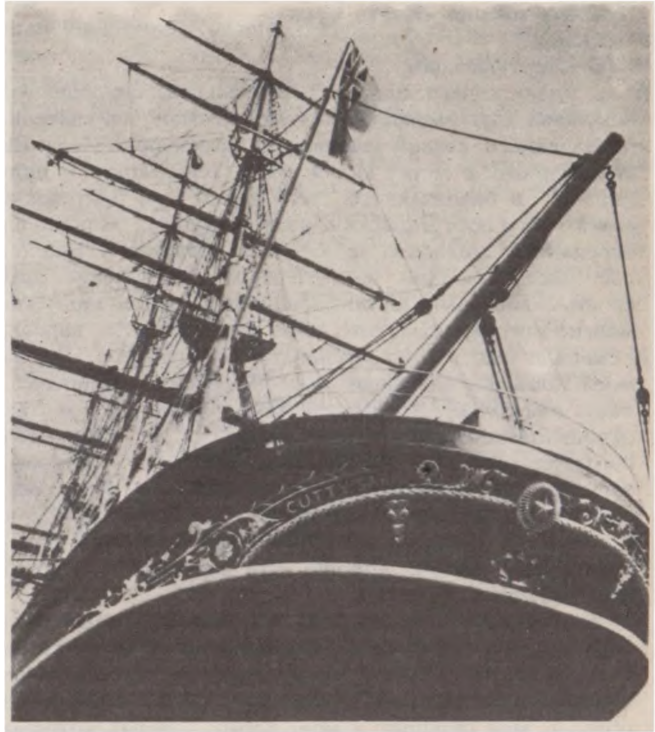
*Джордж Моуди командовал «Катти Сарк», когда судно потеряло руль во время циклона в Индийском океане. Ричард Вуджет, последний капитан клипера, который и установил знаменитый рекорд*





от родины, сменил Уоллес. Он добился хороших результатов, но кончил трагически. Во время перехода Австралия—Англия в 1880 году в Индийском океане на широте Суматры старпом ударом кулака убил нагло угрожавшего ему пьяницу негра. Тут же вспыхнул небольшой бунт. Капитан Уоллес до того расстроился, что выбросился за борт. Налетели акулы, и все кончилось.

*Законченность и  
существо форм  
«Катти Сарк»  
так и остались  
непревзойденными*



Второй помощник отвел меня в Сингапур, где я простояла несколько месяцев без капитана и старпома; потом за мной явился Брюс, старпом другого корабля Виллиса, стоявшего в Шанхае. Но этот Брюс оказался невеждой, гордецом и вором. Он продал часть груза, присвоил деньги и попал в тюрьму.

Моим лучшим капитаном был, конечно, Ричард Вуджет, который с двенадцати лет начал плавать юнгой в Северном море. Он ничего не боялся и показал себя настоящим командиром: он никогда не заставлял меня делать то, что не мог выполнить сам. А он умел делать все! Для команды Вуджет был богом. Именно с ним я поставила в 1885 году памятный рекорд—шестьдесят семь суток от Сиднея до Ла-Манша вокруг мыса Доброй Надежды. На двенадцать дней быстрее, чем мой соперник «Фермопилы», который тоже перешел на перевозку шерсти. И позже я частенько обгоняла «Фермопилы» на этом маршруте.

Десять лет прекрасной жизни, десять славных лет—это много в жизни корабля и даже человека. Я не чувствовала себя ни старой, ни усталой, когда 26 марта 1895 года—мне исполнилось двадцать шесть лет!— смертельно бледный капитан Вуджет вышел из каюты. К нему подошел старпом.

— Вы знаете, что случилось?—сказал ему Вуджет.—Старый Белый Цилиндр продал «Катти Сарк».

— Продал?

— Да. Португальцам.

Я не имею ничего против португальцев, которые были в свое время искуснейшими мореплавателями, а мои покупатели братья Ферейре пользовались славой уважаемых арматоров. Порт Лиссабон—один из красивейших в мире. И все же в день, когда у причала реки Тахо с гафеля<sup>16</sup> и бизань-мачты<sup>17</sup> спустился мой британский флаг и подняли вместо него португальский, я содрогнулась. Хорошо еще, что церемония передачи происходила не на Темзе. Немного утешало то, что «Фермопилы» тоже продали португальцам. Английские арматоры гордились своими клиперами, но они прислушивались к звону монет в кошельке, и многие поговаривали, что пора переходить на паровые суда.

Я сменила имя и стала называться «Ферейра». Но славные матросы из моей команды называли меня «El Pequina Camisola» (короткой рубашкой), поскольку гордились моим прошлым, и такое уважительное отношение согревало мне сердце. Я не буду долго вспоминать о португальском периоде жизни, потому что чувствовала себя не в своей тарелке. Мне приходилось возить все. В 1916 году, когда я шла в Анголу из Лиссабона, во время бури сломалась моя грот-мачта. Мой такелаж изменили, и я стала бригаantinой—двухмачтовиком с низенькой задней мачтой. Хорошо, что почти не сохранилось моих фотографий тех лет.

Затем случилось чудо. Один капитан дальнего плавания в отставке, Доумен, живший вблизи Фальмута, узнал меня, когда я пришла в этот порт. Он восхищался мною еще в период чайных гонок, когда командовал клипером «Хауксдейл», и с первого взгляда узнал мои обводы, мой бушприт и мою корму, равных которым не было.

Какой арматор, какой капиталист сделал бы то, что совершил этот простой моряк! Протратив свои сбережения, он выкупил меня у португальских владельцев и принялся за восстановление моей былой красоты. Он разложил расходы на десять лет, беря деньги из накоплений и отказывая себе во всем. Жена делила с ним и его страдания, и его страсть. В 1935 году, когда мне вернули мой облик, капитан Доумен плакал от радости. Два отставника королевского флота взяли на себя уход за мной, а когда Доумен хотел положить им жалованье, они отказались: «Многие сами готовы заплатить за подобную честь».

Счастье человека, восстановившего меня, длилось четырнадцать месяцев. Он скоропостижно скончался в 1936 году, а его вдова подарила меня мореходному училищу «Теймс нотикл трейнинг колледж». Команда дипломированных матросов королевского флота поднялась на мой борт, чтобы вывести меня в море. Снова подняли мои паруса—не жалкий набор бригаантины, а три громадных квадратных паруса и три полных

набора косых латинских парусов<sup>18</sup>, четыре стакселя<sup>19</sup> на фок-мачте<sup>20</sup>, три паруса на штагах перед грот-мачтой и еще три таких же паруса перед бизань-мачтой и, наконец, на корме косой парус бригаантины, похожий на громадный вертикальный ветровой руль. И в этом величественном наряде я прошла по Китайскому морю, Индийскому и Атлантическому океанам и вошла в Темзу под приветственный рев парходных гудков.

Так я стала учебным кораблем. Курсанты военно-морского и торгового флота поднимались на мой борт, и инструкторы перечисляли им названия всех деталей корпуса и такелажа.

А зачем им это надо, ведь ни один из них никогда не будет плавать на грехмачтовике?

Ради уважения к прошлому. Эти знания им столь же бесполезны, как латынь, греческий и крикет, на которых воспитывалось поколение молодых культурных англичан во времена величия Британской империи. Я осознавала свою неоценимую пользу как учебного судна, но моя судьба снова круто изменилась. Англичане, считавшие меня представителем целой морской эпохи, решили, что меня надо хранить и почитать, как «Виктори» Нельсона, и основали общество сохранения «Катти Сарк» под председательством герцога Эдинбургского. Были собраны нужные деньги, и меня установили в сухом доке, где вы можете встретиться со мной. 25 июня 1957 года Ее Величество королева почтила своим присутствием церемонию открытия музея, а наутро ко мне пустили широкую публику. Я вижу людей разных национальностей и могла бы написать целую книгу о том, что они говорят обо мне. Моряки-ветераны волнуются, словно встречаются со своей молодостью. Ко мне приходят молчаливые пары, более или менее шумная молодежь. Они цепочкой идут по трапу, покупают билет, ступают на палубу, громко разговаривая и смеясь; но вскоре их смех стихает, они замолкают и со вниманием разглядывают меня<sup>21</sup>.

# VII

## Последний корсар

14 августа 1914 года. На границах Франции и Бельгии с Германией завязались первые бои. Драгуны в касках с саблями и пиками, гусары в небесно-голубой форме скачут по пыльным дорогам; над нивами и свекольными полями разносится треск пулеметных очередей немцев, которые косят французских пехотинцев в красных штанах, идущих в штыковую атаку по приказу сверху.

В тот же день за тридцать тысяч километров от Европы из бухты острова Паган цепочкой вышли крейсера адмирала графа фон Шпее. Остров Паган — один из островов Марианского архипелага в западной части Тихого океана. Испания продала его Германии в 1899 году. 15° северной широты. Джунгли. Редкие банановые плантации и посадки деревьев какао. Пустынные пляжи с кокосовыми пальмами. Адмирал фон Шпее командует Тихоокеанским флотом Германии. Он собирается пересечь океан в восточном направлении и захватить врасплох англичан в западных и восточных водах Южной Америки.

Тяжелые крейсера «Шарнхорст», «Гейзенау» и легкие — «Нюрнберг», «Эмден», «Титания» следуют друг за другом. Рядом параллельным курсом крейсер «Принц Эйтель Фридрих» ведет группу судов-заправщиков с трюмами, полными угля. Все корабли держат самую экономичную скорость — десять узлов. Эскадра должна пересечь Тихий океан по диагонали — более десяти тысяч морских миль, другими словами, около 18,5 тысячи километров. Тяжелые крейсера сжигают в своих топках сто тонн угля в сутки, легкие — пятьдесят. Фон Шпее предусмотрел переход без стоянок и загрузки углем на суше. На серо-голубом море легкое волнение, юго-западный ветер силой 5 баллов. Незадолго до полудня на фалах адмиральского корабля «Шарнхорст» взлетают сигнальные флаги. Через двадцать секунд поднимаются ответные флаги на фалах «Эмдена». Рулевые судов читают сигналы: Адмирал «Эмдену»: «Свобода действий. Удачи».

«Эмден» адмиралу: «Спасибо за доверие».

«Эмден» «Маркоманнии»: «Следуйте за мной».

«Маркоманния» — один из заправщиков. Эскадра продолжала свой путь

на восток. «Эмден» покидает строй, разворачивается правым бортом и берет курс на запад. «Эмден» — водоизмещение 3600 тонн, десять пушек калибра 105 мм, восемь пушек калибра 52 мм, два торпедных аппарата, максимальная скорость 24 узла — стал самым известным корсаром первой мировой войны.

8 сентября. В 20.30 в тропиках стоит непроглядная ночь. «Эмден» ведет поиск с потушенными ходовыми огнями со скоростью 10 узлов. За ним в кильватере следует столь же затемненная «Маркоманния». Идут двадцать шесть суток с момента сигнала «Свобода действий», поданного «Шарнхорстом». Капитан фон Мюллер, насупившись, сидит в пезлонге в правом углу мостика и вглядывается в ночь. Ни одного захваченного судна с 14 августа. Индийский океан пуст.

Пятидесятилетний капитан второго ранга Карл фон Мюллер входит в элиту морских офицеров, отобранных фон Тирпицем. Каждый из них в совершенстве знает морское дело, может проявить инициативу и принять решение в любых обстоятельствах. 1 августа 1914 года, через несколько часов после того, как Германия объявила войну России, фон Мюллер, который находился в Циндао (в бухте Сячжоу, Восточный Китай, тогда владение Германии), без какого-либо приказа вывел «Эмден» из порта и на полной скорости направился к морскому пути Владивосток — Нагасаки. Он шел в Цусимский пролив, где адмирал Того разгромил русский флот в 1906 году. Он захватил крупное русское грузо-пассажирское судно, отвел его в Циндао. Там на судно поставили вооружение, превратив во вспомогательный крейсер.

Расставшись с эскадрой фон Шпее, «Эмден» спустился вдоль Марианских и Каролинских островов, оставил слева остров Хальмахера, а справа — Сулавеси, затем двинулся на запад вдоль Зондских островов и вышел в Индийский океан на морскую дорогу Коломбо — Калькутта.

Фон Мюллер высок, худ, флегматичен. Матросы его любят, гордятся им и готовы умереть за своего решительного и справедливого капитана. Фон Мюллер довел выучку команды до совершенства. Если в момент отплытия с острова Паган пушки могли обслуживать только канониры, то теперь любой матрос — кочегар, машинист и даже кок — может заменить их.

Британское морское начальство обеспокоено тишиной и спокойствием на Тихом и Индийском океанах. Куда исчезла эскадра фон Шпее, где она обьивится? Несколько раз в британский генштаб в Джорджтауне (Малайзия) поступали сведения о появлении в разных местах четырехтрубного крейсера. Но это ведь английский крейсер, патрулирующий Индийский океан!

И заметьте, — говорит адмирал Джеррам, командующий военноморскими силами в Индийском океане, — что его одновременно встречают в точках, которые разделяют добрые пятьсот миль. Чудеса, да и только!

Джеррам ошибается: Индийский океан бороздят два четырехтрубных крейсера — английский и «Эмден». Паган покинул трехтрубный «Эмден», а теперь у него четыре трубы. Четвертую добавили после загрузку углем на острове Нуси-Бе, принадлежавшем Португалии. Она изготовлена из дерева и ткани. Издали маскировка обманывает. Но на «Эмдене»

любят атаковать противника с открытым забралом — крейсер полностью выкрасили в белый цвет, и матросы называют свой корабль «Восточным лебедем».

Итак, продолжается 8 сентября 1914 года; капитан Мюллер вглядывается в тьму. Холодно, на море среднее волнение. На борту «Эмдена» царит абсолютная тишина, если не считать ритмичного постукивания машин. В 21 час с наблюдательного поста сверху доносится голос:

— Огни впереди по правому борту!

Фон Мюллер подходит к вахтенному офицеру:

— Беру командование на себя. Право руля, пятнадцать. Курс прямо на огни. Передайте на машину — полный вперед. Боевая тревога.

Через шесть минут «Эмден» идет уже со скоростью семнадцать узлов.

Матросы бегут по палубам, взлетают по трапам.

— Раздать оружие десантной команде. Отход, как только спустят шлюпку. Дайте предупредительный выстрел по судну. Прикажете ему остановиться. Уменьшить ход.

«Эмден» замедляет ход и дает два выстрела. Снаряды взрываются перед носом судна, ходовые огни которого пока невозможно различить. На мостике «Эмдена» рулевой включает сигнальное устройство Скотта: «Остановите машины. Не пользуйтесь радио».

Судно остановилось. Из-за волнения его огни пляшут вверх и вниз.

«Эмден» тоже остановился.

— Включить прожектора!

Ослепительные пучки света выхватывают из тьмы силуэт грузового судна.

— Не менее трех тысяч тонн, — роняет вахтенный офицер.

— Больше. Шесть тысяч.

Наконец-то первая добыча. Пока шлюпка удаляется от «Эмдена», на мостике торгового судна мигает сигнальное устройство: «Греческое судно «Понтопорос». Шесть тысяч пятьсот тонн угля для английского правительства. Иду из Калькутты в Бомбей».

Нейтральное судно, вражеский груз — как трактует такую ситуацию международное морское право? «Можно захватить груз, но судно с экипажем следует отпустить». Экипаж «Понтопороса» освобожден через неделю, а корабль (который ведет десантная команда) еще некоторое время следует за «Эмденом»: уголь, особенно английский, очень нужен крейсеру. «Понтопорос» движется позади «Эмдена» и «Маркоманнии».

Проходят два дня. 10 сентября. День в разгаре. К северу над морем стелется густой дым. «Эмден» берет курс прямо на него. Судно виднеется слева от дыма. Фон Мюллер подносит к глазам бинокль.

— Не различаю флага. Дать предупредительный выстрел!

Судно тут же останавливается. Вскоре сомнения рассеиваются — английский флаг. Англичанин сообщает о себе: ««Индус», 3400 тонн, иду в Бомбей». Команда, отправленная на его борт, сообщает подробности: «Индус» — реквизированное судно, переоборудованное для перевозки войск. Оно должно забрать в Бомбее несколько полков и перевезти их на западноевропейский фронт. Его трюмы набиты провизией и различными припасами.

Шлюпки «Эмдена» перевозят груз с захваченного судна. Английских моряков с их личными вещами переводят на «Маркоманнию».

Операция продолжается шесть часов; она еще не закончилась, а на борту «Индуса» уже слышны глухие удары — немецкие моряки взрывают водонепроницаемые перегородки. Они покидают судно, открыв все водозаборники машины. Работа выполнена тщательно, поскольку «Индус» медленно и ровно начинает погружаться. Не дожидаясь, пока судно скроется под водой, «Эмден» удаляется.

Через сутки «Эмден» захватывает «Ловат» (англичанин, 6000 тонн). Груза нет, его судьба однозначна — команду на «Маркоманнию», судно на дно.

Следующая жертва встречена в тот же день, 11 сентября, в 22 часа. Опять англичанин. В этом нет ничего удивительного, если вспомнить, что каждое третье торговое судно на море принадлежит Англии. «Кабинга» ставит новую юридическую проблему: груз принадлежит Америке, нейтральной стране. «Можно потопить вражеский корабль, но груз следует спасти либо, если он уничтожен, заплатить за него».

Это судно, — решает фон Мюллер, — позволит нам отослать в нейтральный порт команды тех судов, которые мы захватили и уничтожили. А пока пусть «Кабинга» следует за нами.

За «Эмденом» и «Маркоманнией» в ночной тьме идут суда, захваченные корсаром. Корабельные колокола пробили двойную склянку — час ночи 12 сентября. Прошло всего три часа с момента захвата «Кабинги».

Огни прямо по курсу!

Вскоре в резком свете прожекторов возникает большое торговое судно — «Киллинг», англичанин, шесть тысяч тонн угля.

Пусть следует за нами. Днем мы потопим его.

Перегрузить шесть тысяч тонн угля невозможно, и нельзя отпустить «Киллинг». На заре 13 сентября «Киллинг» уходит под воду — техника затопления описана выше. Команда перевезена на другое судно. Все пленники находятся на «Кабинге». В тот же день, 13 сентября, в 16 часов «Эмден» встречает еще одного англичанина — торговое судно «Дипломат» (десять тысяч тонн зерна в «адрес Лондона»). Ни тонны, ни килограмма англичанам — судно отправлено на морское кладбище.

Через час после уничтожения «Дипломата» вновь раздается предупредительный выстрел. На этот раз итальянец. Специальная команда производит проверку и возвращается: «Судно «Лоредано» везет различные грузы в Неаполь. Близжайшая стоянка — Калькутта, забор угля». Никаких претензий. На фалах «Эмдена» взлетают флаги международного морского свода сигналов: «Можете следовать дальше. Доброго пути». Последнее пожелание обязательно при встрече в море, если речь идет не о враге. Фон Мюллер поднимает сигнал с некоторым сожалением, поскольку понимает, что в Калькутте итальянец расскажет о встрече. Ничего поделать нельзя.

14 сентября. «Эмден» входит в Бенгальский залив. Еще один англичанин — «Трабог» — идет порожняком. На дно. Неужели все так и будет продолжаться и легенда о «Восточном лебеде» вырастет из столь будничной работы — захвата без боя и усилий торговых судов? Терпение. Час расплаты наступит и для «Эмдена».

На борту «Кабинги» моряки захваченных судов строят предположения.

- Куда, в какую немецкую колонию на востоке их везут? На Марианны? В Циндао? Как всегда, слышны голоса пессимистов:
- Зачем ему тратить на нас топливо? Пару торпед, и дело в шляпе. Утонули вместе с судном.
- Почему же он не утопил нас сразу? А мог и вообще оставить в море. Великая война только началась, подводные лодки пока не вступили в борьбу, будущие дела немецких и союзных командующих пока покрыты завесой тайны. Белый крейсер поднимает сигнал:
- «Эмден» «Кабинге». Можете следовать в любом направлении.
- «Эмден» не остановился и не замедлил хода. Он продолжает путь на север, не спуская сигнала, чтобы на «Кабинге» поняли — это не шутка и не злобный умысел. «Кабинга» поднимает сигнал «Вижу». «Эмден» разворачивается и проходит рядом с отпущенным судном — английские моряки приветствуют немецкий крейсер, громко крича «ура» и размахивая бескозырками. Флаг германского имперского флота — черный орел на белом фоне — исчезает вдаль. Подобные или схожие сцены имели место во время первой мировой войны; возможно, они случались и во вторую мировую, но история не помнит о них.
- В тот же день, 14 сентября, «Эмден» топит еще одно английское торговое судно — охота продолжается. Днем и ночью капитан фон Мюллер сидит в своем шезлонге в правом углу мостика. Время от времени он удаляется на два-три часа в рубку, чтобы вздремнуть. Там же он совершает туалет, и туда же ему приносят еду. Крохотное помещение рубки расположено прямо за мостиком.
- 19 сентября мичман приносит капитану перехваченное сообщение мадрасской радиостанции: «Итальянское судно «Лоредано» подтверждает, что немецкий крейсер «Эмден» потопил несколько английских торговых судов на пути Коломбо — Калькутта». За восемь суток «Эмден» отправил на дно 36 тысяч тонн различных грузов.
- 19 сентября. Тихая погода. «Эмден» загружается углем в открытом море. Когда на смену деревянному флоту пришли суда с металлической обшивкой корпуса, они стали жечь уголь, позже мазут. И в холод, и в жару угольные работы считались самыми тяжелыми. И в военное и в мирное время матросы должны были из рук в руки быстро передавать тяжелые брикеты и корзины с углем. Матросы «Эмдена» заняты работой, а на мостике фон Мюллер и несколько офицеров, не отрывая глаз от биноклей, глядят в горизонт. Дикие животные тоже оглядываются по сторонам, когда едят.
- Наконец угольные трюмы крейсера заполнены, люки закрыты. В путь! «Маркоманния» занимает место в строю. После погрузки угля матросы «Эмдена» принимаются драить крейсер, чтобы вернуть ему лебединую белизну. Эта работа никогда не угнетает моряка. Матросы драят «Эмден» с песнями.
- Мой экипаж, — сказал как-то фон Мюллер, — должен состоять из молодых людей — умелых моряков, знатоков своего дела, храбрецов и весельчаков. Мне нужны неунывающие люди.
- Благодаря успешной охоте камбуз «Эмдена» ломится от хорошей пищи, пива и всяческих алкогольных напитков, из кубриков и с передней палубы часто доносятся песни.



