

**ДЖЕНТЛЬМЕНЫ УДАЧИ**

А.Б.Снисаренко

**ДЖЕНТЛЬМЕНЫ  
УДАЧИ**



**ДЖЕНТЛЬМЕНЫ  
УДАЧИ**







А.Б.Снисаренко

**ДЖЕНТЛЬМЕНЫ  
УДАЧИ**

Адмиралы  
чужих  
морей



Санкт-Петербург  
"Судостроение"  
1997



ББК 26.8г  
С53  
УДК 629.12 (091)

**Снисаренко А. Б.**

**С53** Джентльмены удачи. — СПб.: Судостроение,  
1997. — 496 с.: ил.  
ISBN 5-7355-0402-9

Эта книга завершает трилогию, посвященную истории мореплавания и судостроения (книги "Эвпатриды удачи" и "Рыцари удачи" выпущены издательством "Судостроение" в 1990—1991 гг.). В ней заканчивается разговор о трех больших эпохах в истории человечества — эпохе пиратства, эпохе гребных и парусных флотов, эпохе географических открытий.

Для широкой читательской аудитории.

С  $\frac{2705140300-001}{048(01)-97}$  Без объявл.

ББК 26.8г

ISBN 5-7355-0402-9

© А. Б. Снисаренко, 1997  
© Г. Г. Нестерова, А. А. Тронь,  
оформление, 1997





Парусный флот – дворянство морей,  
Высшая знать океанов.

*Юхан Смуул*

**ПРОЛОГ**





раздник Вознесения Господня. От Дворца Дожей на площади Маттеотти, построенного в 1309–1442 годах на месте деревянного замка IX столетия, медленно, торжественно отваливает роскошно изукрашенная гребная галера длиной метров тридцать пять и шириной семь или восемь с изображением льва святого Марка на форштевне и берет курс к выходу из Венецианской лагуны. Толпы, окружившие лагуну плотным полукольцом, притихли. Вот галера прошествовала по проходу Лидо, соединяющему лагуну с Венецианским заливом. Справа по борту скользнул остров Лидо с селением Сан-Николо-ди-Лидо. Галера, движимая сорока двумя веслами с четырьмя гребцами на каждом, похожа на неповоротливую наседку, окруженную толпой цыплят: продвижению мешают десятки, сотни гондол и лодок, сопровождающие ее почетным эскортом. С них несутся, то нарастая, то затихая, приветственные выкрики и аплодисменты. На борту галеры сияет надпись: «Бучинторо».

Шквал восторга заставляет побледнеть солнце, когда дож, сверкающий на носу замершей галеры своими одеждами из узор-

чатой парчи, стаскивает с пальца драгоценный перстень и швыряет его в воду: «Море, мы обручаемся с тобой в знак неограниченной власти». Фраза произнесена на латыни: такова традиция; ее корни уходят в X век. Именно тогда Венеции удалось овладеть Истрией, Далматией, чуть ли не всеми островами Северной Адриатики и выйти из подчинения Византии. После одной из военных удач венецианцев в 998 году под началом дожа Орсеоло был учрежден ежегодный День победы, и в этот день дож бросал в море перстень со ступеней своего дворца. Потом дожи стали совершать церемонию обручения с морем с обычной военной галеры, и лишь в 1311 году специально для этого праздника был построен «Бучинторо». По-гречески — «Букентавр» — быкокентавр, помесь быка с человекоконом, кентавром. Может быть, таковы были главные украшения первого «Бучинторо». Возможно, мы имеем здесь дело с символической. Есть и другие объяснения названия, например *bucina d'oro* — «золотая букцина». Букцина — это рожок, им давали сигнал к бою, извещали о прибытии в порт и выходе из него... Останки последнего «Бучинторо», построенного в 1729 году, в 1798-м (когда его разрушили солдаты Наполеона), были помещены частично в венецианский городской музей Чивико Коррер, где собраны работы венецианских живописцев XIV—XVI столетий, частично — в Арсенал.