«Маркоманния» и «Понтопорос» забирают уголь в нейтральных портах, и «Эмден» продолжает охоту. «Ваша задача — найти и потопить максимальный тоннаж вражеских судов». Работа хорошая, но слишком монотонная. Из перехваченных радиограмм фон Мюллер знает, что несколько британских крейсеров бороздят Индийский океан в поисках крейсера-корсара, но пока безуспешно. Как поддержать боевой дух команды?

— Мы обстреляем нефтяные хранилища Мадраса.

Напасть на врага в его владениях. Фон Мюллер хорошо изучил карту.

Группа нефтехранилищ фирмы «Бирма ойл» находится в южной части порта. Справа от них — форт Сен-Джордж.

— Согласно информационным бюллетеням, этот форт вооружен пушками калибра 152 мм, — сказал фон Мюллер старпому фон Мюкке. — Неплохо, если наши люди услышат их голос.

— Вы правы, капитан.

Старпом, высокий блондин со светлыми глазами и тонким лицом, преклоняется перед своим командиром. Позже выяснится, что он умеет действовать и самостоятельно.

Заправщики получают приказ идти на юг, а «Эмден» в одиночку берет курс на восток. Скорость — семнадцать узлов. Мюллер и его офицеры — классные моряки. 22 сентября в 21 час в кромешной тьме крейсер с потушенными огнями подкрадывается к Мадрасу. Дальномерщички наблюдают за огнями порта:

- Расстояние 3800 метров. 3500 метров. 3000...

- Двадцать влево. Стоп машинам! Включить главные прожектора!

Мощный тонкий луч рассекает ночь, в его свете возникают хранилища.

Расчет безупречен. Через десять секунд «Эмден» дает бортовой залп.

Фон Мюллер и главный артиллерист наблюдают в бинокли ночного видения. Промач. В башнях канониры перезарядили орудия.

- Влево пять, меньше 200. Огонь!

Промач. В форте Сен-Джордж наверняка уже объявили тревогу, и солдаты бегут к пушкам.

- Влево десять, меньше 300. Огонь!

Залп разрывает ночь, вспышка и рев, похожий на крик ярости. Воздух дрожит от орудиного грома. Тут же раздается восторженный вопль экипажа. Стрельба из пушек по нефтехранилищам — дело исключительное увлекательное. Пламя вздымается до неба, над ним султан черного дыма, пожар разгорается и превращается в жаркое зарево.

- Прекратить огонь! Погасить прожектора! Курс 180. Полный вперед!

Пламя над хранилищами «Бирма ойл» высвечивает половину Мадраса, словно театральный задник, и матросы «Эмдена» слышат глухие раскаты и взрывы; на этом звуковом фоне раздаются резкие хлопки — открыли огонь пушки Сен-Джорджа. Возможно, вокруг «Эмдена» вздымаются водяные гейзеры, но во тьме их никто не видит, и наводчики Сен-Джорджа вскоре перестают слать снаряды в направлении призрака, растаявшего в ночи.

Через неделю, 29 сентября 1914 года, английское грузовое судно «Грейфес» подходит к причалу Коломбо. Его команда остается на борту, а перед капитаном порта предстают две сотни моряков.

— Экипажи «Кинг Люда», «Таймериха», «Бьюреска», «Либерии», «Фойла». Мы встретили «Эмден» и лишились своих судов.

«Эмден» продолжает охоту.

Нельзя долгие месяцы плавать на паровом судне, не подходя к суше для выполнения минимальных ремонтных работ. Корпус, особенно в тропических морях, обрастает водорослями, ракушками, мелкими ракообразными. Индийский океан славится своим воздействием на корпус судна. Кораблю для поддержания нужной скорости требуется больше угля. Кроме того, засоряются колосники топок, трубопроводы котлов и конденсаторов покрываются накипью, слабеют крепления.

В начале октября фон Мюллер призывает к себе старпома и раскладывает на столе рубки громадную карту Индийского океана. Слева — побережье Африки, на севере — Индия, а внизу справа даже кусочек Австралии. Фон Мюллер обводит кружочком крохотный островок вдали от всех континентов. Он расположен на 7° южной широты, в 1800 километрах от южной оконечности полуострова Индостан.

Диего-Гарсия, самый южный из островов архипелага Чагос. В 1914 году, как и сегодня, архипелаг Чагос принадлежит англичанам. Немецкая разведка работала тогда с большой активностью. Фон Мюллер прочел несколько строк из бюллетеня: «На Диего-Гарсии нет военных и вооружения, отсутствует радиостанция. Два раза в год заходит шхуна за грузом пальмового масла. Порта нет».

— Команда займет места по боевому расписанию, и, если встретим противника, вступим в бой. Если никого нет, произведем очистку днища около берега.

Есть множество способов наклона судна на один борт, чтобы обнажить скрытую часть противоположного борта и очистить днище. Капитаны парусников использовали в качестве рычага мачты, к которым крепились мощные тали, намертво закрепленные на понтоне или причале. «Эмден» можно было наклонить, заполняя и опорожнявая водонепроницаемые отсеки корабля.

Фон Мюллер ожидал всего, кроме того, что произошло. На якорной стоянке Диего-Гарсии не стояло ни одного судна, и никто не проявил беспокойства, когда крейсер с развевающимся немецким флагом застыл на рейде. Фон Мюллер сошел на сушу в сопровождении небольшого эскорта. Британский губернатор вышел ему навстречу и пожал руку.

— Я счастлив принять вас здесь. Мы постараемся оказать вам любую помощь.

И добавил, что знает о родстве императора Германии с английским королем.

Хотя наступило 3 октября, ни один из двухсот пятидесяти обитателей Диего-Гарсии не знал, что вот уже два месяца Германия находится в состоянии войны с несколькими державами, в том числе с Англией. На острове не было радио, а шхуна не заходила вот уже пять месяцев.

Поняв это с первых же слов, фон Мюллер, его офицеры и матросы промолчали. Крейсер окружили лодки, доставившие овощи и фрукты. Вид матросов, скоблящих и перекрашивающих корпус, оказался для

местных жителей развлечением, и они без усталости наблюдали за работами. Один из зрителей с трудом объяснил, что уже видел немецкое судно на Диего-Гарсии в 1899 году.

Механики и кочегары чистили топки, обдирали соль с конденсаторов, меняли прокладки насосов. Сидя в каюте, фон Мюллер читал газеты, собранные на захваченных судах. Убытки от обстрела Мадраса оценивались в 25 тысяч фунтов стерлингов. Калькуттская газета сообщала: «За пиратом идет охота» — и указывала, что в ней принимают участие десять британских крейсеров.

14 октября «Эмден» был приведен в порядок. Он подошел к борту «Бьюреска», одного из плененных судов, которые сопровождали его до Диего-Гарсии, и заправился углем. А затем корабли взяли курс на север.

18 октября в Джорджтаун, в штаб адмирала Джеррама, главнокомандующего военно-морскими силами в Индийском океане, пришла радиограмма от капитана порта Коломбо: «Суда «Клэн Грант» и «Вен Мор», вышедшие вчера и позавчера в направлении Суэца и Лондона, пущены ко дну немецким крейсером «Эмден». Адмирал тут же послал ответную радиограмму: «Настойчиво советовать судам, идущим на запад, держаться в пятидесяти милях к северу от морского пути Коломбо — Аден». Вечером того же дня он получил еще одну радиограмму из Коломбо: «Суда «Троилус» и «Чилкана» пущены на дно «Эмденом» на маршруте Коломбо — Аден. Захвачено судно «Эскфорт». Грузовое судно «Сент Эгбелт» только что высадило моряков с этих кораблей в Коччи. «Эмден» ушел к северу».

Джеррам отдублировал это сообщение крейсерам, которые бороздили Индийский океан в поисках корсара.

«Ушел к северу». Джеррам не допускал и мысли, что «Эмден» полным ходом несется на восток в направлении Джорджтауна. Фон Мюллер решил совершить нападение на штаб-квартиру главнокомандующего.

Джорджтаун находится на небольшом островке Пинанг, почти прижавшемся к Малаккскому полуострову. Напротив Джорджтауна, на малайском побережье, расположен город Пинанг. Джеррам умело выбрал место для своей базы, ставшей как бы замком на стыке Бенгальского залива и Южно-Китайского моря.

26 октября 1914 года в 2 часа ночи фон Мюллер еще раз перечитывает параграф лоции, описывающий окрестности Пинанга: «При подходе с севера или северо-запада суда попадают в проход шириной около 1000 метров, ограниченный с запада островом Пинанг, а с востока — пологим песчаным побережьем Малаккского полуострова. Чтобы войти в порт, надо обогнуть северную оконечность Пинанга, стараясь не забирать влево, где можно сесть на мель. Красный буй указывает небольшие глубины. После мыса открывается вид на порт. По двум огням можно определить место — маяк Пушат-Мука на северном мысе острова и огонь форта (разоруженного) Корнуолис. Два других огня указывают вход в порт. По проходу на юг могут двигаться лишь суда с малой осадкой».

2.30 ночи. «Восточный лебедь» белой тенью скользит в ночной тьме; ни дуновения ветерка, теплый воздух насыщен влагой. Фон Мюллер стоит

на мостике рядом с вахтенным офицером и смотрит в бинокль ночного видения.

— Появился маяк Пушат-Мука. Уменьшить скорость до восьми узлов. Похожий на призрак «Восточный лебедь» огибает мыс в три часа. В 4 часа Мюллер берет правее на 50°, и «Эмден» входит в проход. Фон Мюллер в сердцах выругался: внезапный тропический ливень скрыл все вокруг, но он продолжается всего несколько минут. Справа появляются редкие огни — спящий Джорджтаун.

Спит ли адмирал Джеррам? Наверное, ему снятся сны, что британские крейсера наконец настигли «Эмден». Занимается заря, и быстро, как всегда в тропиках, светлеет. Над водой стелется легкий туман. Тишина. Стук машин, работающих на малом ходу, едва доносится до мостика. 4.50. Слева открывается бухта Пинанг. Окружающие город Пинанг зеленые леса спускаются почти к морю. Видны белые дома, пальмовые рощи, причалы, грязно-серые доки. Фон Мюллера интересует не Пинанг, а Джорджтаун.

А какие цели подлежат обстрелу в Джорджтауне? Штаб-квартира Джеррама ничем не выделяется среди низких зданий города.

— Капитан, на рейде стоят суда.

— Вижу.

Несколько торговых судов, два миноносца; чуть дальше еще несколько военных кораблей. Среди них крейсер.

— Машинам скорость — 17 узлов. Пройдем мимо крейсера справа и нанесем залп правым бортом, после разворота дадим второй залп левым бортом.

Через несколько минут фон Мюллер идентифицирует корабль — русский легкий крейсер «Жемчуг» (восемь пушек калибра 120 мм, три торпедных аппарата, скорость — 23 узла). «Жемчуг» выглядит вымершим, на нем никакого движения, хотя «Эмден» несется прямо на него. Фон Мюллер дает залп в упор, с расстояния в триста пятьдесят метров. Такой огонь сеет смерть. С первого же залпа русский крейсер оседает назад, словно боксер в нокауте.

— Капитан, мы приближаемся к мелям южного выхода.

— Право руля двадцать пять!

Рывкнули пушки, но не орудия «Эмдена». Вокруг крейсера поднимаются водяные столбы. «Жемчуг» открыл ответный огонь.

— Курс норд, полный вперед!

И почти одновременно «Эмден» производит залп левым бортом по агонизирующему «Жемчугу», который кормой уходит под воду. В туманной дымке видны русские матросы, пытающиеся вплавь удалиться от тонущего судна. Вряд ли есть более печальное зрелище, чем вид моряков, покидающих гибнущее судно! Это первый настоящий бой «Эмдена» в Индийском океане. Джеррам, по-видимому, уже на ногах, он отдает приказания, его самолюбие уязвлено. Несмотря на туман, «Восточный лебедь» хорошо виден.

«Эмден» выходит из прохода и на всех парах устремляется на север.

— Капитан, впереди по правому борту миноносец.

Снова лают пушки, и жертва начинает тонуть. Чуть позже выясняется, что потоплен не миноносец, а простая шаланда. Тем хуже для нее, на

войне как на войне. «Эмден» берет немного влево, на норд-вест, удаляясь от острова Пинанг.

То же утро 28 октября 1914 года. Но покинем борт «Эмдена» и отправимся на французский миноносец «Муске». «Муске» и его двойник «Пистол» из флотилии Индийского океана имеют задачу патрулировать прибрежную зону в нескольких милях от Пинанга, у входа в проход. Ни один из них не заметил немецкий крейсер во влажной и безлунной тропической ночи и в дымке занимающегося утра.

6.50. Вахтенный офицер «Муске» обращается к рулевому:

— Предупредите капитана, что к нам направляется «Жемчуг».

Едва различимый в туманной дымке четырехтрубный крейсер, вышедший из прохода острова Пинанг и идущий курсом норд-вест, может быть только «Жемчугом». Наверное, на нем назначены учения. Лейтенант Теруанн, капитан «Муске», поднялся на мостик:

— Право руля. Подойдем к «Жемчугу», быть может, у него есть сообщение для нас. А может, он собирается производить стрельбы с отворотом по нашему катеру?

Стрельба с отворотом — один из видов учебной стрельбы, при которой артиллеристы используют призму для смещения цели и ведут огонь, не попадая в нее — снаряды ложатся в стороне. «Муске» идет на полной скорости — 25 узлов — к крейсеру, который растет на глазах.

— Это не «Жемчуг», у него другие мачты! Белый крейсер! Черт подери, это же «Эмден»!

Вокруг «Муске» поднимаются высоченные фонтаны воды, и доносится гром. «Эмден» открыл огонь по миноносцу.

Лево руля двадцать пять! Боевая тревога! Огонь из всех пушек! Торпедные аппараты к бою! Огонь!

«Муске» вышел из строя, не успев выпустить ни одной торпеды, но его артиллерия — одна пушка калибра 47 мм и одна пушка 65 мм — вела огонь несколько минут. Напомним, «Эмден» вооружен десятью пушками калибра 105 мм и восемью — 52 мм. Неравный и короткий бой «Муске». Первым же взрывом снаряда убит лейтенант Теруанн. В несколько минут сорок убитых. Через четверть часа после первого залпа миноносец носом уходит под воду.

С «Эмдена» спускают две шлюпки, и вскоре шестнадцать раненых французов поступают в медсанчасть «Эмдена». Фон Мюллер не покидает мостика.

Вперед, скорость — 16 узлов! Курс тот же!

Капитан, позади второй миноносец. Он идет за нами.

Фон Мюллер не отвечает. «Пистол», присутствовавший при последнем акте драмы, преследует «Эмден», но опять обрушивается тропический ливень и все скрывается из виду. Когда видимость становится нормальной, горизонт уже чист.

Шлюпки «Эмдена» кроме раненых привезли и двадцать невредимых французов. Старпом размещает их на средней палубе под навесом. Унтер-офицеры раздают сигареты и одежду.

Фон Мюллер подходит к пленным.

— Вы сражались с истинным мужеством. Только что в медсанчасти скончались два ваших моряка. Похороны состоятся через полчаса.

Кто хоть раз присутствовал на церемонии морского погребения, никогда не забудет ее. Ширь моря придает ей необычайную торжественность. Когда на палубе «Эмдена» появляются носилки с телами, зашитыми в парусину, и грузилом на ногах, все снимают головные уборы. Священник «Эмдена» читает молитву, капитан фон Мюллер произносит на французском языке краткую надгробную речь. «Эмден» останавливается, приспускает флаг, играет гимн «Память павшим!». Одно движение — и два мешка с грузом соскальзывают по намыленной доске в море. Вперед! «На могиле моряка розы не цветут».

Уцелевшие моряки «Муске» были переправлены 30 октября на английское судно «Ньюборн», которое доставило их в госпиталь Сабанга на голландском острове Бинтан.

К 30 октября 1914 года «Эмден» отправил на дно кроме крейсера «Жемчуг» и миноносца «Муске» двадцать вражеских торговых судов (110 тысяч тонн груза стоимостью 300 миллионов франков золотом). Директора английских страховых компаний в полном отчаянии; безрезультатную охоту за «Эмденом» в Индийском океане ведут десять крейсеров, которые, по словам первого лорда Адмиралтейства, были бы «куда полезнее в Северном море». Во время заседания военного кабинета премьер-министр заявляет:

— Недопустимо, чтобы одно вражеское судно парализовало все морское движение в Бенгальском заливе. Доклады наших представителей носят неутешительный характер — доверие Индии к короне поколеблено.

И это доверие будет поколеблено еще больше, когда через несколько дней, 1 ноября, поступит сообщение, что крейсера фон Шпее, с которыми «Эмден» расстался 14 августа, уничтожили у мыса Коронель (Чили) эскадру адмирала Крэдока.

Архипелаг (шесть островков, пятнадцать рифов), называемый Кокосовыми островами на французских картах и Килинг-Айленд на английских, находится в Индийском океане в 800 километрах к юго-западу от Явы. Он открыт в 1609 году Уильямом Килингом и принадлежит Австралии. Судя по французскому наименованию, там в основном растут кокосовые пальмы.

Самый южный остров называется Дирекшн. На нем имеется телеграфная станция. Подводные кабели, соединяющие Лондон с Австралией и Африкой, сходятся на острове Дирекшн. Крохотный атолл (2×0,5 километра), который со всех сторон окружен водой и небом, — уязвимая точка.

Фон Мюллер решил уничтожить эту станцию. Он знает, что малочисленный английский персонал почти безоружен. 9 ноября 1914 года в 6 часов утра «Эмден» бросает якорь вблизи атолла (лагуна слишком мелка для крейсера). Старпом фон Мюкке навтыжку стоит перед начальником: — Господин капитан, три офицера, шесть унтер-офицеров и сорок один матрос десантной группы готовы к посадке в шлюпки.

Спущены три шлюпки, одна из них снабжена паровым двигателем и будет служить буксиром. Десант вооружен винтовками, револьверами и пулеметами. В лодки погружены топоры, молоты, пилы, динамитные заряды. До берега три километра.

Когда шлюпки собираются до входа в лагуну, радист «Эмдена» перехва-

тывает радиограмму, переданную в эфир открытым текстом: «Дирекшн-Айленд всем союзным судам. Неопознанный крейсер в море у входа в лагуну. SOS». После этого сообщения станция замолчит более чем на год.

Чуть позже радист «Эмдена» перехватывает новое сообщение — на этот раз шифровку — с довольно близкого корабля. Шифровку принял австралийский крейсер «Мельбурн» и передал на крейсер «Сидней»: «Идите с максимальной скоростью к островам Килинг и выясните принадлежность подозрительного крейсера». Текст на «Эмдене» расшифровать не удастся, но капитану ясно: противник оповещен и приступает к активным действиям.

Тем временем десант уже высадился на пристань лагуны. У причала стоит грязная, полуразвалившаяся шхуна без флага. На ее палубе пусто. Несмотря на облезлую краску, на корме можно прочесть «Эйша».

Немецкие моряки высаживаются с оружием в руках. Несколько мужчин в колониальных шлемах выходят навстречу им, впереди шествует британский директор станции — пузатый, красный, как помидор, человек. Он протягивает ключи старпому «Эмдена»:

— Мы не можем защищаться.

Через несколько минут мачта станции повалена. Матросы крушат топорами и молотами передатчики, рубят кабели. Два мичмана обыскивают кабинеты, набивают в полотняные мешки (все было предусмотрено) сигналы, шифры. Методическая работа длится уже полчаса, как вдруг вбегает матрос:

— Лейтенант, «Эмден» приказал вернуться.

Снаружи доносится рев sireны крейсера. Фон Мюкке подгоняет матросов к лодкам. Паровая шлюпка, буксируя две остальные, отходит от пристани и направляется к выходу из лагуны. На море волнение, и шлюпки пляшут на волнах.

— Быстрее!

В черном дыму сверкают искры, но больше четырех узлов развить не удастся. Сирена «Эмдена» смолкает, на фалах взмывает флаг. Из его трех настоящих труб валит густой дым.

— «Эмден» уходит! Он бросает нас!

«Эмден» не может дольше ждать. Он на полном ходу удаляется на север, и тут же моряки десанта видят на востоке дым, а через мгновения над морем разносится грохот залпов: «Эмден» отвечает огнем на огонь противника. Со скоростью четыре узла до места боя не добраться. К тому же «Эмден» и его противник уходят параллельным курсом на север и исчезают за горизонтом.