#### Человек и море.

Их вечный союз был заключен задолго до того, как сошел со стапеля первый «Бучинторо». С тех самых пор разыгрывается и главный приз в этом союзе — звание властителя морей. В этом розыгрыше, не прекращавшемся ни на минуту на протяжении всей мировой истории, принимали участие цари и флотоводцы, авантюристы и пираты, города и государства, и даже целые нации. Это соперничество, хотя и не в столь явной и драматической форме, продолжается по сей день.

Страх перед беспредельной стихией исчезал постепенно, от года к году, от столетия к столетию. Подобно тому, как ребенок учится ходить, держась за надежную мамину руку, первые мореходы долго не решались оторваться от берега, потерять его из виду. Потому-то мореплавание и развилось прежде всего там, где можно рулить от острова к острову, а ночью, когда мир окутывала непроглядная тьма, приставать



к какому-нибудь из них на ночевку. Финикийцы первыми научились плыть круглосуточно, ориентируясь по небесным светилам. Но никогда этим не пользовались без крайней необходимости. Эту традицию сломали викинги, открывшие новые земли там, где существование terra firma — надежной суши — даже не предполагалось. Что заставило их обратить форштевни своих кораблей к пустынному горизонту? Об этом можно только догадываться. Но все же мы вправе не без серьезных оснований предположить, что открытия и Исландии, и Гренландии, и Винланда были не более чем результатом «несчастливого случая» — когда судно уносится стихией вопреки воле кормчего. Такое случилось и в древнем мире — вероятно, с момента зарождения мореходства.

Первым, кто сознательно увел свои корабли в неизвестность, был, по-видимому, все же Колумб, хотя и тут есть немало сомнений. Именно с него принято вести отсчет эпохи Великих географических открытий — одной из удивительнейших эпох в истории человечества, когда после недолгого перерыва войны, торговцы и пираты вновь, как в античности и в Средние века, оказались в одной упряжке, несущейся к финишной ленте, на которой написано: «Властитель моря». И при чтении летописи Великих открытий летопись пиратства скромно отступает в тень. А если говорить точнее — многие главы этих двух летописей сливаются воедино, сохраняя, однако, при этом каждое свое звучание. Мореходы Нового времени, их невероятные приключения то и дело обращают наши мысли в прошлое, к их далеким предтечам. И, оглядываясь назад, невольно ловишь себя на мысли: а могли ли на самом деле древние народы, обитавшие на «разных краях» Земли, целенаправленно и широко общаться между собой по морю? если да — то кто, когда и как? кто был первым? Это одна группа вопросов. Есть и вторая: зачем европейцы так упорно, с таким подвижничеством исследовали далекие от их родины западные и южные моря? почему они были столь уверены, что все их муки и жертвы окупятся? что толкало их в беспредельность океанов на столь несовершенных, с нашей точки зрения, судах?

Вопросы, вопросы... Их много, гораздо больше, чем здесь обозначено. Вот еще один: если испокон веку человек выходил в море, держась земли, не означает ли

это, что и в Атлантическом океане был когда-то сухопутный мост между Африкой (или Европой) и Америкой? А в Тихом? Индийском? Вопросы немалые, для ответа на каждый из них понадобилась бы толстая книга, а то и не одна. Можно, конечно, попытаться провести читателя «от вершины к вершине». Но ведь не из одних же вершин состоят горы, как не из одних праздников – календарь. К тому же за одной вершиной можно не разглядеть другую... Да и охватить все «вершины» в одной книге вряд ли возможно. Разве не «вершина» – Трафальгарская битва? Или подвижничество Миклухо-Маклая? Многие из тех, что упомянуты в этой книге, заслуживают гораздо более обстоятельного разговора. Читатель может утешиться тем, что некоторым из них посвящены целые библиотеки. В полной мере это относится и к кораблям: чтобы сказать о них все, что можно сказать, не хватит, пожалуй, и пухлого двухтомника!