— Разворот на 180°! — командует фон Мюкке. — Возвращаемся к острову.

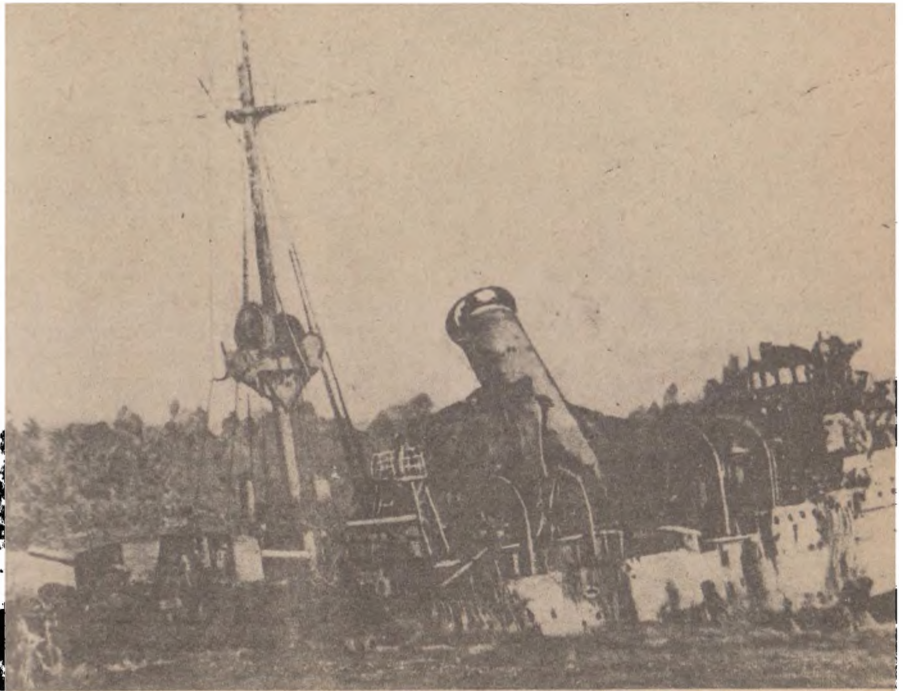
С 9.30 до 10 часов утра 9 ноября 1914 года «Эмден» и «Сидней» вели бой, идя к северу на параллельных курсах на расстоянии 9000 метров. Точнее говоря, ответный огонь «Эмдена» был безрезультатным. Его самые большие пушки имеют калибр 105 мм, а у «Сиднея» — 152 мм. Бортовой залп англичанина вдвое мощнее, чем у противника, к тому же с расстояния 9000 метров «Эмден» не может достать «Сидней», тогда как в него попадают почти все снаряды. Описания морских историков





напоминают любые описания артиллерийской перестрелки тех времен: снаряд взрывается там-то (на палубе «Эмдена»), другой там-то, убивая матросов и повреждая «жизненно важные узлы». А военный корабль сплошь состоит из жизненно важных узлов. Сервопередача с мостика на руль разбита, лейтенант Кропиус и два рулевых бегут на корму, где

*С 8 сентября по 9 ноября 1914 года немецкий крейсер «Эмден» в одиночку бороздил Индийский океан, топя все встреченные им английские грузовые суда. Австралийский крейсер «Сидней», обладавший более сильным артиллерийским вооружением, полагая конец пиратским действиям противника*



расположен штурвал ручного управления. Несмотря на повреждения, фон Мюллер решает в 10 часов сделать поворот, сблизиться с противником и достать его снарядами, но «Эмден» получает новую порцию сеющей смерть стали. Матросы поливают из шланга отбитую снарядом трубу, поскольку на ней воспламенилась краска. Руль «Эмдена» поврежден, крейсер заносит влево, и он кружится на месте на максимальной скорости. Наклон корабля так велик, что трупы матросов соскальзывают в море. Крейсер буквально изрешечен. Три остальные трубы, в том числе и фальшивая, насквозь продырявлены и горят. «Эмден» подошел к противнику на достаточно близкое расто-

яние, чтобы поразить его, но дальномеры разнесены вдребезги снарядом, поэтому наводка производится на глаз. Усиливающееся волнение делает задачу еще более трудной, а сколько пушек еще в состоянии стрелять? Какой-то артиллерист с оторванной рукой пытается отвести назад затвор, но падает тут же у орудия. Рухнула последняя труба. «Восточный лебедь» превратился в плавающее кладбище, залитое кровью, усыпанное трупами, и кажется чудом, что он еще на плаву и ведет огонь.

10.50. Фон Мюллер говорит офицеру:

— Надо выбросить «Эмден» на скалы Норс-Килинга.

Это его последний шанс—либо сесть на мель, либо уйти на дно на больших глубинах без какой-либо возможности спустить шлюпки под вражеским огнем. Да и шлюпок, разбитых, горящих, иссеченных осколками, осталось немного. Норс-Килинг—самый северный из островов архипелага. Когда фон Мюллер принимает решение, остров находится в пяти морских милях (более девяти километров) от корабля. Некоторые из пушек правого борта еще стреляют. «Сидней» ведет огонь без остановки, а затем с расстояния 7000 метров выпускает торпеду. Фон Мюллер видит момент пуска и пенный след торпеды на небольшой глубине волнующегося моря. Мимо! Торпеда проходит перед носом крейсера. Но в тот же момент прямым попаданием снаряда сносит фок-мачту.

Норс-Килинг все ближе. Уже видна пена на скалах. «Эмден» прекратил огонь. «Сидней» тоже. Видя, что с «Эмденом» покончено, «Сидней» удаляется в направлении «Бьюреска»—судна-заправщика, пришедшего с углем для «Эмдена». «Бьюреску» не повезло, но «Сидней» не сумел захватить его. Капитан заправщика открыл все водозаборники и спустил на море шлюпки. «Бьюреск» тонет.

Изуродованный, но все еще живой «Эмден» выбросился на коралловый риф к югу от Норс-Килинга. Фон Мюллер бросает в топку документы и секретные шифры, потом, чтобы избежать взрыва котлов, в них гасят огни. Затворы орудий выброшены в море. Врагу не достанется никакого военного снаряжения с «Эмдена». Но где же враг? Его не видно, он ушел на север. Начинаются долгие часы ожидания—не менее трудные, чем часы боя.

В сражении погибли семь офицеров и сто восемь матросов. 11.30. В темно-голубом небе сияет ослепительное солнце; жара была бы невыносимой, не будь легкого бриза, колышущего листву кокосовых пальм на берегу Норс-Килинга—он всего в трехстах метрах.

— Капитан, люди просят разрешения отправиться на сушу. Быть может, там есть фрукты.

— Скажите им, что прибой очень опасен. Но если они готовы пойти на риск, я не против.

Его моряки—хорошие пловцы, видны их головы, пляшущие на волнах. Они продвигаются вперед. Но и волны не отстают, они несутся к берегу и обрушиваются на скалы—кучья пены взлетают вверх. Прибойная волна подхватывает пловцов, крутит и бросает их на скалы! Морской опыт показывает, что попытки добраться до берега в плохую погоду, даже если судно потерпело кораблекрушение в непосредственной

близости от него, исключительно опасны, лучше оставаться на борту. Но пребывание на борту судна не очень-то приятно. Лазарет «Эмдена» уничтожен, тяжелораненые лежат на верхней палубе; простыни едва защищают от солнца. Из-за нехватки перевязочных материалов использованы столовые салфетки, простыни. В безоблачном небе скользят и кружат чайки. Изыщные птицы, но у потерпевших кораблекрушение они всегда вызывают ужас. Нередко находят трупы в спасательных жилетах с выклеванными глазами и истерзанными лицами. Грациозные хищники. Моряки «Эмдена» шлюпочными баграми отгоняют птиц, пытающихся напасть на их раненых товарищей. Раненые просят пить, стонут. В лопнувших трубопроводах удаётся набрать немного воды.

В 16 часов на западе появляется дым; чуть позже становится ясно, что приближается «Сидней». Уйдет ли он снова или пошлет спасательные шлюпки? Фон Мюллер с мрачным выражением лица приказывает спустить императорский флаг и поднять белое полотнище. Признать себя побежденным в подобных условиях не будет позором для «Эмдена». «Сидней» движется медленно, почти останавливается. Повидимому, его капитан опасается подойти ближе из-за рифов.

— Он набрал скорость! Уходит!

Австралийский крейсер развернулся и удалился прямо на юг. Матросы ругают и носят врага. Фон Мюллер молчит. Невозможно! Это противоречит всем морским обычаям: вражеское судно оставило на рифе «Эмден» с людьми после того, как капитан поднял белый флаг. Воинский долг обязывает австралийца забрать пленных. Но когда же он решится на это? «Эмден» уйти уже не может.

Часы идут, умирают раненые. Наконец безжалостное солнце уходит за горизонт, и после коротких тропических сумерек на небе высypают громадные сверкающие звезды. Ночь не приносит свежести. Бриз стихает, но волнение на море продолжается. На заре умирает еще несколько раненых, а утренний воздух быстро накаляется.

Проходит ужасное для раненых утро. Австралийский крейсер возвращается за пленниками лишь в 13 часов. Матросы в шлюпках показывают себя отличными моряками и умело маневрируют среди рифов, чтобы при сильном волнении подойти к «Эмдену». Перевозка — тяжелораненые, легкораненые, здоровые — кажется нескончаемой. Приходится совершить несколько рейсов. Последние шлюпки удаляются, когда подходит надранный до блеска вельбот с флагом капитана на корме. Капитан «Сиднея» послал за капитаном второго ранга Карлом фон Мюллером свой личный вельбот. Фон Мюллер покидает борт «Эмдена» последним. Он и его люди останутся пленниками на Мальте до конца войны.

Вернемся на остров Дирекшн. 9 ноября 1914 года, 10 часов утра. «Эмден» и «Сидней» исчезают за горизонтом в северном направлении. Крохотное паровое суденышко и две шлюпки развернулись и снова вошли в лагуну. Англичане и аборигены молча стоят на пристани и смотрят на них. После высадки фон Мюкке направляется к «Эйше» и обращается на английском языке к одному из белых:

— Чье судно?

— Мое, я его капитан. А эти два человека — мой экипаж.

Фон Мюкке заявляет торжественным тоном:

— Именем Его Императорского Величества я реквизирую ваше судно.

Англичанин пожимает плечами:

— Ваша воля. Желаю вам счастливого пути, но обязан вас предупредить, что корпус прогнил насквозь.

Корпус оказался не очень гнилым, скорее сгнил такелаж. Шхуна «Эйша» раньше обеспечивала связь с Батавией (ныне Джакарта), выходя в море три-четыре раза в год, а затем ей на смену пришло паровое судно. Владелец шхуны получал нечто вроде пенсии и пропивал ее. Паруса были свалены в трюме в кучу вместе с бегучим такелажем.

Фон Мюкке собирался совершить переход до голландской колонии Суматры, и его матросы тут же взялись за дело, чтобы привести шхуну в состояние, годное для выхода в море. У фон Мюкке насчитывалось пятьдесят человек, а на «Эйше» — тридцать метров в длину и пять в ширину — никогда не ходило более полудюжины матросов.

Человеческие поступки далеко не всегда предсказуемы. Англичане острова Дирекшн присутствовали при ремонте корабля. Они наблюдали за работой немцев вначале с любопытством, затем с интересом и, наконец, с симпатией. Большинство из них никогда не видело эту трехмачтовую шхуну под парусами. Когда фон Мюкке спрашивали, куда он собирается плыть, он отвечал: «Нам надо пройти семьсот миль». Семьсот миль на подобной развалине? Морская отвага, авантюрный характер путешествия покорили англичан. Они снабдили немцев провизией и одеждой, дали трубки, табак. Один из стариков рассказал об опасных течениях в районе острова. Добровольно ли? Здесь мы вынуждены верить слову фон Мюкке и лейтенанта Лаутербаха. Возможно, что англичане желали поскорее избавиться от немцев, вооруженных винтовками, револьверами и пулеметами, а может, и немцы намекнули на крупные неприятности в случае отказа сотрудничать. Думаю, что здесь имело место смещение многих чувств. «Эйша» отплыла в тот день, когда «Эмден» агонизировал на рифах.

Паровая шлюпка вывела шхуну из лагуны, затем шлюпку бросили, заклинив руль. Немцы буквально сидели друг на друге на борту «Эйши». Фон Мюкке сообщает, что запаса питьевой воды хватало на шесть дней, но они надеялись на дожди. Фок-мачта несла квадратные паруса, на двух остальных стояли косые. Их полотнища были дырявые, и ветер проходил сквозь отверстия. «Эйша» походила на потрепанного морского бродягу, но моряки фон Мюкке занялись делом, достали из трюма запасные полотнища, починили их и по одному заменили все паруса.

Через два часа после отплытия один из офицеров сообщил фон Мюкке, что в трюме полтора метра воды.

— Все на откачку!

Прокладки поршней насоса высохли, и пришлось их заменить ветошью, пропитанной жиром.

Фон Мюкке и его офицеры умели произвести исчисления и определить астрономические координаты, но на борту имелась лишь одна генеральная карта Индийского океана, на которой их путь выглядел коротеньким штрихом. Запасы провизии состояли из говяжьей тушенки и риса.

Матросы пытались ловить рыбу, но она не клевала. Фон Мюкке, бывший рулевой Кильской регаты, взялся за обучение экипажа, и матросы не скучали: они пели, как и раньше, на борту «Эмдена».

Фон Мюкке не зря рассчитывал на дожди. 13 ноября, через пять дней после отплытия, продолжительный тропический ливень позволил наполнить все порожние емкости и оказался хорошим душем для экипажа, поскольку от купания в море кожа покрывается налетом соли и зудит. Начиная с 13 ноября ливни шли утром и вечером. «Эйша» плясала на сильной волне, набегавшей с кормы, стоячий такелаж часто ломался, и его приходилось чинить. В последующие дни все больше и больше времени уходило на латание парусов.

Много работы, вдоволь воды, немного пищи — жить было можно, но беспокоило состояние моря. Утренние и вечерние ливни больше походили на грозы с сильными шквалами. Как только черные тучи собирались на горизонте, фон Мюкке приказывал подобрать паруса. После шквала их ставили снова.

Но 20 ноября шквал не кончился. «Эйша» без парусов попала в циклон. В полдень почти непроглядная мгла со вспышками молнии; оглушительно гремел гром, на клотиках мачт замерцали огни святого Эльма. Моряки смотрели на мачты не столько из боязни огня, сколько опасаясь, что они рухнут. Сорвало одну лодку, повредив корму. После трех часов бешеной пляски ветер ослабел, затем совершенно стих — «Эйша» пересекла «глаз» циклона. Потом бешеная пляска на волнах возобновилась.

Фон Мюкке приказал поставить несколько парусов. Приходилось их часто менять и бросать реи, поскольку «Эйша» оказалась в секторе, где сталкивались и перемешивались два муссона — северо-западный и юго-восточный.

Фон Мюкке с блеском завершил плавание. 23 ноября в 16 часов «Эйша» вошла в пролив Ментавай, в 80 милях от Паданга, порта на западном побережье Суматры, принадлежавшей Голландии. Ветер упал, и наступило полное затишье. Фон Мюкке даже пришлось спустить две шлюпки с двумя гребцами в каждой и взять «Эйшу» на буксир! Затем бриз поднялся снова.

— За нами следует голландский броненосец!

— Мы еще не вошли в территориальные воды и можем не показывать наш флаг.

Но на следующий день пришлось флаг поднять, поскольку «Эйша» пересекла границу. То был флаг имперского военного флота с паровой шлюпки, брошенной у острова Дирекшн. Голландский броненосец «Линкс» подошел ближе. Появилось лоцманское судно. С «Линкса» передали по-английски, что командир «Эйши» должен прибыть на борт броненосца. Фон Мюкке принял на «Линксе», и он рассказал голландскому капитану историю своего плавания.

— Хорошо. Можете зайти в Паданг. Ну а по поводу пребывания... увы, вам известны международные конвенции?

На рейде стояли три немецких судна — «Клейст», «Рейнланд», «Хойзинг». На них не без удивления рассматривали германский военный флаг, развевающийся на облезлой трехмачтовой шхуне. Когда «Эйша» проходила мимо них, они подняли флаги расцветивания.

Суматра — большой остров с темно-зелеными лесами и громадными голубыми озерами. В 1914 году Паданг был очень живописен. Моряки фон Мюкке любовались грациозными деревянными домиками с наклонными внутрь стенами, слушали уличных музыкантов. Денег нет, гулять не на что, да и фон Мюкке заявил, что остатки экипажа «Эмдена» не относятся к туристам.

Фон Мюкке строил дальнейшие планы. Как избежать плена? По международным конвенциям «Эйша» — военный корабль, поскольку на ней развевается германский императорский флаг, и ей надо покинуть Паданг по истечении сорока восьми часов. Этот потрепанный бурями парусник дальше плыть не мог. Фон Мюкке ходил по Падангу, конфиденциально встречался с австрийским коммерсантом, который выполнял функции немецкого консула, виделся (тайно, ибо это было запрещено) с капитаном одного из немецких судов — «Хойзинг». Последний находился в Индийском океане далеко не с коммерческими целями — он был одним из заправщиков «Эмдена». Мы знаем, почему он тщательно ждал крейсер в точке встречи, и теперь он ожидал приказа.

— Я отплыву на «Эйше» рано утром послезавтра и возьму курс на запад, — сказал фон Мюкке. — Вы уйдете из Паданга через два-три дня, пойдете сначала на юг, а затем встретитесь со мною. Договоримся о месте встречи.

28 ноября потрепанная трехмачтовая шхуна подняла латаные-перелатаные паруса и снова прошла перед немецкими судами, стоящими на рейде. Матросы «Эмдена» пели военный гимн.

На борту стало двумя офицерами больше. Они явились утром к фон Мюкке:

— Мичман в запасе Валмани.

— Старший механик в запасе Шенебергер.

— Поступаем в ваше распоряжение. Разрешение наших капитанов имеется.

Фон Мюкке знал, куда он поведет остаток экипажа «Эмдена», но ничего больше. Несмотря на недостаток места на «Эйше», он принял двух резервистов. Трехмачтовик-призрак покинул голландские воды 29 ноября в 3 часа утра в сопровождении крейсера «Зевен Провинсиен».

Курс на запад. Утром начался дождь и задул свежий бриз. Экипаж знал, что они направляются в Аравию. Пересечь Индийский океан на борту «Эйши»? Мало вероятно, у фон Мюкке должны были быть свои соображения. 7 декабря «Эйша» взяла курс на север, затем на юг, опять на север. Шхуна меняла курс под малыми парусами, но на запад не двигалась. Фон Мюкке с замкнутым выражением лица расхаживал по мостику, поглядывая на восток. Никто не осмеливался задавать ему вопросы.

— Куда-нибудь да придем.

— В море бывает, что никуда и не удастся прийти.

Матросы вспоминали друзей, оставшихся на крейсерах эскадры фон Шпее. 4 декабря, когда «Эйша» с трудом лавировала в сером, ветреном Индийском океане, ни один матрос еще не знал, что в пятнадцати тысячах миль отсюда крейсера фон Шпее, одержавшие пятью неделями раньше победу у мыса Коронель, были разгромлены у Фолклендских

(Мальвинских) островов крейсерами и броненосцами английского адмирала Старди. Ко дну пошли все корабли, кроме одного.

Маневры «Эйши» в столь плохую погоду продолжались до 14 декабря. В этот день на востоке показалось паровое судно с двумя мачтами и одной трубой.

— Ракеты!— приказал фон Мюкке.

Судно под немецким флагом приблизилось.

— «Хойзинг»!

— Мы переходим на его борт,— сообщил фон Мюкке.

Приказ удалось выполнить лишь через двое суток из-за штормовой погоды. Моряки опасались утонуть вместе с парусником в нескольких милях от растворившегося в ночи «Хойзинга». Наконец шквальный ветер упал, море успокоилось. Переход на борт «Хойзинга» произошел в виду крохотного пустынного островка.

«Ни один немецкий корабль, над которым развевался германский военный флаг, не должен попасть в руки врага». Приказ подлежит обязательно исполнению. Матросы разрушили такелаж спасшего их судна, проделали в корпусе два больших отверстия. На этой трехмачтовой шхуне немецкие моряки прошли 1709 миль. Они поднялись на борт «Хойзинга», и тот направился на восток. Вахтенный офицер записал в судовом журнале точный час погружения «Эйши» — 16.58, 16 декабря 1914 года.

От Суматры до острова Перим у входа в Красное море уцелевшие моряки «Эмдена» пересекли Индийский океан сначала на «Эйше», затем на «Хойзинге». Фон Мюкке действительно хотел добраться до Аравии, а затем до союзницы Германии — Турции.

«Хойзинг» (водоизмещение — 1700 тонн, скорость — 7,5 узла, хотя чаще всего он делал всего 4 узла) выглядел убого. Он сменил немецкий флаг на итальянский, а из регистра Ллойда позаимствовал название «Шениц», порт приписки — Генуя. Этот скромный вид позволил ему, не привлекая внимания, войти сначала в Аденский залив, затем в Красное море.