На вопрос о «мостах», а заодно и на некоторые попутные вопросы попытался ответить в 1940-х годах молодой тогда еще норвежский географ и этнограф Тур Хейердал. Путешествуя по Маркизским островам, он обратил внимание на странные совпадения некоторых черт полинезийской и древнеамериканской культур. Эти черты считались специфическими только для Южной Америки, для инков. Прежде всего – узелковое письмо кипу, расшифрованное в начале нашего столетия шведским этнографом Эрландом Норденшельдом. Летописи полинезийцев, запечатленные в кипу, возводят начало их культуры к середине 1-го тысячелетия, к периоду расцвета сразу нескольких доинкских цивилизаций – мочика, наска, рекуай, тиауанако, уари. Случайность? Ведь узелковое письмо известно и китайцам, и корейцам, и японцам. Подозревают, что им пользовались также индийцы, сохранившие его форму в своей письменности. Индию называл прародиной полинезийцев новозеландский этнограф Питер Бак (Те Ранги Хироа). В числе претендентов и Китай, и Япония.

Хейердал начинает поиски. В поле его зрения попадают религия (солнечные боги Тики у полинезийцев и Кон-Тики у перуанцев), архитектурные сооружения (пирамиды в Перу и похожие – в Полинезии), статуи (идолы с непомерно вытянутыми ушами в Тиауанако, на Маркизах и на острове Пасхи).

Остров Пасхи... Те-Пито-о-те-Хенуа («Пуп Зем-

ли)»... Он как раз на полпути между Америкой и Океанией. А платформы аху, на которых высятся статуи, как две капли воды похожи на платформы в Куско, имеющие то же назначение. Связи отсюда тянутся и дальше. Статуи острова Пасхи, как полагают, ставились в честь усопших вождей и жрецов. Точно так же поступали египтяне: древнегреческий «отец истории» Геродот насчитал в храме Амона свыше трехсот статуй жрецов и фараонов. Кстати об Амоне: его второе имя — Ра — полностью совпадает со вторым именем солнечного владыки острова Пасхи.

Так родилась идея, и ее пленником, по иронии судьбы, стали многие, очень многие ученые, кроме... самого Хейердала.

7 августа 1947 года Хейердал заставил умолкнуть противников его гипотезы о возможности достижения Полинезии перуанцами на бальсовых плотках. Только о возможности, не больше. Подлинный ученый, Хейердал понимал, что этого слишком мало для окончательных выводов. С не меньшими основаниями можно считать инков выходцами из Полинезии или остров Пасхи — очагом обеих культур. Много было сломано перьев по этому поводу, много пролито чернил. И вот — финал: бальсовый плот «Кон-Тики», преодолев пространство (восемь тысяч километров) и время (сто двое суток), доставил своих шестерых пассажиров на Туамоту.

В 1970 году Хейердал решает другую задачу — тоже посредством опыта. Собственно, это была та же проблема «навыворот», хронологически она предшествовала первой. Возможно, мысль о ней родилась у Хейердала на острове Пасхи, где он не мог не заметить отдельных черт сходства местной культуры с египетской. Если в 1947 году Хейердал исследовал морские пути инков, то теперь его занимает: откуда взялись сами инки? Информации к размышлению здесь куда больше.

Загадка номер один — пирамиды. Кроме Египта и Америки они есть еще в Океании — на Самоа и Таити. Правда, они различны по форме и назначению, но... в Египте найдены несколько ступенчатых пирамид, похожих на инкские и майяские, а одна пирамида в Паленке оказалась гробницей, как у египтян. Вывод: инки прибыли в Америку из Египта не позднее конца 3-го тысячелетия до н.э. По этому вопросу разыгра-

лись ожесточенные научные битвы. В самом деле, о каких инках тех времен можно вести речь, если этот народ известен лишь с XI века? Однако это обстоятельство ничуть не обескуражило Хейердала. Он увлеченно выискивает все новые и новые «доказательства», порою мало считаясь с логикой и контраргументами. В прокрустово ложе его теории втискивается буквально все, в чем можно усмотреть хотя бы внешнее сходство двух или нескольких культур.