Первая остановка — Ходейда. Она сильно изменилась с тех пор, как мы впервые побывали в этом городе с жалким рынком и несколькими тавернами, где собирались пираты. Теперь пятнадцать тысяч его обитателей занимались торговлей — продавали кофе, финики, кожи, а также опиум, оружие и, кроме того, подрабатывали шпионажем. Ходейда принадлежала туркам, но большинство белых, проживавших там под тем или иным предлогом, были английскими агентами. Арабы следили за английскими шпионами, но, поскольку турецкое правительство или эмир Мекки плохо оплачивали их услуги, они зачастую договаривались с англичанами за несколько фунтов стерлингов.

Как можно понять из рассказа фон Мюкке, в деньгах (в золоте) он недостатка не испытывал, но выбор маршрута и организация каравана были для немца, незнакомого со страной и привыкшего получать точные ответы на вопросы, чрезвычайно трудны.

После долгих приключений и мытарств в пустыне, о которых здесь рассказывать нет смысла, поскольку история уже не относится к океану, морякам «Эмдена» во главе с фон Мюкке удалось добраться до Турции.

# VIII

## Самый безумный подвиг

Веллингтон. Новая Зеландия. Сто пятьдесят тысяч жителей. Жилые кварталы карабкаются по обдуваемым ветрами холмам, которые как бы нависают над остальной частью города. В порту всегда царит оживление, но в момент, когда мы прибываем в Веллингтон, город живет необычной жизнью. Идет июль 1942 года. Начавшись в Европе, как и в 1914 году, война охватила весь мир. На зелено-голубом море стоят сотни боевых кораблей, выкрашенных в темно-серый или защитный цвет, и с каждым днем их становится все больше. На них развеваются английские либо американские флаги. Линкоры, крейсера, крейсера ПВО, эскадренные миноносцы, тяжелые танкеры с мостиком на корме, три авианосца с бесконечными палубами, на которых друг к другу жмутся боевые самолеты. Запах мазута чувствуется даже в жилых кварталах.

Стоит южная зима — дождливо, ветрено, холодно. Жители Веллингтона без всякого удовольствия рассматривают это скопище кораблей в порту и на рейде.

— Японцы не преминут напасть на нас. Это будет новый Перл-Харбор<sup>1</sup>. После Перл-Харбора японцы захватили Малакку, Борнео, Новую Гвинею, Соломоновы острова. Новозеландцы считают, что следующая цель японцев — Австралия. Затем произошла Мидуэйская битва, и на дно отправились один американский и три японских авианосца. Война может затронуть и Новую Зеландию. Японцы могут совершить нападение на Веллингтон, пока там стоит армада.

Но угроза минует. В последний день июля мазутная воня усилилась, как никогда. Армада — эскадренные миноносцы, крейсера, линкоры, авианосцы — отплывает. Корабли исчезают на севере, оставив в порту несколько сторожевых судов. Они уходят надолго. Война удалась. Слава богу!

В августе газеты запестрели новым названием — Гуадалканал. Оно будет склоняться на все лады несколько месяцев. «Гуадалканал — зеленый ад». Тихоокеанский Верден. Большинство великолепных кораблей,



стоявших в Веллингтоне, ушло на дно в районе острова Гуадалканал, в двух тысячах километров к северу от Новой Зеландии.

26 декабря 1942 года. Над рейдом Веллингтона сияет солнце. Дует свежий северный бриз. Два американских сторожевых судна покидают рейд. Они отправляются на патрулирование и встречают небольшое парусное судно норвежского типа с заостренной кормой около десяти метров в длину, которое безуспешно пытается войти в бухту, борясь со встречным ветром. Один из сторожевиков подходит чуть ближе, поскольку человек, сидящий у руля парусника, подает руками знаки.

На мостике небольшого военного судна стоят капитан и вахтенный офицер — они держат бинокли у глаз.

— Тип не похож на раненого или больного, — говорит капитан, — его парусник не выглядит поврежденным. Курса не менять.

— Может, он хочет, чтобы его взяли на буксир, потому что он не успевает домой к чаю. Ну и наглецы эти гражданские! Отправить бы их в Гуадалканал, пусть на собственной шкуре попробуют, что такое война. Мне кажется, на нем аргентинский флаг.

— Опять аргентинский коммерсант из Веллингтона. Их прямо распирает от гордости, что они граждане нейтральных стран.

Шесть раз крохотный парусник пытался подойти ко входу в порт. И шесть раз северный ветер и вызванное им сильное течение отбрасывали суденышко в открытое море. После шестой попытки человек убрал грот-парус и в полном отчаянии рухнул на палубу. Его обветренное лицо, заскорузлые от соли, рваные куртка и брюки могли бы подсказать офицерам сторожевика, будь те повнимательнее, что человек не похож на обычного яхтсмана и что прибыл он издалека.

На следующее утро поднялся южный ветер. Суденышко на всех парусах двинулось по портовому фарватеру. За рулем сидел улыбающийся человек — от вчерашнего отчаяния не осталось и следа. Парусник лег в дрейф рядом с небольшим военным катером, стоявшим у входа в порт. Яхтсмен молча предъявил судовые документы офицеру-новозеландцу, блондину громадного роста. Тот медленно и внимательно прочел их:

«Вито Дюма. Член Аргентинского яхт-клуба. 42 года.

Буэнос-Айрес. Выездная виза: 27 июня 1942 года.

Кейптаун. Южная Африка. Прибытие 27 августа 1942 года.

Отплытие. 14 сентября 1942 года».

Разинув от удивления рот, офицер окидывает взглядом крохотный парусник и смуглого невысокого крепыша, затем хмурит брови.

— Откуда вы прибыли?

Он точно не помнит, какое расстояние отделяет Буэнос-Айрес от Веллингтона, но знает, что оно чудовищно. Даже расстояние между Кейптауном и Веллингтоном складывается из всей ширины Индийского океана, Тасманова моря и части Тихого океана.

Мореплавателю медлит с ответом, ощущая все более и более подозрительный взгляд офицера. Недоверие растет, поскольку Вито Дюма не решается сказать, что он прибыл из Буэнос-Айреса. Он даже сомневается, что новозеландец слышал о Буэнос-Айресе.

— Из Кейптауна.

Но слова с трудом сходят с его растрескавшихся губ, отвыкших от речи.

Лжец или безумец? Ясно одно — человек прибыл издалека.

— Поднимитесь, пожалуйста, на борт.

Начинается допрос, но Вито Дюма одновременно приносят чай и угощают сигаретами. После десятиминутной беседы сомнений не остается: в разгар войны, отказавшись от радио, рискуя получить бомбу или



*Вито Дюма на борту своего «Легга-П». Он десятки раз рисковал жизнью. «Я иногда спрашиваю себя: а не ищу ли я смерти?» — признался Вито Дюма*

пулеметную очередь с самолета либо очутиться в центре морского боя, этот человек полгода назад отправился в одиночку в кругосветное путешествие на паруснике по маршруту, который считается непроходимым для малых судов. Англичане окрестили зону южной сороковой параллели «ревущими сороковыми». Англичане не лишены недостатков, но их нельзя упрекнуть в страхе перед морем. «Ревущие сороковые» — суровая реальность, поскольку на этой широте ни один континент, кроме южной оконечности Америки, не останавливает ветров, вызван-

ных вращением Земли. Эту параллель можно сравнить с мощной, постоянно действующей аэродинамической трубой, в которой дуют яростные, часто ледяные ветры.

Не интересующиеся морем французы впервые узнали о существовании «ревущих сороковых» из отчетов о кругосветных гонках (сентябрь 1973—апрель 1974 года), когда спортсмены частично прошли по ним от Кейптауна до Сиднея. На этом этапе французские гонщики, шедшие на яхте «Эксмор-33», потеряли своего шкипера Доминика Гийе, унесенного мощной волной. Кейптаун—Сидней—6000 морских миль, Кейптаун—Веллингтон—7400 миль, Буэнос-Айрес—Веллингтон—11 710 миль, то есть свыше 40 000 километров безжалостных вод, которые в одиночку пересек Вито Дюма. Многие мореплаватели бывали на «ревущих сороковых», некоторое время шли по ним, как гонщики той кругосветной гонки. Но ни один из них не прошел их полностью. Такое совершил только Вито Дюма. А пока он объясняется на борту военного судна в Веллингтоне.

— Я рассчитываю отдохнуть здесь три недели, а потом по тем же сороковым через Тихий океан отсюда до Вальпараисо без остановок. Молчание.

— Вы живете в Вальпараисо?

— Нет. Чили не Аргентина. Чтобы вернуться на родину морем и замкнуть круг, мне придется обогнуть мыс Горн.

Мыс Горн. Снова молчание. Позже офицер контроля изложит свою мысль в следующих словах:

— Чокнутый, но сколько отваги!

Вернемся к истокам истории этого плавания. Подвиг Вито никем не повторен до сегодняшнего дня.

Отец Вито Дюма, аргентинец французского происхождения (его предки переселились в Аргентину очень давно),— мелкий землевладелец, ведущий трудную жизнь. Чтобы помочь родителям, Вито с четырнадцати лет бросает учебу, пробует множество профессий, в основном тяжелых. Упорный и выносливый от природы, мальчуган инстинктивно тянется к той работе, которая развивает эти два качества.

Спортсмен, отличный пловец на дальние дистанции, рекордсмен мира по пребыванию в воде. В 1931 году в возрасте тридцати лет он приезжает во Францию, чтобы переплыть Ла-Манш. Но недостаток денег не позволяет ему оплатить все расходы по этому предприятию. Тогда он решает в одиночку пересечь Атлантику под парусами.

— Другие уже делали это.

Его друзья пожимают плечами.

— У них имелся морской опыт. А ты плавал лишь на яхте по Рио-дель-Плата. По сути говоря, ты пресноводник.

— Но меня интересует настоящее море. И я хочу помериться с ним силой, даже рискуя жизнью.

Неужели Вито Дюма так и сказал—«рискуя жизнью»? Его друзья утверждают, что так и было.

— Я много читал и размышлял о проблемах парусного плавания,— говорит он.

Друзья обескуражены. Вито Дюма едет в Аркашон, покупает там тендер

постройки 1912 года. Судно для открытого моря? Нет, судно для регат. Замысел выглядит в глазах окружающих безумием. Дюма тратит последние песо на починку и переоборудование суденышка в иол с небольшой мачтой на корме.

Портовые моряки качают головой:

— Уже десять лет назад это суденышко пропускало воду через все швы. Оно не обогнет и Испании.

— Может, он и доберется до мыса Финистер, если пойдет вдоль берега. В ненастную погоду он может укрыться в порту. Сейчас декабрь. Если он решится пересечь Бискайский залив в это время года, он погибнет. Моряки предупреждают Дюма об опасностях, когда он приходит в порт. Он заводит среди них друзей. И так будет в каждом порту, где ему доведется побывать. Они настойчиво советуют:

— Послушайте нас, господин Дюма. Зимние бури в заливе невероятно сильны. Если вы решились на плавание, плывите сначала вдоль французского, а затем вдоль испанского побережья.

Дюма слушает, улыбается, соглашается. Вернее, делает вид, что согласен.

12 декабря 1931 года. Прекрасная погода—легкое волнение на море, тихий бриз. Матросы небольшого буксира, который вывел бывшее регатное судно, переименованное в «Лег», из дока Аркашона, видят, что парусник берет курс прямо на запад. Они хватаются за голову, переглядываются, крестятся. Прекрасная погода, но высокие перистые облака не могут обмануть наметанный глаз. И барометр падает. Медленно, но неуклонно.

Моряки считают самыми гиблыми местами на земном шаре Бискайский залив, «ревущие сороковые» и окрестности мыса Горн. Мне приходилось наблюдать там—с палубы большого корабля—волны высотой пятнадцать метров. На борту своего восьмиметрового тендера Вито Дюма пережил немало тяжелых минут. Погода испортилась, корпус «Лега» не герметичен. Крен составляет сначала десять, потом пятнадцать градусов. На старых развалинах этого типа насос всегда заедает. Надо вычерпывать, вычерпывать и вычерпывать воду часами, иначе смерть. Авторулевой еще не изобретен. Дюма заклинивает руль и начинает вычерпывать воду. «Лег» становится поперек волны, и Вито бросается к рулю. Мореход насквозь промок, промерз до костей, в животе свербит от голода—даже перекусить некогда, о прочих насущных нуждах организма мы и не говорим. Когда Вито спускается внутрь парусника, его глазам предстает ужасное зрелище: скудная провизия, взятая с собой (денег совсем уже не оставалось), плавает по каюте рядом с чемоданом, где лежит одна смена одежды. Галеты пришли в негодность. Соленая вода не повредила лишь банку с какао. Но как приготовить чашку горячего напитка?

«Лег» держится на плаву, несмотря на тяжесть проникающей сквозь щели воды. Он идет со скоростью восемь узлов при сильном ветре в корму.

Шестьдесят часов плавания. Наступает третья ночь. Дюма замечает, что парусник идет прямо на рифы. В лунном свете (славу богу, светит луна!) он успевает их заметить. Вито перекладывает руль, но переполненный

водой «Лег» не слушается—риффы приближаются. Дюма бежит по палубе, дергает изо всех сил шкот и снова перекладывает руль. Чудо—судно отворачивает от рифов. Спасен!

Когда утром 19 декабря занимается заря, Вито Дюма, полумертвый от холода, голода, недосыпания, сохраняет ясную голову (мы начинаем лишь открывать в нем невероятную физическую и моральную выносливость). Он узнает проблески маяка Ла-Коруньи на западной оконечности Испании. Курс на Ла-Корунью, прямо на солнце, встающее над берегом.

Подходит буксир, Вито подают знаки. Нужен ли лоцман? Дюма нечем оплатить его услуги. К тому же ему в голову приходит новая мысль. Ветер ослабел. Волны еще высоки, но перестали пениться. Блестит солнце, жизненно необходимое солнце.

— Я подумал, оно меня согреет, и все наладится. И решил не заходить в Ла-Корунью, а идти прямо в Вито.

Вито лежит в шестидесяти милях к югу. Зачем нужны эти новые испытания? Затем, чтобы переслить себя. Я чуть не умер, но я же не умер, значит, могу идти дальше.

Такова сущность этого человека. Куда, как долго идти? Мы узнаем об этом. Вито Дюма, новичок в открытом море, прошел по диагонали Бискайский залив во время одной из самых жесточайших бурь 30-х годов и после одной остановки в Вито и другой в Лас-Пальмесе (Канарские острова) в одиночку пересек Атлантику на немного улучшенном паруснике для регат.

— Я многое узнал во время своего первого большого перехода. Даже в бурю я размышлял и, в частности, пытался придумать идеальное судно для будущих плаваний: его размеры, вес, парусное вооружение. Щель, наспех законопаченная в Вито, открылась. В бурю приходилось вычерпывать такое количество воды, что у меня от выжимания тряпок в кровь стерлись руки. Во время одной бури вырвало кольцо бизани. Я сидел на корточках и чинил парус, когда набежавшая волна смыла меня за борт. К счастью, я читал много книг о море и знал—каждый одиночка во время волнения должен привязываться. Я очутился в море на конце линия в пенном следу «Лега». Подтягиваясь на руках (время тянулось для меня бесконечно долго), я сумел взобраться на борт. С учетом ремонта на двух стоянках мое путешествие длилось три месяца. В тропических водах стало легче. Погода улучшилась, а северное экваториальное течение медленно повлекло меня к Бразилии. Я прибыл туда 13 марта 1932 года. Без славы. Я просто выбросился на песчаную отмель, но мне было все равно. Мои мысли были заняты мечтами об идеальном судне, которое решил назвать «Лег II». Я задумал кругосветное плавание под парусами.

Прошло десять лет. Как-то вечером в январе 1942 года усталый человек выпрыгнул из кабины своего трактора после долгой работы в поле. Ему еще надо заглянуть в хлев, где два пеона доят тощих коров. Озабоченный крестьянин походя гладит по голове Арамиса, пса, лежащего у двери низкого домика с побеленными известью стенами, снимает запыленные сапоги (в Аргентине лето), открывает дверь и направляется к себе в комнату. Стол завален морскими картами, связками рукописей.

Лицо человека меняется, чувствуется — он прикоснулся к своей мечте. — Меня постоянно грызло сомнение, удастся ли выполнить то, о чем я мечтал всю жизнь.

Вернувшись в Южную Америку, Вито Дюма решил собрать деньги для постройки «Лега II». Он брался в Буэнос-Айресе за «самые тяжелые работы», и, хотя нам неизвестно доподлинно, какие это были работы, нетрудно догадаться, что не в его характере было щадить себя. После трех лет «чистилища» Вито Дюма набрал нужную сумму. Он явился к директору одной из верфей Буэнос-Айреса:

— Я хочу иметь не очень длинный тендер с низкой осадкой и чугунным килем.

Девять метров пятьдесят сантиметров («Лег I» имел в длину четырнадцать метров). Будущий владелец тендера продумал все: парусное вооружение, такелаж, переборки, внутреннее оборудование кокпита и корпуса.

— Я каждый день заходил на верфь и все проверял сам. Судно спустили на воду, оснастили. Великолепно! Я думал: «Четыре года. Неплохой показатель». За четыре года я уяснил себе все детали кругосветного плавания. Изучил ветры, течения. Наметил три стоянки — Кейптаун, Веллингтон, Монтевидео. Я был готов к отплытию. И вдруг умер отец.

Заупокойную мессу отслужили не только по покойнику. Она возвестила также о трагической кончине мечты. Семейные дела Дюма идут далеко не блестяще. Если мать останется одна, если Вито не заменит отца, наступит конец всему.

— Я решил остаться.

Вито Дюма никогда не говорил, чего ему стоило принять подобное решение. У него наготове стояло судно, он мог пуститься в плавание в любой момент. Вито обеспечил материальную сторону, опросил шкиперов, фанатиков парусного спорта. Если есть судно, прочее не столь важно, а недостаток денег никогда не служил препятствием для них. После смерти отца Вито Дюма не решился расставаться с «Легом II».

— Продать его означало вырвать собственное сердце. Я изредка ходил вдоль побережья.

Изредка. А в остальном жизнь подчинялась долгу — жить на гасиенде и кормить мать. Вито исполнил свой долг до конца. Более того, в 1938 году, когда требовалось заменить трактор, он продал «Лег II». На этот раз он вырвал себе сердце.

Медленно тянутся мрачные годы. Началась война. Аргентина осталась в стороне от конфликта, о войне говорят лишь газеты и киножурналы. У Вито Дюма нет времени ходить в кино, он работает. На лошади он объезжает пампасы, любимые пампасы, даже воспетые им в стихах. Но теперь их просторы навевают печаль: они слишком напоминают о море. 1942 год. Вито Дюма встречается друга.

— Доктор Рафаэль Гамба, купивший у тебя судно, пока еще владеет им. Но почти не выходит в море. Поговаривают, что он собирается продать его.

— Знаю. Знаю даже, что готов продать его мне.

Выкупить «Лег II» — новая мечта. Семейное хозяйство постепенно пришло в порядок, оно может обойтись без него, но изымать из семейного бюджета крупную сумму нельзя. Как быть?

Что же за личность Вито Дюма? Темноволосый, приземистый, мускулистый человек с широким лицом, на котором выделяются громадные черные глаза. Этот человек, снискавший исключительную славу мореплавателя-одиночки, по натуре не индивидуалист и совсем не похож на мизантропа. Напротив, от него исходит удивительное обаяние. Где бы он ни оказался, у него сразу появляются друзья. А где лучшие и самые близкие друзья, как не в родной аргентинской провинции?

Друзья узнали, что Вито испытывает недостаток в деньгах и, чтобы выкупить свое суденышко, тщетно пытается продать коров, но они слишком тощи.

— Он очень огорчен. Еще не известно, на какие безумства он пустится ради этого судна. Давайте сбросимся и выкупим его для Вито.

Если в вас живет неистребимая страсть, в девяти случаях из десяти она заразит и других. Вито не единственный пример тому. И все же его друзья и приятели вызывают восхищение: они оплатили все судно, его ремонт (новый владелец почти совсем не ухаживал за ним), медикаменты, теплую одежду, провизию. Ни один из друзей не осмелился сказать ему, что его проект — кругосветное путешествие в одиночку по самым негостеприимным широтам в военное время — почти верное самоубийство. Все знали, Вито уйдет в путешествие при любых обстоятельствах. Если невозможно разубедить, лучше помочь.

1 июля. Атлантика встречает мореплавателя по-мужски — доброй бурей. Вито Дюма отплыл из Буэнос-Айреса три дня назад. Его провожала восторженная толпа, печальная и бледная мать, рыдающий брат. Друзья из Аргентинского яхт-клуба сопровождали его до выхода из порта.

Из Монтевидео, где он останавливался, Вито уходит один. Не потому, что у него нет друзей в Уругвае. Просто порт закрыт из-за непогоды, и выход из него разрешили только Дюма.

На всех парусах — кливер, верхний парус, грот-парус и бизань — судно несется по волнам, и они не захлестывают его. Если палуба покрыта водой, то эта вода с неба — ливни. Иногда собираются темно-серые тучи, они чернеют и вдруг обрушиваются дождями со шквалистым ветром. В эти моменты надо крепко держать руль. Первые двое суток Вито Дюма почти не выпускает руля из рук. Надо восстанавливать морские навыки. В первую ночь он даже забыл зажечь бортовые огни. Когда на второй вечер он спускает грот-парус и идет вниз отдохнуть, его лицо освещает улыбка. Все в порядке.