При анализе, например, египетских и инкских иероглифов или техники мумификации различия становятся настолько очевидными, что даже не требуют особых обоснований. Но сам факт иероглифического письма до сих пор не исключен из списка «аргументов».

Поклонение Солнцу, обожествление его «сыновей» — фараонов и Великих Инков — и бесчисленные привилегии жреческих каст Хейердал приводит как пример единства религии. Но тогда придется добавить сюда митраитов, парсов, японцев, месопотамцев, индийцев...

Обычай египетских и инкских правителей жениться на родных сестрах трактуется как обычай единого некогда народа. Но он был настолько распространен у жителей, например, Средиземноморья, что закрепился в их мифах: достаточно вспомнить финикийско-карфагенских Бела и Анат, греческих Зевса и Геру...

Один из «сильнейших» аргументов — египтяне и инки вели летосчисление по годам царствования своих владык — вовсе не выдерживает критики. Такой счет — эпонимический год — на определенных этапах имелся у афинян (по архонтам), спартанцев (по эфорам), римлян (по цезарям и консулам), арабов, вифинцев, киприотов, понтийцев, сирийцев...

Прочие «аргументы» еще более шатки. Выражаясь словами самого Хейердала, сказанными в адрес других ученых, «место зашедшей в тупик науки заняла фантазия».

В спорах участвовал чуть ли не весь ученый мир. Эксперимент «Ра» заметно подлил масла в огонь. Стартовав 17 мая в Сафи, папирусная лодка со вторым «интернационалом» добралась 12 июля до Барбадоса. Хейердал, доказавший опять-таки только возможность египетско-инкских связей (а попутно — возможность плаваний марокканцев в Америку задолго до Колумба и даже Лейва Счастливого), не слышал этих

споров: он занимался обработкой собранного материала и трудился над книгой. Вспомним в самых общих чертах суть этих споров, их предысторию.

Внимание ученых издавна привлекал факт загадочного сходства некоторых элементов разнородных культур, разделенных десятками веков и тысячами километров. Если эти культуры гнездились на одном материке, объяснение было простым: торговля, войны, путешественники-одиночки. Тверской купец знакомит с обычаями своей страны индийцев, итальянец проникает в Китай, грек — в Скандинавию.

Простота этого объяснения — кажущаяся. Индийцы после такого визита не стали носить боярские шапки, а китайцы — отплясывать тарантеллу. С другой стороны, тверяки не восприняли культ Шивы, а скандинавы — обычай остракизма. Значит, одиночных визитов мало, нужны длительные, устойчивые контакты. Некоторые из них зафиксированы археологами, этнографами, лингвистами. Трудность заключается в разграничении культурных слоев. Когда и как попадал янтарь, добываемый в Балтике, в Египет, Грецию, Индию, на Крит? Из первых рук или по цепочке торговых сделок? Разовыми были контакты или постоянными? Когда и где возник праязык, давший начало языковым семьям? И существовала ли в то время устойчивая пракультура, а если да, то могла ли она распространиться вместе с праязыком? Вопросы далеко не простые!

Еще сложнее обстоит дело с культурами, разделенными океанами. Скажем, Новая Гвинея. Откуда у ее обитателей негроидные черты? Да и негроидные ли? Все это казалось столь невероятным, что была пущена в оборот идея о том, что папуасы — это вообще особый антропологический вид, самостоятельная раса. И лишь детальнейшие исследования, проведенные в конце прошлого века Николаем Николаевичем Миклухо-Маклаем, вернули папуасов в единый антропологический ряд Земли. Как и Хейердал, Миклухо-Маклай не любил бумажных споров. Он побывал в Марокко, на Канарских островах, в Африке и Аравии, в Малакке, на Филиппинах и в Индонезии, на островах Микронезии и Меланезии, в Австралии и на Новой Гвинее. Ему было что и с чем сравнивать. И его выводы неопровержимы. Но из них следовало прежде всего видовое единство африканцев и некоторых народов



Океании. А это означало – миграции. Причем морским путем, поскольку другого нет. Такое не укладывалось в голову. Версия об океанских рейсах на папирусных или тростниковых лодках, на плотках ломала привычные представления, выглядела безумной даже для рабочей гипотезы. Тогда что же?