Все в порядке? Так почему же в каюте вода? Люки были хорошо задраены. Что же случилось? Чиркает спичка — надо зажечь фонарь. Если вы устали и нервничаете, вы поломаете не одну спичку. Двух коробков как не бывало. Может, они намочили. Или физическая усталость сильнее, чем кажется. Наконец фонарь зажжен. Вода пришла не с неба, а из моря.

Как же получилось, что «Лег II», не пропустивший ни капли воды с момента спуска на воду и корпус которого только что усилили, вдруг дал течь? При такой скорости и полной нагрузке судно вполне может пойти на дно. Забыты сон и еда. Надо откачивать воду. Но увы! Насос отказал, как в свое время на «Леге I». Вновь приходится братья за вычерпывание и работать долгие часы, благо труд знакомый.

Волны качают тендер, не позволяя определить, уменьшился ли уровень воды. А пока не удастся обнаружить течь, с прибывающей водой не справиться. Поспешно, после каждого выплеснутого за борт ведра воды, Дюма перемещает съестные припасы—одну за другой пятьсот бутылок с различными напитками, размещенными под полом каюты;

*В разгар войны, с июля 1942 по июль 1943 года, аргентинский мореплаватель-одиночка Вито Дюма совершил фантастический подвиг, проделав кругосветное путешествие по «ревушим сороковым» Южных морей, где почти не прекращаются яростные ветры и бури. Враз всяческой рекламы, он остался малоизвестным человеком, хотя его мужество и морской гений достойны самой высшей похвалы*



одну за другой сотни банок с галетами и консервами, которые сложены в носовой части. Затем надо выбраться на палубу, поставить грот-парус и двигаться дальше. Вечером убрать грот-парус, спуститься в каюту и снова перетаскивать груз. Двое суток. Двое суток утомительной работы на судне, которое волны трясут, словно сливу. Наконец щель обнаружена—трещина на уровне ватерлинии. Откуда? Как? Задавать вопросы нет времени. Скорее заделать ее. В спешке Вито Дюма не раз попадает молотком по пальцам, которые давно порезал острыми кромками банок с галетами. Конопатить приходится вручную—руки по локоть вымаза-





ны свинцовыми белилами. Но он доволен. Вымотан, но доволен. Судно спасено, можно переставить провизию на прежнее место.

5 июля. Море несколько успокаивается, а ветер слабеет. Обратив внимание на затишье (относительное), Вито Дюма ловит себя на мысли, что привык к шуму «ревущих сороковых» — нескончаемому «вою» гигантской пилы, вгрызающейся в гигантские стволы».

Для каждого мореплавателя, идущего под парусами, улучшение погоды всегда связано с выполнением какой-то организационной работы. Шесть или семь часов сна ночью, пока судно движется само (авторулевого все еще нет), как бог на душу положит. Утром и вечером, если выглядывает солнце, астрономические наблюдения. Вито Дюма научился работать с секстаном и производить расчеты, ибо он замеряет и высоту луны. Луна на нашем небе — самое быстрое светило. Лучший метод наблюдения — высунуться из люка по грудь. Тогда можно успеть убрать секстан, чтобы его не залила неожиданная волна. Хронометр надо оставлять внутри каюты, но где-то рядом, чтобы был виден циферблат. В общем все идет хорошо.

Не совсем. Судно в полном порядке, но заболела рука, а вернее, правое запястье, пораненное во время перегрузки провизии. Грязь и свинцовые белила (в момент заделки щели) вызвали заражение крови. Запястье болит и пухнет. Затем начинает распухать предплечье.

— Я понял, что дело принимает серьезный оборот.

Когда у вас распухают запястье и предплечье и вы находитесь дома, вам надо вызвать врача и ждать его визита. Но на борту «Лега II» нет врача, а бездельничать нет возможности. Каждый маневр, каждый жест вызывают все более и более острые приступы боли; в конце концов она становится невыносимой.

Надо отоспаться, забыть об управлении судном, оставить один парус, и если оно утонет — значит, так суждено судьбой! Вито Дюма — больной зверь, укрывшийся в логове-каюте. С нескрываемым отвращением он наблюдает, как вновь прибывает вода. Наспех заделанная щель протекает опять. Даже если у вас целы обе руки, ремонт производства невозможно, поскольку ветер вновь набрал силу, а на море поднялось волнение. Единственное, что остается, — рухнуть на койку и забыться.

— Через несколько часов невероятным усилием воли я заставил себя сделать противовоспалительный укол.

Левой рукой, а она тоже поранена и хотя не воспалилась, но болит, и ею нелегко действовать. Однако надо справиться с недомоганием.

Сколько надо сделать! Вы зажигаете горелку, кипятите воду для стерилизации шприца и иглы (еще не изобретены заранее стерилизованные комплекты для инъекций в герметической упаковке), сливаете воду, левой, почти неуправляемой рукой берете шприц и иголку, чтобы соединить их. Мы рассказываем о Великом часе океанов, но эти мелкие детали — кастрюлька, шприц, игла — приобретают жизненно важное значение, когда при скорости ветра сто километров в час неуправляемое судно идет с заклиненным рулем, прыгая и проваливаясь на волнах.

Происходит неизбежное — шприц и игла падают в грязную морскую воду. Вы ругаетесь. Может, плачете от злости, но делать нечего. Надо

все начинать сначала: кипятить воду и прочее. Проходит час. Наконец лекарство в шприце, затем в вашей руке.

За ночь лихорадка не спадает. Вито Дюма делает второй, а вскоре и третий укол. Градусник показывает сорок, а руку раздирает невыносимая боль. Она распухла до невероятных размеров и воняет гнильем... Несмотря на жар, который туманит мозг, Вито Дюма понимает, «что надо отрезать эту гниющую руку». Кто из вас пробовал отрубить себе руку? Как это сделать? Ударом топора? Либо вскрыть нарыв ножом? Но рука превратилась в сплошной нарыв. Несовершенные инструменты могут внести худшую, смертельную инфекцию. Безумием было отправляться в путь, не приобретя хотя бы элементарных медицинских знаний!

Дюма — человек глубоко верующий. В отчаянии он возносит молитву святой Терезе де Лизье (он сам рассказывал об этом) и почти тут же теряет сознание.

Одиннадцать часов небытия. Пробуждение. Койка вся промокла, но рука почти не болит. С удивлением и благодарностью (он сказал и об этом) Вито Дюма смотрит на свое предплечье и видит отверстие восьми сантиметров в диаметре, через которое вытекает гной. Два часа утра 12 июля. Мореплаватель-одиночка спасен.

А война? С момента отплытия из Монтевидео Вито Дюма не видел ни дымка, ни одного самолета. Может, война еще не добралась до «ревущих сороковых» или уже закончилась?

Война напоминает Вито Дюма о себе 14 августа ревом мощной сирены, когда он отдыхает в каюте. Он тут же выскакивает на палубу. Над «Легом II» нависло громадное судно. На его мостике стоит капитан и делает жесты руками.

— Эй, капитан, — кричит Дюма, — вы никогда не отдыхаете? Укажите мне мое местонахождение!

Ответа нет. Дюма бросает взгляд на корму — бразильский флаг. Он повторяет вопрос по-португальски. Сверху доносится голос капитана, усиленный мегафоном:

— Нельзя. Война. Мы не можем сообщать никаких сведений.

— Тогда хоть скажите, я правильно держу курс на мыс Доброй Надежды?

— Если ветер не перестанет, вполне возможно.

— Капитан, вы можете послать радиogramму аргентинскому консулу в Кейптауне и предупредить его о моем прибытии?

— Охотно. Только из ближайшего порта. В море нам запрещено выходить на связь.

Через одиннадцать дней новая встреча. На этот раз с британским эскадренным миноносцем.

— Куда направляетесь?

— В Кейптаун.

— Зачем?

Английский офицер сух.

— Чтобы отдохнуть.

— Почему именно в этот порт?

И в тот же момент Дюма с удивлением видит всплывающую рядом с

«Легом II» подлодку. Вскоре на ее узкую палубу выбегают матросы и офицеры.

Дюма понимает, что время шуток прошло. Английский он знает плохо и просит разрешения объясниться на французском языке, которым владеет хорошо. Офицер, предложивший себя в переводчики, ничего не понимает, атмосфера становится натянутой. «Я понял, что ко мне относятся с подозрением. Может, принимают за шпиона или постановщика мин? В этот момент с кормы эскадренного миноносца раздается голос матроса. Тот говорит по-испански:

— Как дела, старина?

Какое облегчение слышать родной язык! Вито пулеметной очередью выпаливает — кругосветное путешествие, остановки, его мирные намерения.

Матрос-переводчик тщетно пытается угнаться за его речью. Теперь все, в том числе и офицеры, хохочут.

— Можете подсказать мне курс?

— Идите тем же курсом, вы на правильном пути.

— Удастся ли мне дойти сегодня ночью?

— Не рассчитывайте. Вы более чем в пятидесяти милях от Кейптауна. Доброго пути! В чем нуждаетесь?

— Ни в чем, спасибо.

Вито Дюма входит в Кейптаунский порт в десять часов вечера того же дня, 25 августа 1942 года, пробыв в море пятьдесят шесть суток. Рука еще окончательно не зажила, щель заделана лишь частично, но перевязки и вычерпывание воды уже давно стали обыденной работой. Теперь Дюма знает, как ведет себя «Лег II» на любом ходу и при любом ветре, он владеет парусами, как пианист-виртуоз клавишами рояля. Он относится к тем редким натурам, которые созданы для моря. Дюма уверен, что может без перерыва просидеть тридцать — сорок часов за рулем, даже вымокнув до костей. Глядя на бушующее море, он напевает песенку собственного сочинения, одну короткую фразу: «Кто из нас устанет первым?»

Кейптаун. Вито Дюма надеется отдохнуть, вволю отоспаться без мгновенных пробуждений, не слыша ударов волн о корпус и угрожающего плеска воды в каюте.

— А «Лег II» будет укачивать меня словно в колыбели.

Но жизнь, как всегда, нарушает любые планы... 14 августа Вито просил капитана бразильского судна уведомить аргентинского консула о его прибытии, и капитан выполнил свое обещание. Новость разнеслась по городу, и результат не замедлил сказаться — вместо отдыха бессонная ночь. Всю ночь матросы в порту чествовали Вито Дюма. Наутро — он даже не успел снять старые брюки и куртку с дырявыми локтями — появляется свора журналистов. Вопросы, вспышки магния. «Живописное одеяние, как у флибустьера» — заголовок на первой странице крупной вечерней газеты. В том же наряде Дюма обедает с консулом Аргентины, мэром города и другими представителями властей.

— Две недели буду бездельничать. Даже не стану заниматься «Легом II». Третью неделю посвящу ему.

Так решил Вито, когда, валиясь с ног от усталости, он отвел вечером 26

августа свое судно в укромный уголок порта. Несмотря на войну, его разыскали и там — поток телеграмм из Буэнос-Айреса, Монтевидео. А затем начинают приходиться сотни писем. Восхищение, поздравления, пишут взрослые, юноши, дети: «Вито Дюма, возьмите меня с собой». Не будучи в состоянии вскрыть их все, Вито набивал ими ящики стола. «Буду читать в море». Одно из них упало, он поднял его, прочел: «Я — дочь и внука голландских моряков и обожаю море. Приезжайте ко мне. Вы не почувствуете себя чужим. Моя вилла стоит на берегу Атлантического океана». По письму ощущалась умная, образованная, интересная женщина. Вито отправился на виллу на берегу океана. Его встретила отменно воспитанная красивая блондинка, одинокая и свободная. Две недели незабываемого счастья. И кроме того, она умела искушать:

— Зачем продолжать путешествие? Почему бы не остаться здесь? Если хотите, уедем на Сейшелы. Там великолепный климат. Будем ходить на яхте, совершать далекие плавания...

«Я не мог, — писал Дюма, — ни дать обещания остаться, ни сообщить об отъезде».

— До завтра.

Ночью он покинул виллу на берегу Атлантики, зная, что расстанется навсегда.

Щель в носовой части была заделана, корпус заново выкрашен, ванты обтянуты бараньей кожей, чтобы ржавчина не переходила на паруса. Воскресенье 13 сентября. Вечер. Вито с несколькими друзьями грузит последние ящики с провизией. Он решил тронуться в путь утром.

— До завтра, спасибо.

Чтобы не расслабляться, Вито спускается в каюту. У него мрачное лицо. Быть может, впервые из-за любви к молодой женщине затеянное предприятие кажется ему безумием, не вдохновляет, а подавляет. В его голове словно крутится бесконечная пластинка.

— Я выдержал пятьдесят пять суток от Монтевидео до Кейптауна. На этот раз я останусь в одиночестве на три, может, на четыре месяца. «Справочник» штурмана указывает — двадцать семь дней в месяц дуют ветры силой 8—10 баллов, то есть меня ждут девяносто дней борьбы с холодом, одиночеством, недосыпанием. Кроме того, впереди циклоны Тасманова моря, поскольку я попаду туда как раз к их началу.

Если я потерплю бедствие в Индийском океане, на помощь надеяться не придется, поскольку эти широты пустынные. На моем пути лишь два островка — Сен-Поль и Амстердам. Я могу их и не заметить из-за плохой погоды. Я знал, что на Сен-Поле имеется склад провизии и одежды. Ее хватит на несколько недель или месяцев, а затем морские птицы склюют мой труп. Ни один корабль не заходит на эти пустынные и ледяные скалы. Если бы я решил идти по широтам, где дует муссон, путешествие походило бы на мечту. Спокойные ветры, теплое море, острова с берегами, поросшими кокосовыми пальмами. Вито Дюма думает о Сейшельских островах, природном рае. Но нет, пора встряхнуться, отбросить воспоминания. Истинное счастье в ином.

14 сентября в 13 часов Вито Дюма покидает Кейптаунский порт. Друзья, рабочие, служащие, моряки, собравшиеся на молу, приветствуют его.

На мостике британского судна, входящего в порт, офицер отвечает на приветствие «Лега II», отдавая честь по всей форме. Вокруг парусника играют морские львы. Море прекрасно. Пока это еще Атлантика. Кейптаун лежит в пятидесяти километрах к северу от мыса Доброй Надежды. Чтобы войти в Индийский океан, следует обогнуть мыс Доброй Надежды, бывший мыс Бурь. Ирония судьбы — мореплаватель бурных широт на пятьдесят часов застрянет в окрестностях Кейптауна из-за затишья.

Пятьдесят часов беспокойного бдения. Военные корабли, стальные громадины, проходят ночью с потушенными огнями мимо невидимого парусника. Во время войны зажигать ходовые огни запрещено. Только шум машин предупреждает Вито о приближающейся опасности.

16 сентября в 10 часов утра на фоне холодного неба вырисовывается высокий и темный силуэт мыса Доброй Надежды. И тут же начинается волнение. Суденышко идет под всеми парусами на полной скорости. Глаза смыкаются, но Вито не отходит от руля еще сутки. Надо жаться к берегу из-за быстрого течения, несущегося прямо на юг. Черная бурная ночь.

На рассвете земля исчезает за горизонтом. Последний знак «цивилизованного» мира — бомбардировщик, на мгновение мелькнувший среди туч.

— Теперь можно поспать.

С трудом, из-за очень сильного ветра, Вито убирает грот-парус. Он привязывает руль, намертво прикрепив его к одному борту, — эмпирическая техника, которой пользовалось большинство мореплавателей-одиночек до изобретения авторулевого. В любое время суток Дюма должен просыпаться и проверять, не изменилось ли направление ветра. Вечером 17 сентября он записывает в судовом журнале: «Благодаря буре «Лег II» покрыл за двадцать четыре часа сто пятьдесят три мили. Превосходно!»

19 сентября утром Дюма, не спавший всю ночь, спускается вниз и ступает в воду. Трюм опять полон воды. Хоть волком вой.

— Не знаю, почему я решил попробовать эту воду. Вода оказалась пресной. Заклепки носового резервуара (двести литров) не выдержали тряски судна, и более половины запаса воды вылилось. Удар был тяжелым, но приятнее вычерпывать пресную, а не морскую воду. Я знал, что кошмар предыдущих переходов не повторится.

Через несколько часов ветер ослабел.

— Слава богу, пусть и судно отдохнет.

Но стоило Дюма подумать об этом, как море нанесло ему удар в солнечное сплетение. Доводилось ли вам видеть смерч на море? Толстая колонна бешено вращается и засасывает на своем пути воду, поднимая ее до самых облаков. Смерч — зрелище и ужасное и прекрасное одновременно. Дюма же видит три смерча, несущихся с севера. На какую высоту может быть поднято суденышко длиной девять с половиной метров и что от него останется после падения и удара о водную поверхность? Разворот! Но суденышко выполняет маневр с неохотой — ветра почти нет! Страшные минуты. Потом облегчение. Смерчи прошли в пятистах метрах за кормой. Опять разворот.

— Вот что ждет меня в Тасмановом море, если не удастся опередить циклоны. Да грянет буря!

Да, да, буря. Вито Дюма ищет бури не ради спорта, не ради страсти. Буря дает скорость. Она должна стать союзником. И по-видимому, она дала согласие. Горизонт исчез, ревущие валы окружили суденышко. На дрожащего под тремя свитерами, курткой и штормовкой Дюма обрушиваются пенистые гребни. Дюма радуется и каждый день отмечает пройденное расстояние—сто двадцать, сто тридцать, сто пятьдесят миль за двадцать четыре часа.

— Хорошо, очень хорошо! Уменьшать парусность, несмотря на состояние моря, не буду. Убирать паруса нужно только на время отдыха. На заре обычно наступает момент относительной передышки. Тогда Дюма готовит большую чашку горячего какао, заедает ее финиками и галетами с обильным количеством сливочного масла. Остальное время ест шоколад и витамины А и С, чтобы избежать цинги.

Двенадцать дней скоростной гонки в бурю—браво! Но приходит усталость. Дюма вдруг понимает, что он на пределе сил—недостаток сна может убить любого крепыша.

Есть выход—подняться на несколько градусов к северу. Скрепя сердце, но понимая, что отдых совершенно необходим, измотанный мореплаватель решает на короткий срок покинуть ледяной ад. Восстановление сил занимает несколько дней. Солнце показывается из-за туч очень часто, столбик термометра поднимается до двадцати градусов. «Синева Индийского океана светлее, чем Атлантики». До сих пор Дюма видел лишь серую или черную воду.

Прежде всего отоспаться. Приготовить рис по-индийски, картофельное пюре. Понаблюдать за дорадой, которая охотится на мелкую рыбешку, и громадным альбатросом, готовым принять участие в охоте. Не жизнь, а сплошное удовольствие!

Но у этого человека, ищущего бури, нет права на удовольствия, бури снова зовут его.

30 октября он попадает в зону низких туч. Почти нет ветра. Альбатросы исчезли, когда задули высокие ветры над облаками. Лишь одна птица верно сопровождает «Лег II» от самого Кейптауна. Это «капский голубь» (небольшой буревестник). Он летит перед судном, садится на воду, получает несколько крошек галеты и исчезает до следующего дня.

— Восемьдесят миль, шестьдесят миль, сорок миль, тридцать пять миль. С каждым днем скорость падает. Парусник ползет, как черепаха. Если я сегодня же не возьму курс на юг, меня затащит это спокойствие. Вперед!

Легкое море радовало несколько дней. И снова холодный, ревущий, величественный ад. Иногда в провале между двумя громадными волнами Вито с беспокойством думает: «А взберется ли наверх парусник? Или его поглотит трехкилометровая бездна?»

Защищаясь от холода, Дюма засовывает газеты между телом и заскорузлой от соли, постоянно мокрой одеждой. Готовить некогда. Чаще всего съедается порция холодного риса (его можно сварить заранее в большом количестве), смешанного со съедобными моллюсками и кон-

сервированным зеленым горошком. На воздухе температура не превышает четырех-пяти градусов. В каюте около двенадцати. Никакого источника тепла, негде высушить одежду, обогреть заледеневшие руки и ноги. Каждый вечер Вито выпивает стакан рома или водки, словно обычную воду.

Единственный радостный момент — нанесение на карту точки местонахождения парусника. Снова выросла скорость — более ста миль в сутки. Временами какие-то угнетающие мысли: «Выдержу ли до конца?», но на палубе у одиночки нет времени на раздумья. Действовать, действовать, действовать. Каждое утро надо поднять грот-парус, перевязать все узлы, несмотря на непрестанные холод и бурю. «Мои пальцы похожи на бесчувственные когти морских птиц». Впереди ничего не видно, небо низкое, белая пена, гигантские волны. Когда суденышко сильно бросает на волнах, вода заливает кокпит, заплескивается в трюм. И тогда ее надо вычерпывать. Это стало почти развлечением.

Опять к рулю. Идет дождь, вода стекает по бизани, капает на штормовку, растекается лужей на коленях. Дюма, не глядя, смахивает ее чехлом компаса и продолжает напевать знакомую монотонную песенку: «Кто из нас устанет первым?»

Рано утром 24 октября справа по борту показался остров Амстердам. Дюма не видит, а угадывает его по скоплению туч над вулканической вершиной.

«Я отплыл из Кейптауна месяц и десять дней назад. По крайней мере моим костям не придется белеть на этой пустынной скале».