Праязык... Пракультура... Праобычай... Праматерик?! Это предположение окончательно раскололо ученый мир на два лагеря.

Одни по-прежнему считали, что каждая культура самобытна, развивалась сама по себе, вне связи с другими. Многочисленные черты сходства (известны, например, свыше шестидесяти общих признаков для средиземноморских и американских культур) трактовались как чисто внешние, поздние заимствования в результате миграций и развития торговли. Эта группа ученых (их называли изоляционистами) отрицает способность древних к широкому общению, к познанию мира. В их трудах джунгли – непременно «непроходимые», пустыни – «бескрайние», горы – «неприступные», океан – «безбрежный». Все это считается непреодолимым физическим, а главное – психологическим барьером для каких бы то ни было связей между древними народами. Причины же отдельных общих черт (изоляционисты называют их «исконными») вслед за философами XVIII века ищут только в сходстве климата, обуславливающим сходство производительных сил, а следовательно, и образа жизни в целом.

Их противники – диффузионисты – анализируют те же самые факты, но приходят к диаметрально противоположным выводам. Сходство культур, настаивают они, красноречиво свидетельствует не только о широчайших миграциях в древности, но, возможно, и о существовании единого очага всех культур, их колыбели, откуда народы, словно возмужавшие птенцы из гнезда, разлетелись по всему свету. Доводы диффузионистов ничуть не хуже, чем доводы их оппонентов. Разве что явственно отдают расизмом. Выходит, была на Земле некая богоизбранная первораса, расселившаяся по всей планете и положившая начало «вторичным» расам. Это мнение, правда, несколько поколебалось, когда были обнаружены самые древние ископаемые кости гоминид в Африке и Азии – как раз там, где живут «неполноценные» расы. Но и из этого щекотливого положения выход был найден. Диффузионисты заяви-

ли, что это вовсе не самые древние люди. Подлинным очагом всех культур была затонувшая Атлантида. Она же служила естественным мостом через океан, по которому и двигались народы.

Наконец-то, казалось, разгадка найдена. Чего проще? Между Африкой, Европой и Америкой расцвела неслыханно высокая цивилизация атлантов. После гибели Атлантиды спасшиеся жители распространили ее по обе стороны океана. А так как она была несравненно выше смежных культур, то последние охотно ее восприняли. Остается, правда, открытым вопрос: почему культуртрегеры двинулись в соседние земли только после гибели Атлантиды? А где же купцы, путешественники, воины? В ответ приводятся примеры из исторической эпохи: Греция впитала элементы культуры гбнущего Крита, Рим — Греции, Византия — Рима, Русь — Византии. Правдоподобно. Но можно ли сравнивать преемственность культур, расцветавших в одном и том же месте (например, в Месопотамии), с преемственностью культур, скажем, инков и полинезийцев, египтян и инков, африканцев и австралийцев? Их разделяют не только пространство и время, но и громадные различия в уровнях производительных сил. Разные верования, языки, обычаи, навыки.

Но версия о затонувшем материке понравилась. Если легенда об Атлантиде, укоренившись в сознании многих поколений, казалась такой же естественной, как, например, легенда о погибшей между орбитами Марса и Юпитера планете Фазтон (эти легенды возникли в разное время, но неизменно связываются между собой, особенно когда речь заходит о «первоцивилизациях»), то единый очаг тихоокеанских культур пришлось срочно конструировать совсем недавно. Гипотеза на первый взгляд убедительна. Поскольку острова Зеленого Мыса, Канарские, Мадейра и Антильские обычно рассматриваются как возвышенности Атлантиды, почему бы не приписать эту роль и бесчисленным архипелагам Океании? И приписали. Даже название затонувшего материка выяснили — Пацифида.

Диффузионисты потирали руки: все свидетельствует в пользу их теории. Оставалось уточнить маленькую деталь: откуда в Индии, Австралии и Океании появились племена с четко выраженными негроидными чертами? Морские путешествия в древности, как уже говорилось, начисто отрицались. Применительно

к чернокожим — отрицались вдвойне (многие диффузионисты исповедуют расистские идеалы). Оставался испытанный путь катастроф. Не случайно же это самое простое объяснение пришло в голову и Джеймсу Куку на острове Пасхи, и его ученому спутнику Георгу Форстеру.

В 1938 году англичанин Джеймс Черчуорд, называвший себя ученым, воспользовавшись полузабытой гипотезой немецкого биолога Эрнста Геккеля, изобретает континент Лемурию, или попросту Му, затонувший в Тихом океане, но успевший оказать существенное влияние на культуру этой части мира. Не утруждая себя хотя бы внешними поисками доказательств, Черчуорд привлек на помощь греческого мудреца Платона. Как египетские жрецы рассказали Солону о гибели Атлантиды и показали ему свои записи, так индийские поведали Черчуорду историю Лемурии и подкрепили ее некой каменной плитой, покрытой замысловатыми письменами, тут же им немедленно расшифрованными. В результате напряженной работы мысли Черчуорд пришел к выводу, что остатками Му являются Гавайский, Марианский, Маркизский архипелаги, острова Самоа, Таити, Тонга, Фиджи и на крайнем юго-востоке — остров Пасхи. В 1968 году в состав Лемурии был включен еще островок Лорд-Хау (между Австралией и Новой Зеландией), а год спустя бразильский лингвист де Мела опроверг выводы Черчуорда об острове Пасхи, заявив, что сумел прочесть письмена пасханцев: оказывается, остров Пасхи — единственный уцелевший клочок большого континента. Так одна бездоказательная теория была заменена другой.

Черчуорд не заметил, что его Лемурия «накладывалась» на Пацифиду. В одном месте не могли быть сразу два материка наподобие слоеного пирога. Это заметили его последователи. А заметив, переместили Лемурию в Индийский океан, оставив в Тихом Пацифиду. При этом они сослались на Геккеля, искавшего Лемурию на Цейлоне, и на писания самого Черчуорда, из коих явствовало, что о Лемурии он узнал в Индии и Непале, где и хранились все сведения о ней.

Останавливаться подробно на бурных дискуссиях по поводу затонувших материков не имеет смысла. Достаточно сказать, что ни один памятник этих гипотетических народов неизвестен, существование материков и их обитателей не только не доказано, но

и противоречит данным множества наук, изучающих прошлое Земли. Не укладываются они и в рамки теории дрейфующих континентов, сформулированной в 1912 году А. Л. Вегенером...

Однако отмахнуться от проблемы – не лучший способ ее решить. Вот почему из всей этой многоплановой шарады Хейердал, избежавший крайностей обоих направлений, но счастливо совместивший в себе их достоинства, выбрал наиболее интересное звено и задумал проверить его испытанным способом. Бумажным баталиям он, как и прежде, предпочитает научный эксперимент в условиях, максимально приближенных к предполагаемым. Проплыв в 1947 году над Атлантидой, а в 1970-м – над Пацифидой, в 1977 году он взял курс на Лемурию. Это те самые районы, где побывл столетие назад и Миклухо-Маклай. Цель плавания – доказать возможность морских индо-шумерских контактов и попутно похоронить гипотезу об этом материке. Установление такой возможности позволило бы продолжить древние трассы до Океании и Австралии, где сомкнулись бы пути «Кон-Тики» и «Тигриси». 4 декабря радио принесло весть: Тур Хейердал снова в море. Не успели остыть страсти после прежних его двух путешествий, не осмыслены до конца его доводы и не сформулированы еще все контраргументы – и вот уже парус «Тигриси» наполняет ветер дальних странствий... Как известно, планам Хейердала не суждено было сбыться: «Тигрис» был сожжен 3 апреля 1978 года близ островов Муша.