Каждый день наносит визит буревестник. Птица хоть как-то облегчает нечеловеческое одиночество, и Дюма ждет ее с надеждой и нетерпением. На крошки галет бросаются альбатросы. Напуганный их количеством, криками, размахом крыльев, «капский голубь» улетает, возвращается, ухватывает кусок, пока альбатросы дерутся. Бывают и счастливые для голубя дни, когда альбатросы заняты другими делами.

Появляется еще одна пичужка, поменьше буревестника. Она быстро кружит то на одном, то на другом крыле. Вдруг, словно в приступе головокружения, касается воды и, перебирая крохотными лапками, как бы бежит по гребню волны. И так целыми днями. Откуда эта птичка, когда и где она отдыхает? Моряки издавна зовут ее «птичкой апостола Петра», поскольку она ходит по воде.

1 ноября. Затишье. Первый из трех дней, обещанных «Справочником штурмана». Сидя в узкой каюте, Вито Дюма орудует толстой иглой, накладывая заплаты на грот-парус. Четыре часа работы.

— Я благословил эти четыре часа, поскольку они мне позволили сделать чудесное открытие — на борту есть еще одно живое существо.

Муха. Откуда она залетела? А может, вывелась на судне?

Поспешно — и он не находит это смешным — одинокий человек отыскивает крупинку сахара, кладет его на раскрытую ладонь. После нескольких секунд нерешительности муха садится на сахар, потирая от удовольствия лапки. «Это хорошо воспитанная муха. Не из породы тех наглых насекомых, которые так и норовят выбрать насестом ваш нос. Я полюбил ее с не меньшей силой, чем «капского голубя»».

Ветер возобновился 3 ноября, словно по обещанию, но без бури. Иногда



по утрам проглядывало солнце. Тогда муха выбиралась на палубу, взлетала, садилась на солнечную сторону паруса. А когда тучи вновь застилали небо, муха возвращалась в каюту, где ее ждало приготовленное Дюма сладкое угощение.

— Я провел инспекцию припасов. Более пятидесяти литров воды. Очень мало, к тому же от деревянного бочонка она окрасилась в коричневый цвет. Пришлось перелить воду в металлический сосуд. В трюме наткнулся на бутылку стерилизованного молока—я давно забыл его вкус.

Впервые после Кейптауна Вито побрился.

— Лучше бы я оставил бороду, она защищала от холода. Но чертовски приятно обрести привычный облик.

10 ноября к вечеру резко и неожиданно падает барометр. 11-го утром после беспокойной ночи Вито встает и выглядывает в иллюминатор. Под темно-серым небом чередой бегут увенчанные пеной волны. Медленно, с отвращением Дюма достает пачки газет и засовывает их под волглую сероватую одежду. До чего же холодно!

— Ну вот, старая развалина, а ты-то надеялся обойтись без тяжелых минут.

Весь день барометр падает, ветер воеет, волны кипят и пенятся. К вечеру, после какого-то минутного затишья, вихрь черных туч (такое Дюма видит впервые) обволакивает парусник, поднятый на гребень гигантской волны чьей-то чудовищной рукой. Вцепившись в руль, Вито снова возносит молитвы святой Терезе. Среди оглушающего рева «Лег II» падает вниз, но не валится на бок. В каюте хаос из осколков бутылок, растерзанных книг, разорванных снастей. Книжный шкаф, прикрепленный к переборке, отрывается и разбивается о противоположную стенку. Муха, к сожалению, больше не появилась. Она исчезла вместе с циклоном. Часто становится понятно, что попал в циклон, лишь после того, как он пронесся.

13 ноября вечером Вито находится всего в ста тридцати милях от юго-западного побережья Австралии. Он записывает в судовой журнал: «Сверну в порт только в случае крайней необходимости. Завтра или послезавтра закончу переход через Индийский океан. Постараюсь не менять прежнего решения: от Кейптауна до Новой Зеландии—один этап». Ему остается пройти еще около трех тысяч миль из семи тысяч чатырехсот, то есть треть пути.

Море не бывает одинаковым и каждый раз преподносит сюрпризы. Там, где Вито предполагал встретить бури и циклоны, царит затишье. Дюма подавляет растущую тревогу (уменьшается количество воды, начинают болеть десны, несмотря на прием витамина С) и твердит про себя китайскую поговорку: «Дорога в тысячу миль начинается с одного шага».

Но вскоре прекратились и шаги. Десять дней почти полной неподвижности в совершенно безжизненном море. Исчезли величественные альбатросы с их криками и ссорами. Не видно на гребнях волн и косаток. Уплыл кит, который однажды ночью едва не опрокинул «Лег II», приблизившись к нему слишком близко. Дюма отогнал его, светя фонариком в глаза. Как хорошо бы вновь услышать его дыхание! Нет и

«капского голубя»... Лучше не думать о нем, забыть о времени вообще. «Мир, вечность, тишина. Я оказался вне материального мира. Привычные предметы кажутся мертвыми. Умерло всё — «Лег II», вселенная, я... Неужели я схожу с ума?»

Однажды 23 ноября рядом с парусником раздается хлопанье крыльев. «Капский голубь!» «Это он, конечно, он, голубь садится на нос и ждет своих галет».

На следующий день Дюма услышал вдали громкое дыхание китов, «похожее на гул морской бомбардировки». Жизнь возвращалась. Возвращался ветер, он нес с собой тучи — ужасные, темно-коричневые, но очень нужные для меня. «Взыграйте желанные бури». Дожди, молнии, порывы ветра, скорость которых достигает ста километров в час. Судно бежит под всеми парусами двое суток. Спать нельзя. Лопнул вант бушприта, надо его менять, вися над морем. Затянувшись в штормовку и вооружившись двумя ножами, укрепленными на рукаве, Вито, словно живая фигура под бушпритом, ныряет в волны и выныривает на поверхность. Чуть не в лицо бьет сорванный порывом ветра малый кливер. Вито чудом избежал травмы. Новый ремонт. «Наконец я собираюсь с силами и вновь чувствую под ногами твердую палубу в теплой каюте. Относительность вещественного мира. Я смываю кровь с рук и сую новые пакки газет под мокрую одежду».

После бури начинают дуть переменные ветры, солнце чередуется с туманом. Ночью на поверхности моря появляются большие светящиеся пятна — кишение микроскопических существ — странная жизнь. Вито кажется, что он «плывет по кострам». Ради экономии загрязненной пресной воды он стряпает на морской воде и страдает от жажды. От цинги болит весь рот.

— Скорее бы увидеть Тасманию!

В ночь на 9 декабря на юге появляются гигантские лучи — небесный веер то раскрывается, то закрывается. Южное сияние, похожее на сияние таинственного города, который возник среди вечных льдов. Красотища! Именно такого зрелища не хватало Дюма в «ревущих сороковых» с их черным небом.

10 декабря на самой заре на востоке в разрывах тумана появляется земля, и именно там, где он предполагал. Тасмания?

— До Хобарта всего шестьдесят миль. День плавания. Порт, пресная вода, свежие продукты, фрукты.

Но человек со стальным характером берет себя в руки:

— Нет, остановки делать не буду. Еще одно усилие.

Еще одно усилие — тысяча двести морских миль, более двух тысяч двухсот километров по морю — жестокий холод, бури, «ревущие сороковые» принимают вызов человека. К вечеру 12 декабря небо становится фиолетовым, потом черным. На свидание явился новый циклон. Впервые у Вито нет ни сил, ни желания убирать грот-парус. Первые порывы столь сильны, что старая грот-мачта скрипит и трещит. Выдержит ли она?

Еще одна бессонная ночь — сил убрать грот-парус не хватило, а за рулем сидеть пришлось. Кошмар наяву: Вито видит то возникающие, то пропадающие перед носом парусника руины городов, ему то кажется,

что он падает с лесов, то представляется, что «Лег II» идет под металлическим мостом. Парусник лавирует. В какой-то момент просветления мыслей Дюма понимает, что погибнет, если не выплывет. Но сначала надо убрать грот-парус.

«Не могу описать все свои страдания». Его бросает с одного конца палубы на другой, словно соломенную куклу. Он ранен, покрыт синяками и никак не может справиться с парусом, прижать его к палубе. Сколько времени длится эта мука? Наконец передышка, облегчение, наступает какое-то внутреннее умиротворение, счастье. Все сделано. Вымотанный человек валится с ног, едва войдя в каюту.

16 декабря. Вито Дюма находится менее чем в ста шестидесяти милях от мыса Провидения, южной оконечности Южного острова, более крупного из двух, составляющих Новую Зеландию. Но его цель не мыс Провидения, а Веллингтон на Северном острове. Еще шестьсот сорок миль.

Непоколебимый Дюма. У него так болят десны, что он не в силах разжевать даже галету. От штормовки остались одни лохмотья. Не важно, надо продолжать путь. 16 декабря противоборство с третьим циклоном — разгул стихии, удивительное затишье («глаз» циклона) и снова разгул стихий. Во время третьего акта Дюма ждет сюрприз — «капский голубь», все тот же. Дюма узнает его по оперению и удивительно дружелюбному взгляду. Как эта птица добралась до него? Сидя, как обычно, на носу парусника, он жует свою галету. Дюма достает лакомство из кармана разодранной штормовки и бросает его птице, которая с большим куском галеты взлетает вверх. Голубь не летит, его с невероятной скоростью буквально засасывает циклон. Погиб ли он во время бури? Вито больше ни разу не видел его. Прощай, милый компаньон. Вито продолжает плавание с непоколебимой уверенностью: «Я развернул парусник по ветру и, подгоняемый волнами, набегавшими с кормы, понесся с головокружительной скоростью. Борьба продолжалась до изнеможения, пока ветер не ослабел к утру 18 декабря».

23 декабря. Ночь и буря. Критическая ночь, поскольку Дюма, опасаясь, что прозевает мыс Фэруэлл, берет курс на север, прямо на Южный остров. Маяков в этой местности нет. Ночь, хоть глаз выколи.

— Я знал, что разобьюсь о скалистый берег, если допущу хоть одну навигационную ошибку.

Наконец занимается заря 24 декабря, и наступает день, если так можно сказать, ибо погода сумрачная, видимость не превышает одной мили. В 4 часа пополудни показалась суша.

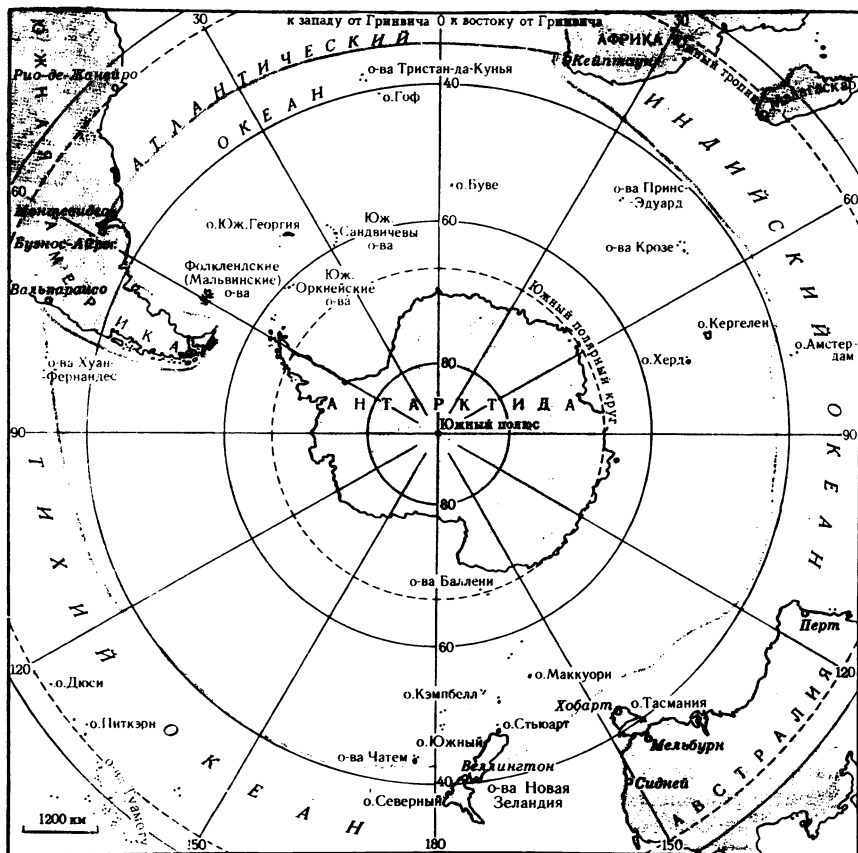
— Она лежала вблизи, менее чем в пятистах метрах. Именно там, где она должна была находиться по моим расчетам. Еще двое суток трудного плавания по проливу Кука, который разделяет два острова. Холод, низкие тучи, вихрем несущиеся мимо горных склонов. Моим глазам открывалась враждебная природа, словно сотворение мира состоялось только вчера. И ни одного проблеска света, пока не появились огни крохотного острова Стефенс.

Утром 26 декабря на фоне глубокой синевы неба показались величественные вершины Северного острова. В тот же день к 16 часам Вито,

пробыв в море сто тридцать суток, подошел ко входу в порт Веллингтон. Мы уже знаем о его безуспешных попытках добраться до берега.

Как только разнеслась весть о его подвиге, начались чествования Вито Дюма. Он провел в Новой Зеландии целый месяц. Несмотря на военное

*Витоступил на берег в долине Вито. Там на протяжении нескольких*



время, Вито стал героем дня! Как и в Кейптауне, газеты говорят только о нем, девушки останавливают его на улице, протягивают ему записные книжки и просто клочки бумаги:

— Автограф, пожалуйста, мистер Дюма!

Как и в Кейптауне, в адрес Вито идет бесчисленное количество писем. «Будьте нашим гостем. Оставайтесь у нас, пока не надоест». Получил ли он письмо от искусительницы-блондинки (или брюнетки)? Дюма ничего не сказал по этому поводу, быть может, он боялся самого себя. Спасибо, но никаких долгосрочных визитов и приглашений пожить в

семье! Весь месяц мореплаватель отсыпался в своей неуютной крохотной каюте. Но не раз обедал в кают-компаниях английских и американских судов, заходивших в порт. Морские офицеры относились к нему с уважением, видя в нем опытного моряка и мужественного человека. За две бутылки виски, распитые вместе с ним, американские матросы полностью отремонтировали «Лег II».

30 января 1943 года заваленный подарками Вито Дюма снова выходит в море. Цинга прошла, он в превосходной физической форме, его сердце поет от радости. «Я проделал большую часть труднейшего пути, полного опасностей, борьбы, страхов и веры. Этап Веллингтон—Вальпараисо должен завершить кругосветное плавание».

Веллингтон—Вальпараисо—пять тысяч морских миль (более девяти тысяч километров) без остановки. Ни одного островка на протяжении всего маршрута. Дюма прошел весь путь за семьдесят одни сутки всего с двумя происшествиями. В первый же день в бурю (она встретила его по выходе с рейда) Дюма заметил, что «Лег II» протекает. При отплытии он задел за цементный столб, а много ли надо паруснику! Дюма не злится и даже не удивляется. В конце концов нормально, если судно, плывущее вокруг света по «ревушим сороковым», пропускает воду. Надо ее откачивать. Нет, вычерпывать. Дюма писал, что предпочитал вычерпывать воду, даже имея исправленный трюмный насос. У каждого свое хобби.

Второе происшествие. 15 февраля Вито Дюма, расхаживая по палубе, проваливается в люк, словно прохожий, не заметивший открытой решетки колодца под ногами. Непростительная рассеянность, а может, есть границы человеческой способности не терять внимания, ведь напряженная жизнь продолжается уже целых семь месяцев. В результате падения начались постоянные боли в боку, и до конца путешествия—целый месяц—Вито не может ни полностью разогнуться, ни сделать глубокий вдох.

Кроме этих происшествий, ничего. Обычная чередка то бурь, способных ужаснуть любого, но не такого морского волка, как Вито, то относительно спокойного моря (которое нам показалось бы бурным). И несколько мирных солнечных дней, из-за которых Магеллан нарекает океан Тихим. Когда море спокойно или нет бури, Дюма скучает от ничегонеделанья (прочтите его дневник). И не потому, что ему хочется поскорее вернуться домой, а потому, что он не может померяться силами с морем. Его невероятная выносливость и приобретенный опыт не находят применения, если нет бури. И это не фанфаронство с его стороны, а уверенность, что он преодолет любые опасности, на которые пошел сознательно. Я уже говорил, что в отличие от многих мореплавателей-одиночек Вито Дюма не относится к разряду мизантропов; наоборот, он очень общителен и весь лучится радостью; повсюду у него друзья, и он куда более сердечен, чем большинство окружающих нас людей. И вдруг в его бортовом журнале неожиданная запись: «Я пришел к выводу, что иду смерти». Сделана она в момент, когда Вито, понимая всю опасность своего замысла, огибает мыс Горн.

Интересный случай—уравновешенный, гуманный, приятный (так считают все) человек сообщает, что ищет смерти. Быть может, в нем говорит

испанская кровь (по отцу он француз, а по матери?), кровь матадоров, которые идут прямо на рога быков, перешагивая иногда границу разумного риска? Может, да, а может, нет. Я вспоминаю другого мореплавателя-одиночку, общительного, человеческого, сердечного, который, как и Вито Дюма, искал и нашел смерть в море (Вито умер в собственной постели). Я говорю об Уильяме Уиллисе<sup>2</sup>. У него не было испанских предков—в его жилах текла немецкая кровь. И что же? Неужели страсть к морю может превратиться в наркотик? Может быть, мужественный человек на вершине своих возможностей подсознательно стремится раствориться в море, давшем жизнь всему? Психологи и психоаналитики, задумайтесь над этой проблемой, а мы вернемся на борт парусника Вито Дюма.

Утро 10 апреля. Дюма проснулся очень рано, его бьет нервная дрожь, он взволнован и сгорает от нетерпения. Если его расчеты правильны—а до сих пор он ни разу не ошибся,—он должен заметить маяк мыса Курамилья рядом со входом на рейд Вальпараисо. Ничего. Густой туман. Видимость—тридцать метров. Ни дуновения ветерка, паруса обвисли. «Лег II» застыл в мертвом мире. Иногда Дюма слышит рев сирены, стук машин, видит на серой воде следы невидимых судов. Это абсолютное одиночество застывшего в безветрии парусника длится двое суток. Прочтите рассказы профессионалов парусного спорта об их переходах через океаны, и в девяти случаях из десяти они встречаются не прибывши в порт с одними и теми же трудностями, словно суша отказывается от них: «Ты слишком давно покинул меня». Иногда суша убивает блудного сына, как Эрика де Бишопа в Ракауанга...

Суша не убила Вито Дюма, ей хотелось, и не в последний раз, только оскорбить и унижить его—«Лег II» вошел в порт Вальпараисо на буксире, за катером чилийского флота. Но разве такая деталь могла помешать буре оваций и приветствий южноамериканцев, чествующих своего героя!

Мыс Горн. Вито Дюма думал о нем все семьдесят одни сутки, пока длился переход Веллингтон—Вальпараисо. Мысль стала манней. Он продолжает думать и говорить о последнем этапе в течение всего месяца, проведенного в Вальпараисо среди празднеств, людей, забот.

— Зачем огибать мыс Горн, почему бы не вернуться домой самолетом, а «Лег II» доставит на место грузовое судно? И почему надо огибать мыс Горн в разгар зимы? Это самое опасное время.

— Неверно. Прочтите «Лоцию». Самые слабые ветры дуют в окрестностях мыса Горн в момент, когда солнце ниже всего над горизонтом. Не упрекайте меня в том, что я хочу воспользоваться этим относительным затишьем.

Неужели Дюма говорит откровенно? Чилийские и аргентинские лоции не столь категоричны, и мореплаватель-одиночка провел в море рядом с этой мрачной скалой чуть ли не самые худшие часы своей жизни. Не испытал бы он разочарования, будь уверен в относительно тихой погоде? Обогнуть мыс Горн—дело не простое.

На одной переборке в каюте «Лега II» стоит роспись: «Ол Хансен». Хансен, скандинав, который в разгар южного лета 1934 года покинул Рио-де-ла-Плату на борту «Мэри Джейн» (тендер длиной 10,8 метра),

чтобы обогнуть мыс Горн с востока на запад, то есть навстречу самым яростным ветрам планеты. В других книгах я рассказывал о крупных парусных судах, тративших по два месяца на путь вокруг мыса Горн в этом направлении, а один из них совершал попытки в течение восьмидесяти суток. Пройти в том же направлении на крохотном суденышке было во много раз сложнее, чем в обратном, как собирался сделать Вито Дюма. Ол Хансен прошел, а вскоре погиб на чилийском побережье. Его путешествие из Монтевидео длилось сто дней.

Ол Хансен расписался на переборке каюты «Лега II», потому что накануне своей попытки сдружился с Вито Дюма. Он ходил с ним по верфям Буэнос-Айреса, давал ему советы по строительству «Лега II». Именно тогда в знак дружбы и поддержки он поставил свою роспись на переборке. Прошло восемь лет, а она даже не выцвела. Вито Дюма видел ее каждый день, она была как бы посланием извне.

— Я знал, даже при удачном проходе с запада на восток мое достижение не может и сравниться с подвигом Ола Хансена.

Вито Дюма, всегда стремившийся превзойти самого себя, никогда в последующих плаваниях не пытался обогнуть мыс с востока на запад. Этот отказ был чем-то вроде жертвы на алтарь дружбы.

Перед самым отплытием Дюма из Вальпараисо ему посоветовали:

— А почему бы вам не оставить бортовой журнал здесь? Будет жаль, если пропадет столь ценный отчет о путешествии.