Почему Хейердал начал с Двуречья? На то есть множество причин. Ученый продолжает путешествие в глубь веков. От полинезийцев – к инкам, от инков – к египтянам, от египтян – к шумерийцам. Пока это один из самых древних известных нам народов, обитавший на оживленнейшем перекрестке раннеисторических миграционных путей как меридионального, так и широтного направлений. Через Шумер могли проникнуть в Индию и далее в Океанию и Австралию негроиды, так смущающие диффузионистов по крайней мере со времен Миклухо-Маклая.

Действительно, еще в конце прошлого века археолог А. Каннингхэм нашел в Индии каменные, стеатитовые и глиняные печати с изображениями животных. В 1922 году множество таких же печатей обнаружил его коллега Р. Д. Банерджи на правом берегу Инда,

в провинции Синд. Возраст тех и других – свыше четырех тысяч лет. И ни на одну письменность мира так не похожи покрывающие их иероглифы, как на таинственные надписи острова Пасхи. Какие новые загадки или открытия они таят? Неизвестно. Письмена молчат. Русским и финским ученым, занимающимся их дешифровкой, удалось лишь установить, да и то предположительно, их родство с протодравидским языком, распространенным некогда в Южной Индии. А ведь для дравидов, откуда бы они ни пришли на юг Индостана, существовал только один путь – морской. Многие ученые усматривают сходство жителей провинции Синд с австралоидами, населяющими также Океанию... Круг поисков, начатый Хейердалом в 1940-х годах в Океании, замыкается здесь же...

Формирование и развитие культур и народностей – процесс длительный и многоплановый. Пять томов исследований Миклухо-Маклая и три рейса Хейердала подняли такие исторические пласты, что заставили серьезно призадуматься представителей самых разных наук: язык и религия, обычаи и обряды, письменность и художественно-изобразительные приемы, земледелие и навигация. Кто у кого заимствовал? Где они появились впервые? Через сколько рук прошли, что из них получили и что в них оставили? Ситуация напоминает известную апорию «Копье»: как далеко его ни метнешь, всегда можно метнуть еще дальше, и так до бесконечности, ибо познание не имеет конца.

Загадок накопилось столько, что простое их перечисление займет увесистый том, а вместе с немногочисленными ответами и сотнями гипотез получится «Всемирная энциклопедия загадок». Моделирование истории помогает понять некоторые феномены, но не снимает ключевых «проклятых вопросов». Экспедиции Хейердала лишь поясняют, как и что могло быть. А было ли? Если не считать индо-шумерских связей, более или менее прослеженных и обоснованных, Хейердал ставит куда больше новых воспросительных знаков, нежели восклицательных.

Надо, правда, заметить справедливости ради, что над многими из этих вопросов люди задумывались задолго до Хейердала. Да и Черчуорд не был оригинален со своей Лемурией, и дело тут даже не в Платоне, выводившем всю цивилизацию из придуманной им же Атлантиды. «Ощущение истории лежит глубоко внут-



ри нас», – сказал однажды английский археолог-африканист Джон Кларк. Оно было заложено и в генах наших предков.

Платон, великий поклонник симметрии, бросил как-то идею об Антиземле, уравнивающей земной шар в пространстве.

Его соотечественники, астрономы Гиппарх и вслед за ним Птолемей уже уверенно заговорили о неизвестном Южном материке, двойнике Северного и точно так же плавающем в мировом Океане – тоже для равновесия. Чем не Пандора?

А у Геродота можно было вычитать, что окраины обитаемого мира «по воле судьбы щедро наделены редчайшими и драгоценными дарами природы», и насладиться приведенными тут же описаниями чудес Индии, Аравии и Эфиопии. И сделать логически безупречный вывод: если уж в известных землях такие богатства, то что же скрывается дальше, за ними?