Человек говорил убедительным тоном, но без нажима. Смысл был ясен. Дюма сделал вид, что не понял намека. Целый месяц он отсыпался на суше в настоящей постели, а 30 мая вернулся на борт парусника, спустился в каюту и поцеловал переборку с росписью Ола Хансена. С причала ему махали друзья.

— Чтобы не попасть в течение, которое идет вдоль берега от Вальпараисо до пролива Магеллана, я двинулся дорогой клиперов в открытое море, а потом прямо на юг.

Обогнуть мыс Горн с запада на восток менее сложно, чем в обратном направлении, потому что почти всегда, особенно зимой, дуют попутные ветры, но они гонят вас пинками в зад и дубинками по шее, поливая к тому же тоннами ледяной воды. Яростные «пятидесятые» мыса Горн столь же непримиримы, как и «ревушие сороковые». Несколько часов сумрачного дня со свинцовыми тучами, скрывающими горизонт, а потом бесконечная ночь, когда столбик термометра падает до пятнадцати — двадцати градусов ниже нуля. В этом мрачном хаосе скользят громадные айсберги, оторвавшиеся от антарктических льдов. Как-то ночью Вито Дюма чуть не утонул на палубе своего судна — он стоял, вцепившись в бизань-мачту, накрытый гигантской массой воды, которая никак не могла стечь в море. И с каждым днем он продвигался все ближе к югу по этим безжалостным ледяным водам. Именно тогда он написал: «Мне кажется, я ишу смерти».

— 21 июня к вечеру буря достигла своего апогея. Пришлось убрать грот-парус, привязать руль и спуститься в каюту. По моим расчетам, в полночь я должен был оставить мыс Горн по левому борту.

Полночь. Вито Дюма лежит на койке, и вдруг его, словно взрывом, отбрасывает на противоположную перегородку. Он ударяется лицом об

иллюминатор, в голове ужасная боль, со лба стекает кровь. Несколько секунд беспмятства, почти нокаут, но все же он находит силы отыскать наощупь вату. «Я хотел остановить кровотечение. Оно длилось около получаса». Когда в голове проясняется, Вито осторожно ощупывает болезненно ноющее лицо. Слава богу, глаза целы. Он отделался содранной бровью и сломанным носом, но обогнул мыс Горн.

Наутро Вито Дюма вышел в Атлантику. Как и многие другие, кто прошел мимо этого ужасного мыса, он даже не видел его. «Я плачу. Печаль, радость, благодарность. Я уверен, мне помогли и те, кто пытались совершить этот подвиг, и те, кто погибли в этой борьбе».

Почему бы и нет? Разве нельзя вообразить на мгновение множество погибших, громадную армию, вдруг поднимающуюся из бездны, чтобы преградить путь смерти: «Нет, этого не трогать!» Поговорите с любым потерпевшим кораблекрушение и спасшимся от неминуемой смерти, и человек, который в какое-то мгновение один или с несколькими собратями по несчастью оказался среди гигантских пенных холмов под неумолимым ветром, скажет, что нельзя быть скептиком везде и всегда. Мы знаем, что Вито Дюма к скептикам не относился.

7 июля 1943 года. Вито Дюма прибывает в Мар-дель-Плата, аргентинский порт в южной части устья Рио-де-ла-Платы. Он покинул свою страну год и девять дней назад; его невероятное кругосветное путешествие по «ревушим сороковым» закончено. Через несколько дней после того, как его выбросило на аргентинский берег — последняя ритуальная выходка суши, как бы месть человеку, который выбрал своим уделом море, — Вито Дюма прибывает в Монтевидео, а затем в Буэнос-Айрес. На родине его ждут в десятки раз большие почести, чем в Вальпараисо. Он еще не раз уйдет на «Леге II» в новые плавания. Но пенный след, оставленный им вокруг Земли, увенчал Вито королевской короной, короной мужества, навигационного гения и полного бескорыстия.



## Послесловие

Жизнь зародилась в океане, и будущее человечества связано с океаном. Океаны не принадлежат никому и принадлежат всем, они — достояние человечества.

Океаны — гигантская фабрика кислорода и постоянно возобновляемых пищевых ресурсов. В океане живут 16 тысяч видов рыб, из которых промысловое значение имеет пока всего лишь полтора десятка видов. В океане живут 65 тысяч видов моллюсков, 25 тысяч видов ракообразных, 6 тысяч видов иглокожих — их промысловое освоение только начинается. Биомасса водорослей океана, по подсчетам ученых, составляет более полутора миллиардов тонн, и в недалеком будущем, когда человечество научится полностью использовать все многообразие пищевых ресурсов, океан сможет прокормить миллиарды людей.

На дне океана и под его дном хранятся почти безграничные минеральные ресурсы. Уже сейчас более 30% мировой добычи нефти составляет «морская нефть» — нефть, добываемая из-под дна океана. А на поверхности дна лежат еще не тронутые скопления так называемых железомарганцевых конкреций. Вопреки названию они содержат и кобальт, и никель, и титан, и многие другие элементы. Запасы конкреций в океане оцениваются в 300—350 миллиардов тонн.

Саму океаническую воду можно рассматривать как жидкую руду, содержащую практически все элементы таблицы Менделеева. Уже сейчас более 40% магния человечество получает из морской воды. По подсчетам зарубежных геологов, запасы золота на земном шаре (без СССР) составляют около 35 тысяч тонн, а в морской воде растворено не менее 10 миллионов тонн.

Мы можем использовать и уже используем энергию приливов и энергию волн. Сама вода океанов (а точнее, ее составная часть — тяжелая, дейтериевая вода) может в будущем стать ядерным «горючим» — воистину безграничным источником энергии. Если мы научимся управлять термоядерной реакцией, то всего лишь один кубометр морской воды даст нам около 2,5 миллионов киловатт-часов электроэнергии. Общий объем вод Мирового океана оценивается в 1,37 млн. кубических километров...

Книга Жоржа Блона «Индийский океан» — четвертая из серии «Великий час океанов». Кто имел возможность прочесть предыдущие книги этой серии (Атлантический океан, Тихий океан, Средиземное море), тот убедился, что написаны они увлекательно, доступны самому широкому кругу читателей и служат как бы своеобразной популярной морской энциклопедией, а точнее, энциклопедией освоения океанов. В этих книгах приведены интереснейшие факты, названы десятки имен мореплавателей-первооткрывателей, но, к сожалению, преимущественно французских.

Одна из глав книги «Индийский океан» посвящена известному французскому мореплавателю, о котором мы знаем очень мало. Однако именно эта глава требует, как нам кажется, и пояснений, и некоторых дополнений, поскольку в поисках Южного материка участвовали отнюдь не только французы.

На протяжении многих веков Индийский океан считали лишь замкнутым внутренним морем. Птолемей предполагал, что побережье Африки уходит на восток и там соединяется с Азией. «Терра Аустралис инкогнита» (Неведомая Южная земля), — написано на карте Птолемея вдоль этого мифического соединения.

После плаваний Бартоломеу Диаша и Васко да Гамы, когда истинные очертания Африки уже не вызывали сомнений, заблуждения Птолемея были отвергнуты. Индийский океан стал океаном. Но Южный материк по-прежнему оставался на картах. Считалось, что он «должен» существовать хотя бы для того, чтобы «уравновесить» массивы суши северного полушария.

— Иначе, — глубокомысленно говорили средневековые географы, — Земля была бы постоянно повернута тяжелым полушарием к Солнцу. Кроме того, ученые долгое время (до начала нашего века) были уверены, что морская вода вообще не замерзает. Считалось, например, что все льды Северного Ледовитого океана вынесены из сибирских рек. Естественно, оставалось предполагать, что льдины и айсберги, которые встречались мореплавателям в южных широтах, также выносятся в океан огромные реки неведомого материка.

Кабинетные теоретики географии «вычислили» его площадь, а современник Кергелена англичанин Александр Дальримпль «подсчитал», что на материке проживает 50 миллионов человек!

Не удивительно, что и земли, открытые Кергеленом, и современную Австралию, и Огненную Землю, и Новую Гвинею, и даже Соломоновы острова показывали в свое время на картах как части (полуострова) огромного Южного материка.

Только кругосветное плавание прославленного английского капитана Джеймса Кука в 1772—1775 годах нанесло решающий удар по этой умозрительной теории.

«Я обошел теперь Южный океан в высоких широтах, — писал Кук, — и пересек его таким образом, что не осталось пространства, где мог бы находиться материк, кроме как вблизи полюса, в местах, недоступных для мореплавания».

Корабли «Резольвант» и «Эдвенчер» впервые в истории мореплавания пересекли Южный полярный круг и много недель бороздили воды

высоких южных широт. Но везде английские моряки видели только гигантские плавающие айсберги.

Забавно, что географы того времени были настолько потрясены крушением своих теоретических умозаключений, что постарались навсегда «забыть» о Южном материке. Даже после открытия Антарктиды многие из них продолжали «не верить» в ее существование. На некоторых картах начала нашего века нанесены уже сотни и тысячи километров побережья Антарктиды, а в центре, у полюса, написано: «Южный океан».

Здесь надо подчеркнуть, что Кук опровергал и отверг только существование огромного «уравновешивающего» материка. «Я не стану отрицать,— писал он,— что близ полюса может находиться континент или земля значительных размеров; напротив, я держусь мнения, что такая земля там есть». Джеймс Кук ошибся в другом. «Риск, связанный с исследованием побережья в этих неизвестных и покрытых льдами морях, настолько велик,— писал английский мореплаватель,— что я могу взять на себя достаточную смелость, чтобы сказать, что ни один человек никогда не решится сделать больше, чем я, и что земли, которые могут находиться на юге, никогда не будут исследованы...»

Менее чем через столетия русские корабли «Восток» и «Мирный» под начальством Фаддея Фаддеевича Беллинсгаузена и Михаила Петровича Лазарева подошли в Индийском океане к берегам «матерой земли» южного полушария. Днем открытия шестого континента считается 28 (16) января 1820 года.

Михаил Петрович Лазарев писал: «16-го генваря достигли мы широты 69°23'S, где встретили матерый лед чрезвычайной высоты, и в прекрасный тогда вечер, смотря с салингу, простирался оный так далеко, как могло только достигать зрение».

Удивительно прозорливые выводы о природе южного материка сделал Фаддей Фаддеевич Беллинсгаузен: «Огромные льды, которые по мере близости к Южному полюсу поднимаются в отлогие горы, называю я матерыми, предполагая, что когда в самый лучший летний день морозу бывает 4°, то тогда далее к югу стужа, конечно, не уменьшается, и потому заключаю, что сей лед идет через полюс и должен быть неподвижен, касаясь местами мелководий или островов».

Долгое время считалось, что Антарктида—единный материк. Только теперь, когда современные методы исследований позволили изучить подледный рельеф—рельеф коренных пород, мы можем утверждать, что Антарктида, как и предполагал Беллинсгаузен,—это гигантский архипелаг, укрытый общим ледяным покровом, толщина которого достигает 4 тысяч метров.

Можно, пожалуй, добавить, что Антарктида, берега которой открывали мореплаватели многих стран, стала единственным в мире континентом без государственных границ. Здесь дружно работают ученые многих стран, в том числе СССР и Франции. А принадлежащий Франции архипелаг, открытый Жозефом де Кергеленом, стал научным полигоном совместных советско-французских исследований. Оказалось, что силовые линии магнитного поля Земли связывают далекий остров Кергелен и Архангельскую область. Поэтому искусственные полярные сияния,

созданные с помощью специальных ракет, запускаемых в ионосферу с Кергелена, можно наблюдать и в Архангельской области...

Под пером французского писателя оживают не только мореходы-первооткрыватели, но и закованные в цепи рабы, каторжники, переселенцы, пираты и корсары.

Начало XVIII века, когда происходят события, описанные Жоржем Блоном в главе «Республика пиратов», стало временем заката пиратства. Когда-то Фрэнсис Дрейк был возведен английской королевой в рыцарское достоинство, получил звание адмирала. Чуть ли не официально его называли пиратом ее величества. Но эти времена уже минули. После 1684 года распалась флибустьерская республика на островах Карибского моря. Корабли джентльменов удачи отходили в южные моря, в Индийский океан. Впрочем, и здесь годы их властвования были уже сочтены. Ла Бюз, которого иногда называют последним великим пиратом, был казнен в 1730 году.

Правда, в 1710—1720 годах пираты еще чувствовали себя на Мадагаскаре как дома. Но кольцо уже сжималось, и они настойчиво искали высокого покровительства.

Ситуацию, создавшуюся в Индийском океане, хорошо рисует любопытное письмо, которое было представлено королю Дании 6 июня 1716 года:

«На Мадагаскаре находится немало пиратов, которые плавают под различными флагами и за долгие годы захватили много добычи у мавров... Покойный король Англии Вильгельм III, понимая благие результаты (добыча-то захвачена у «неверных»), объявил всем пиратам прощение. Но капитан Кид и его товарищи были казнены по настоянию жены одного ими убитого офицера (все-таки не только «неверных» грабили, как видите, пираты). Это нарушение публично данного обещания и другие ошибочные действия англичан по отношению к названным пиратам привели пиратов в отчаяние и вызвали у них недоверие к английской нации... Кроме самого милосердия, есть еще два основания, чтобы Ваше Величество соизволило оказать им Вашу высокую протекцию. Первое — это возможность воспользоваться личной службой названных пиратов Вашему Величеству... особенно их морским опытом и их отважностью, так широко известной, что нет необходимости об этом говорить; второе — это значительная сумма денег, которую они не замедлят Вам предложить, как только узнают, что Ваше Величество благосклонно даст им свою милостивую протекцию...»

Это письмо королю Дании подписал французский пират Жан-Анри д'Одибе.

В 1713 и 1718 годах полномочные представители пиратов Мадагаскара дважды посещали Европу, чтобы испросить протекции у шведского короля Карла XII. Во время переговоров они особенно подчеркивали важное, по их мнению, обстоятельство: «Мы никогда не нападали на шведские суда». Это была сущая правда, поскольку шведские суда вообще не бывали в южных морях.

Карл XII вел в это время изнурительные войны и с Россией, и с Польшей, и с Данией, но тем не менее он подписал охранное письмо пиратам, а его наследники (король погиб в 1718 году) замыслили

специальную мадагаскарскую экспедицию.

Дальше события разворачивались самым неожиданным образом.

В 1721 году, после заключения Нейштадтского мира между Россией и Швецией, в Санкт-Петербург прибыл шведский вице-адмирал Даниэль Вильстер, который вскоре был зачислен на русскую службу в том же звании вице-адмирала. Вильстер и поведал Петру I о мадагаскарских планах шведской короны.

Надо сказать, что Петр уже до этого пытался установить торговые сношения с Индией. Он, в частности, отправил в 1716 году специальную экспедицию князя Бековича-Черкасского в Среднюю Азию для разведки возможных торговых путей. Экспедиция, однако, закончилась трагически: отряд погиб, а с Бековича-Черкасского по приказу хивинского хана сняли кожу — с живого.

Задумывался, видимо, Петр и о морских сношениях с Индией, хотя русский флот только зарождался и ни один русский корабль еще не пересекал экватор. Сообщение Вильстера, несомненно, подстегнуло Петра. Мадагаскар можно было использовать как опорную базу на пути в Индию, да, кроме того, Петр безусловно считал необходимым во всем препятствовать шведам.

Немедленно была снаряжена секретнейшая экспедиция на кораблях «Амстердам-Галей» и «Декронделинде». Тогда и появилась эта верительная грамота:

«Божией милостью мы, Петр Первый, император и самодержец всероссийский и прочая, и прочая, и прочая. Объявляем сим, понеже нам ведомо учинилось, что высокопочтенный король славного острова Мадагаскарского в прошлых временах искал протекции у покойного короля Шведского... того ради мы за благо изобрели к нему, высокопочтенному королю Мадагаскарскому, нашего вице-адмирала Вильстера, и капитана морского Мясного, и капитан-поручика Кошелева послать к оному наше намерение предложить, а именно что ежели вышеупомянутый король Мадагаскарский склонность имеет у какой державы протекцию искать, то мы от сердца желаем, дабы мы то счастье имели оного в нашу протекцию принять, и, яко высокоумная особа, может он сам рассудить, где по нынешнему состоянию в Европе оную протекцию получить может лучше... Мы с охотой позволим жить, где во владениях наших пожелает, и обещаем накрепко... что мы от всех его неприятелей его, короля, и людей его, которые в наше государство придут, защищать будем, несмотря ни на что, что б оттого произойти могло...»

Эта верительная грамота — интереснейший документ, свидетельствующий о воистину глобальном размахе замыслов Петра, — замыслов, которые даже и не пытались осуществить его наследники. Конечно, наряду с этим видно, что Петр не очень-то отчетливо представлял себе положение дел на Мадагаскаре. Впрочем, секретная экспедиция, снаряженная излишне поспешно, окончилась провалом — один из кораблей потерпел во время шторма крушение еще в Балтийском море. Наверное, если бы дошли русские моряки до Мадагаскара, то и они, и Петр I были бы немало разочарованы: к этому времени верительную грамоту вручать фактически было некому. Оставшиеся еще в живых пираты переходили к мирной жизни либо в Америке, либо на острове Бурбон (теперь

Реюньон), где их охотно принимали на поселение. И Либерталия к этому времени уже перестала существовать...

Рассказ Жоржа Блона о пиратской Республике Свободы, несомненно, взволновал читателя. Еще бы! За сто лет до Великой французской революции — и не в просвещенной Европе, а на далеком Мадагаскаре — идеи философов-утопистов впервые в истории стали руководством к действию:

«Наши помыслы верны, справедливы и благородны — это стремление к свободе...

Мы делаем добро угнетенным, бьемся с их угнетателями...

Мы провозглашаем равенство всех людей без исключения...»

Однако к рассказу Жоржа Блона необходимо сделать некоторые уточнения.

Дело в том, что об истории Либерталии не сохранилось никаких документов (что, впрочем, вовсе не удивительно). И Жорж Блон, и все другие авторы, которые когда-либо писали о Республике Свободы, используют как единственный первоисточник книгу Ч. Джонсона «Общая история пиратов», изданную в Лондоне в начале XVIII века. Сам Джонсон сообщает, что глава о Либерталии в его книге — подлинные записки уже известного читателю Миссона. Джонсон рассказывает, каким образом они попали к нему: «Тью вернулся из Америки в Индийский океан и погиб при abordage судна Великого Могола... Что до французов, которые отправились с ним в Америку, то они разошлись по разным местам. Это в бумагах одного из них, умершего в Рошели, найден манускрипт Миссона. И наше повествование — копия его».

Надо сказать, что интерес к истории Либерталии с каждым годом возрастал и, естественно, историков и литературоведов заинтересовала таинственная личность автора «Общей истории пиратов» Ч. Джонсона. Разгадка оказалась совершенно неожиданной: Ч. Джонсон — один из многих псевдонимов английского писателя Даниэля Дефо, автора популярнейшего «Робинзона Крузо».

Означает ли это, что Либерталия лишь вымысел писателя? Наверное, для такого утверждения нет оснований. Ведь и «Робинзон Крузо» не вымысел, прообразом литературного героя был Александр Селькирк — штурман пиратской (каперской) эскадры английского адмирала Дампьера. Конечно, Дефо «переселил» его с острова Мас-а-Тьерра (архипелаг Хуан-Фернандес у западных берегов Южной Америки) на вымышленный остров в устье Ориноко. Конечно, Дефо сильно идеализировал своего героя, в несколько раз увеличил продолжительность его жизни на необитаемом острове, ввел в роман Пятницу, которого на самом деле не было. Но Дефо прекрасно знал подлинную историю Александра Селькирка, даже встречался с ним. Более того, Дефо, который посвятил пиратам один из своих романов, прекрасно знал историю пиратства вообще.

Можно было бы предположить, что Либерталия — вымысел Дефо, его мечта о справедливом государственном устройстве. Однако, насколько можно судить, взгляды английского писателя не имели ничего общего с философией утопистов. С другой стороны, вполне вероятно, что в своей «Общей истории пиратства» Дефо выступал именно как историк, а не

как романист. Тогда Либертальня существовала!

Интересно отметить, что полвека спустя после событий, описанных Жоржем Блоном, на Мадагаскаре возникла колония, во многом похожая на Либерталью. И основали ее русские люди.

Историю эту нужно начать с 27 апреля 1771 года, когда на далекой от Мадагаскара Камчатке — в Большерецком остроге вспыхнул бунт ссыльных. Бунтовщики убили коменданта острога, завладели кораблем и отправились искать счастья в далеких краях.

Мы не знаем, сколько бунтовщиков было на борту корабля — по разным источникам, от 70 до 110 человек. Перед отплытием они составили «Объявление» — своеобразный перечень недовольств» всех бунтовщиков. Судя по всему, общей, так сказать, политической платформы у них не было. Однако, по мнению историков, «Объявление» во многом сходно с манифестом Пугачева, провозглашенным через три года. Звучит оно более грозно (!), чем манифесты, составленные декабристами спустя столетия.

Во главе камчатского бунта встал тридцатилетний Морис Август Бениовский, который родился в Венгрии, а затем дослужился до звания полковника в армии польских конфедератов.

Нет нужды подробно рассказывать о плавании и многочисленных приключениях камчатских бунтовщиков. Зайдя на Курильские острова и в Японию, они попали на Формозу (Тайвань) и в Макао. Потом те из них, кто остался в живых, пересекли на французских кораблях Индийский океан, побывали на Мадагаскаре и прибыли во Францию. Семнадцать человек решили вернуться в Россию. Екатерина II, дабы избежать излишней огласки, тем более за границей, простила им бунт, а по возвращении в Петербург немедленно вновь отправила всех «на жительство в Сибирь».

Бениовский и двенадцать оставшихся с ним россиян отплыли из Франции на Мадагаскар, где основали поселение и где малагасийцы вскоре избрали Бениовского своим великим королем.

Через восемьдесят лет историк Мадагаскара напишет: «Взгляды Бениовского опередили его эпоху, а обращение с малагасийцами было справедливее и лучше, чем обращение других европейцев, прибывающих на этот остров».

Французам, которые владели Мадагаскаром, вся эта история постепенно стала не нравиться. Бениовский уехал в Европу, а потом в Америку. Там он храбро сражался на стороне североамериканцев в Войне за независимость и близко подружился с Бенджаминем Франклином.

Только десять лет спустя, в 1786 году, Бениовский вновь вернулся на Мадагаскар. Он был восторженно встречен малагасийцами, но вскоре погиб в стычке с французами.

И документы о камчатском бунте, и свидетельства о жизни Бениовского разрознены и противоречивы. В мемуарах Бениовского, которые были опубликованы в 1790 году, уже после его смерти, много бессмысленных выдумок, позерства, явного преувеличения. Его считают искателем приключений, защитником угнетенных, авантюристом. Справедливо, наверное, мнение некоторых историков: «В нем возможное только в те века причудливое смешение отчаянного авантюризма с возвышенными

намерениями помощи порабощенным».

Мы не знаем, даже в общих чертах, судьбы русского поселения на Мадагаскаре. Но ясно, что это поселение было совершенно необычным явлением для того времени.

Обычным было другое — захват чужих земель, насильственная колонизация. Блон рассказал, как к берегам Австралии и Тасмании направлялись плавучие тюрьмы с закованными в кандалы каторжниками, которых ссылали «на исправление» в далекие и необжитые земли. В долгой хронике ссылок существует немало упоминаний о старых, дающих течь судах, которые достигали места назначения просто чудом, часто лишь с половиной каторжников на борту (многие из них погибли в дороге). Последние «исправительные» заведения на Тасмании закрылись в 1877 году.

Но уже в 1866 году через Индийский океан была проложена «чайная трасса». По ней не тащились плавучие тюрьмы, а буквально летели по волнам красавицы клипера, которые прочно и на длительное время покорили голубые дороги океана.

Еще в последние десятилетия XVIII века начали предприниматься попытки применить паровую машину для движения судов. Однако из-за малой скорости парходы долго не могли конкурировать с парусниками на безбрежных просторах океана. Тем не менее по прошествии нескольких десятков лет с развитием техники паровая машина сумела нанести парусному флоту сильный удар. Второй чувствительный удар парусному судоходству нанесло открытие Суэцкого канала в 1869 году. Канал этот, значительно укоротивший судоходные пути, оказался непригодным для парусников: своими силами они его преодолеть не могли, а буксировка удорожала фрахт сверх всякой меры.

Открытие Панамского канала в 1920 году окончательно распатало позиции парусного флота. Над «невестами ветра» нависла смертельная угроза. Парходы легко проходили напрямую через Суэцкий или Панамский каналы, в то время как парусникам, чтобы достичь Индии или Калифорнии, приходилось огибать целые континенты; это явилось одной из причин, которая помогла их копящим небо конкурентам одержать верх. Но прежде чем это произошло, паровая машина содействовала чудесному расцвету парусного судна. Паровые буксиры помогали парусникам входить в порт и выходить из него, вследствие чего отпала необходимость обеспечивать им способность к маневрированию в узкостях.

С этого времени все внимание кораблестроителей сосредоточилось на увеличении скорости хода судов и на их мореходных качествах. Вершиной достижений в конструкции парусного судна явился клипер.

Возникли клипера на американских верфях, а создателем их был Джон Гриффит. Стройные корпуса клиперов походили на гигантских рыб. Устранено было все, что хоть в какой-то мере препятствовало уменьшению сопротивления воды и воздуха. Палубные надстройки сокращены до минимума. «Длина бежит!» Следуя этому принципу, клипера строили с таким расчетом, чтобы длина их почти в шесть раз превосходила ширину. Огромные, достигавшие 50 м, мачты были нагружены пирамидами парусов. Капитаны вели их, не опуская парусов даже в шторм.



совершая переходы в фантастически короткие сроки. Имелись суда, которые достигали иногда скорости 21 узла.

Чайные гонки—соревнования в скорости между пятью клиперами на дистанцию длиной в полмира, начавшиеся в мае 1866 года в Фучжоу, на берегу Тайваньского пролива, были одними из самых сенсационных плаваний XIX в.

Каждый из пяти обуреваемых честолюбием капитанов хотел быть победителем. Тот, кто доставлял груз чая первым, получал большую премию. Самую же большую выгоду из этой гонки извлекали спекулянты и банкиры. В своей алчности они не желали видеть того, что рискованная игра жизнями моряков дошла до крайнего предела. Это была погоня за барышом, вырядившаяся в тогу спортивного состязания! Стройный, узкий корпус и большая парусность нередко приводили к тому, что клипера переворачивались и прямо под парусами шли на дно.

Клипера—это целая эпоха в истории парусных судов. Никогда больше мир не увидит ни этих судов, ни такого искусства парусного мореплавания. До настоящего времени сохранился только один клипер—«Катти Сарк», который тщательно реставрирован и поставлен в сухом доке в Гринвиче. На судне оборудован музей.

Жорж Блон завершает свою книгу описанием подвига Вито Дюма—человека, совершившего кругосветное плавание по «ревуцим сороковым» широтам в годы второй мировой войны. Его маршрут до сих пор никем не повторен. Вито Дюма не преследовал рекламных целей, его подвиг был совершен не во имя корысти или славы, а ради утверждения силы человеческого духа. Он доказал, что человек может вызвать на дуэль стихию и выйти победителем из этой схватки. Но для этого нужны непоколебимое мужество и ясность цели. Человеку не пристало бояться трудностей, и его самоутверждение возможно только через их преодоление. Подвиг этого мореплавателя-одиночки найдет отклик в душе любого читателя.

Блон пишет, что в наши дни пробудился интерес к Индийскому океану. Этот интерес не случаен. Воды Индийского океана, третьего по величине, омывают берега Азии, Африки и Австралии. Его акватория составляет 76 миллионов квадратных километров. На западе морские пути в океан пролегают через Красное море и Персидский залив, а на востоке—через Малаккский пролив, Тиморское и Арафурское моря. В странах этого региона живет четверть всего населения земного шара.

Воды западной части Индийского океана омывают, как считают многие ученые, один из наиболее богатых районов Африки с его неисчерпаемыми минеральными, сельскохозяйственными и лесными ресурсами. На северо-западе региона сосредоточено 60 процентов мировых разведанных запасов нефти. В северной его части находится Индия с ее 683-миллионным населением, на юго-востоке—Австралия, располагающая крупными месторождениями ценнейших полезных ископаемых.

Понятно, что все это не может не привлекать внимания западных держав. Соединенные Штаты Америки, незаконно и самоуправно объявившие многие районы мира своей «сферой жизненных интересов», бросают миллиарды долларов на создание и расширение военных баз в районе Индийского океана. Эти базы предназначены для «сил быстрого

развертывания» США, созданных для подавления национально-освободительных движений.

В главе «Последний корсар» Блон описывает заход в 1914 году немецкого крейсера «Эмден» на остров Диего-Гарсия архипелага Чагос. Тогда на этом острове не было «военных и вооружения, отсутствовала радиостанция». Ныне обстановка изменилась.

Великобритания незаконно отторгла Диего-Гарсия от остальной территории молодого государства Маврикий, а США превратили этот остров в свою крупнейшую военную базу в Индийском океане.

Правительство государства Маврикий выступает с требованием вернуть под его суверенитет остров Диего-Гарсия. Это справедливое требование поддерживают многие афро-азиатские страны, выступающие против милитаристской стратегии американского империализма в зоне Индийского океана.

«Индийский океан омывает берега наших государств. Мы в равной степени пользуемся его богатствами и понимаем ту опасность, которая нависла над нашим регионом», — заявила премьер-министр Индии Индира Ганди.

Народы Азии и Африки требуют претворить в жизнь принятые Генеральной Ассамблеей ООН резолюции о превращении Индийского океана в зону мира. Советский Союз и другие государства социалистического содружества решительно поддерживают эти выступления.

# Комментарии

## I

- <sup>1</sup> Тойнби Арнольд Джозеф (1889—1975)—английский историк и социолог.
- <sup>2</sup> Каравелла—морское парусное судно XVI—XVII вв. сначала у итальянцев, затем у испанцев и португальцев (водоизмещение до 200 т). Высокобортное: с высокими надстройками на носу и корме, трех- и четырехмачтовое судно со сложной системой парусов, облегчавшей маневрирование.
- <sup>3</sup> Астролябия—угломерный инструмент, употреблявшийся до XVIII в. для измерения высот светил, а также горизонтальных углов.
- <sup>4</sup> Алидада—линейка с верньерами и линзами на концах, поворачивающаяся вокруг центра угломерного лимба.
- <sup>5</sup> «Альфонсовы таблицы»—астрономические таблицы, составленные в период с 1248, по 1252 г. для исправления «Птолемеевых / планетных таблиц». По приказу испанского короля Альфонса X Мудрого (1221—1284) работу выполнили около 50 лучших астрономов того времени, которых собрали в Толедо.
- <sup>6</sup> По другим источникам, третья каравелла называлась «Берриу».
- <sup>7</sup> Генрих Мореплаватель (1394—1460)—португальский принц, сын Жуана I. Организатор морских экспедиций к северо-западным берегам Африки.
- <sup>8</sup> Наталь (Натал)—провинция ЮАР.
- <sup>9</sup> Эритрея—провинция Эфиопии на побережье Красного моря.
- <sup>10</sup> Не известно, о каком Дарии говорит автор. Ни Дарий I, ни Дарий II, ни Дарий III в это время не правили.
- <sup>11</sup> Автор говорит об Александре Македонском.
- <sup>12</sup> Непарх (?—ок. 312 до н. э.)—полководец Александра Македонского, с 334 г.—правитель Ликии и Памфилии, участник похода в Индию. В 325 г. командовал флотом Александра Македонского, совершившим плавание из Индии в Месопотамию.
- <sup>13</sup> Арриан Флавий (между 95 и 175 гг.)—древнегреческий историк и писатель. Автор дошедших до нас «Анабасиса Александра» в 7-ми кн. (история походов Александра Македонского), «Индии», философских сочинений.
- <sup>14</sup> Софала—порт на юго-восточном побережье Мозамбика, потерял всякое значение еще в середине XIX в.
- <sup>15</sup> Килоа, или Кильва-Вивинджи,—порт к югу от реки Руфиджи на территории современной Танзании. Ныне потерял какое-либо значение.
- <sup>16</sup> Имеется и другое толкование слова «муссон»—от арабского «маусим»—время года. Муссоны—сезонные ветры.
- <sup>17</sup> Хубилай-хан (1215—1294)—5-й монгольский Великий хан (с 1260), внук Чингисхана. В 1279 г. завершил завоевание Китая. Предпринял неудачные завоевательные походы против Японии, Вьетнама, Бирмы, Явы.

- 18 Портшез — легкое переносное кресло.
- 19 Обер-штальмейстер — придворный чин, старший конюший.
- 20 Клюз — на парусных судах клюзом называли сквозные продолговатые или круглые отверстия, служащие для проводки якорных канатов и цепей.

## II

- 1 Великие Моголы — династия правителей в так называемой Могольской империи в 1526—1858 гг. (Индия).
- 2 Война коалиции Франции, Пруссии, Баварии, Саксонии, Испании, Пьемонта и др. (оспаривавшей права Марии-Терезии на владения австрийской короны) против Австрии, поддержанной Англией, Голландией и Россией (1740—1748).
- 3 Семилетняя война (1756—1763) между Австрией, Францией, Россией, Испанией, Саксонией и Швецией, с одной стороны, и Пруссией, Великобританией (в унии с Ганновером) и Португалией — с другой.
- 4 Маратхи — народ в Индии (штат Махараштра), 48 млн. человек (1975).
- 5 Арматор — судовладелец, лицо, эксплуатирующее морское судно безотносительно к тому, принадлежит оно ему или нет.
- 6 Прая — ныне столица Республики Острова Зеленого Мыса.
- 7 Суперкарго — лицо, ведающее на судне приемом и выдачей грузов.
- 8 Выбленки — поперечные смоляные тросы или металлические прутья, ввязанные в ванты, т. е. в снасти. Выбленки служат для подъема на мачту.

## III

- 1 Речь идет о Вильгельме III Оранском (1650—1702). Был правителем Нидерландов с 1674 г. После государственного переворота («Славная революция») был призван на английский престол, правил совместно с женой Марией II Стюарт.

## IV

- 1 Посыльное судно предназначалось для службы связи. Этот класс судов

существовал в эпоху парусного флота и в ранние годы парового флота.

- 2 Соответствует чину капитана сухопутных войск.
- 3 Бюффон Жорж-Луи-Леклерк (1707—1788) — французский естествоиспытатель.
- 4 Октан — угломерный астрономический инструмент. Применялся в морской астрономии, практически вышел из употребления.
- 5 Корвет — трехмачтовое военное судно с открытой батареей. Корветы носили ту же парусность, что и фрегаты, и вооружались 20—30 орудиями. Предназначались для разведок и посылок.
- 6 Бегучий такелаж — все подвижные снасти из гибких стальных или пеньковых тросов, с помощью которых производятся работы, связанные с тягой, выбором и травлением (фалы, тали, гордени и т. п.).
- 7 Стоячий такелаж — тросы, служащие для удержания частей рангоута в надлежащем положении. Для стоячего такелажа применяются, как правило, стальные жесткие тросы.

## V

- 1 Даунинг-стрит — на этой улице расположены резиденции премьер-министра Великобритании, министерства иностранных дел и по делам Содружества.

## VI

- 1 Самуэль Пепис (1633—1703) — английский хронист. Выходец из мелкобуржуазной семьи. Закончил Кембриджский университет. Участвовал в восстановлении Карла II на троне. В 1673 г. получил важный пост в Адмиралтействе. был президентом Королевского общества. В 1679 г. его избрали в парламент. Его хроника «Дневник Пеписа» была расшифрована в XIX в. и опубликована в 1825 г. Автор истории моря в нескольких томах.
- 2 Марсель — прямой парус, ставящийся на марсе-рее, т. е. на второй снизу рее, на фок- и грот-мачтах.
- 3 Марс — площадка в верхней части мачты для наблюдения, а также работ по управлению парусами.

- <sup>4</sup> Шкоты—снасти для управления парусами.
- <sup>5</sup> Галс—положение судна относительно направления ветра.
- <sup>6</sup> Форлун—снасть стоячего такелажа, удерживающая стенки и брам-стенки (рангоутное дерево, служащее продолжением мачты и идущее вверх от нее) с боков и сзади.
- <sup>7</sup> Бакштаг—здесь снасть для крепления с боков рангоутных деревьев, дымовых труб и т. д.
- <sup>8</sup> Лисели—паруса на судах, употребляющиеся в помощь прямым парусам при попутных ветрах; ставятся по сторонам этих парусов на особых рангоутных деревьях—лисель-спиртах.
- <sup>9</sup> Штаги—снасти стоячего такелажа, расположенные в диаметральной плоскости корабля и поддерживающие мачты, стенки и другие рангоутные деревья сзади. На штагах поднимают также дополнительные паруса—стакселя и кливера.
- <sup>10</sup> Дудка—свисток особого устройства, при помощи которого в старом флоте подавались сигналы, предвещающие команды, которые подаются голосом.
- <sup>11</sup> Брасовать—ворочать рей брасами, снастями, прикрепленными к ногам (т. е. оконечностям) реев, в горизонтальном направлении.
- <sup>12</sup> Планширь—деревянный брус с закругленной верхней частью, устанавливаемый поверх стального фальшборта, т. е. легкого стального пояса бортовой обшивки, расположенной выше открытой палубы для ее ограждения.
- Клювик—точеный, обычно деревянный кружок с выступающими закругленными краями, надеваемый на верхний конец (топ) мачты; имеет ролик шкива для фалов.
- <sup>13</sup> Грот-мачта—на парусном судне средняя мачта из трех. При двух мачтах—более высокая. Если на судне одна мачта, она называется грот-мачтой.
- <sup>15</sup> Бушприт—горизонтальный или наклонный брус, выступающий с носа парусного судна и служащий для вынесения вперед носовых парусов (кливеров) с целью улучшения поворотливости судна.
- <sup>16</sup> Гафель—специальный рей, укрепленный наклонно в верхней части мачты (сзади нее) и поднимаемый вверх по мачте. Служит для крепления верхней кромки кособога паруса—триселя, а также для подъема флага.
- <sup>17</sup> Бизань-мачта—третья мачта, считая с носа.
- <sup>18</sup> Латинские паруса (латинское парусное вооружение)—треугольные паруса, получившие распространение со средних веков на Средиземном море на судах латинских народов.
- <sup>19</sup> Стаксель—парус треугольной формы. Стакселя впереди фок-мачты назывались фока-стаксель и форстенги стаксель.
- <sup>20</sup> Фок-мачта—передняя мачта на судне, т. е. первая, считая от носа к корме.
- <sup>21</sup> Тот, кого заинтересовала история знаменитого клипера, может прочесть о нем в рассказе И. А. Ефремова «Катти Сарк».

## VII

- <sup>1</sup> В настоящее время бывший Джорджтаун и Пинаш слились в один город—Пинаш.

## VIII

- <sup>1</sup> Перл-Харбор—военно-морская база США на Гавайских островах. 7 декабря 1941 г. японская авиация нанесла удар по Перл-Харбору и вывела из строя основные силы американского Тихоокеанского флота, что явилось началом войны на Тихом океане.
- <sup>2</sup> Уиллис Уильям—мореплаватель-одиночка, о котором Ж. Блон рассказал в книге «Тихий океан».

# Оглавление

I	
Гонка за сокровищами	3
II	
Великая франко-английская дуэль	43
III	
Республика пиратов	71
IV	
Несчастливая звезда Жозефа де Кергелена	88
V	
Каторжники и женщины	110
VI	
Чайные гонки	127
VII	
Последний корсар	146
VIII	
Самый безумный подвиг	166
Послесловие	191
Комментарии	201

**Блон Ж.**

**Б70** Великий час океанов: Индийский океан/Пер. с франц. А. М. Григорьева; отв. ред. В. А. Дыгало; послесловие В. А. Дыгало, А. В. Шумилова, коммент. А. М. Григорьева и В. А. Дыгало.—М.: Мысль, 1983.—204 с., ил., карт.—(Путешествия. Приключения. Поиск).

1 р. 60 к.

Это четвертая книга из серии «Великий час океанов», созданной известным французским писателем и моряком Жоржем Блоном. В книге увлекательно рассказывается о многих событиях и истории открытия и освоения Индийского океана. В ней описаны путешествие Васко да Гама в Индию, безуспешные попытки открыть Южный континент, морские сражения в этих водах от XVI века до первой мировой войны.

Многие страницы книги посвящены парусным судам, в том числе знаменитой «Катти Сарк». С большой теплотой автор говорит о мореплавателе-одиночке Вито Джоме, совершившем кругосветное путешествие по трем тысячам сороковым широтам.

1905020000-068  
Б ————— 149-83  
004(01)-83

ББК 26.89(9)  
91(09)

1

На первой стороне обложки:

*Чайные гонки (1850—1880) изжили себя с ростом скорости паровых судов и открытием Суэцкого канала в 1869 году*

На четвертой стороне обложки:

*Архипелаг Кергелен занимает удобное положение для проведения метеорологических и геофизических исследований*

*Быстрейшая перевозка чая из Китая в Англию — вот причина, вызвавшая создание больших клиперов, шедевров кораблестроения*

ИБ № 1568

**Жорж Блон**

**ВЕЛИКИЙ ЧАС  
ОКЕАНОВ**

●●●● **Индийский**

Заведующий  
редакцией

**В. А. Колосов**

Редактор

**А. Е. Попова**

Редактор

карт

**О. В. Трифонова**

Младший

редактор

**В. А. Мартынова**

Художественный

редактор

**Е. М. Омеляновская**

Технический

редактор

**Л. П. Гришина**

Корректор

**Т. М. Шпиленко**

Сдано в набор 13.08.82.

Подписано в печать 05.12.82.  
Формат 60×90 1/16.

Бумага офсетная № 2.

Гарнитура таймс.

Печать офсетная.

Усл. печатных листов 13.

Учетно-издательских листов

15,1. 26,75 усл. кр.-отт.

Тираж 100 000 экз.

Заказ № 344.

Цена 1 р. 60 к.

Издательство

«Мысль».

117071. Москва, В-71,

Ленинский

проспект, 15.

Ордена Октябрьской Революции и ордена Трудового Красного Знамени Первая Образцовая типография имени А. А. Жданова Союзполиграфпрома при Государственном комитете СССР по делам издательств, полиграфии и книжной торговли. Москва, М-54, Валовая, 28.





1 р. 60 к.