Мнение это пережило века. И поставило перед моряками и географами послеколумбового времени три глобальные задачи – поиски Северо-Западного прохода сквозь Американский континент, поиски Северо-Восточного прохода и – самую волнующую, самую жгучую – поиски Южной Земли, земного Рая. Именно с этим тремя проблемами так или иначе связана вся история Великих географических открытий, а следовательно – история мореплавания и судостроения в Новое время.

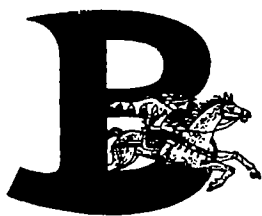
Но к тому времени как этот земной Рай был наконец обретен (и оказался вовсе не раем), его обитателям, да и тем, кто обрек себя на его поиски, пришлось пройти все девять кругов Дантова Ада...



*Круг первый*

**ИДУЩИЕ  
ВПЕРЕДИ**





истории человечества 1492 год пролег зримым водоразделом. В новый, 1493-й, оно вступало обновленным и обнадеженным. Не сбылись жуткие, леденящие мозг и душу пророчества Апокалипсиса. Не произошла в 7000-м году от сотворения мира вселенская катастрофа, последняя и непоправимая. Не вымер род человеческий. Не состоялся обещанный учеными богословами Страшный Суд. Жизнь продолжалась, и после ужасного ожидания конца она стала еще прекрасней, заиграв, словно садовая клумба после животворящего дождя, россыпью невиданно ярких красок.

Жизнь продолжалась. А мир не только не погиб – напротив, он неизмеримо раздался вширь. 7000-й год от сотворения мира – это то же, что 1492-й от Рождества Христова. Год Колумба. Вместо уничтожения Старого Света всеблагий Господь даровал людям еще один – Новый. И этот год стал считаться Первым годом нового круга времен. С 1 марта на 1 сентября было перенесено празднование Нового года. В хрониках и летописях замелькали непривычно малые цифры: «до нынешнего 106-го году», «во 116-м году»... Чтобы уложить эти даты в об-

щий хронологический ряд, к ним надо прибавлять 1492. Или параллельно считать «от сотворения мира» (как обычно и делали – в России, например, когда Новый год был передвинут с сентября на январь: после 31 декабря 7208 года от сотворения мира наступило 1 января 1700 года от Рождества Христова).

Ко времени предполагавшегося, но так и не состоявшегося Страшного Суда Европа успела уже вволю вкусить восточных пряностей, ощутить дурманящий дым кальянов, отведать терпких наркотиков, поносить китайские шелка и узнать ценность алмазов Голконды. Все это арабы когда-то принесли с собой на Пиренейский полуостров. А когда их оттуда изгнали, эти товары привозили крестonosцы, итальянские корабли, египетские караваны. Стать монополистом восточных богатств – означало диктовать свою волю (и свои цены) всей Европе. Для этого требовался суший пустык – добраться до них и первым заявить свои права.

Все это так. Но и тут есть своя тонкость. Если, допустим, вести речь о географических открытиях, то нельзя рассматривать изолированно историю освоения южных морей. А если говорить об истории тех же южных морей, невозможно не коснуться истории пиратства. А пираты вновь и вновь возвращают нас в северные широты, чтобы оттуда опять отправить в южные.

В самом деле. С островами Пряностей все ясно. «Донья Корица, Дон Мускат, Дон Перец и Дон Кардамон, Дон Имбирь и Донья Гвоздика дель Бутон!» – бредит Колумб в романе Алехо Карпентьера «Арфа и тень». С золотоносным Офиром тоже вроде бы вопросов нет. Ну а какая нелегкая понесла моряков, скажем, к Шпицбергену? Или к Баффиновой Земле? Ответ покажется неожиданным: поиски островов Пряностей и страны Офир! Это были пути к решению одной и той же проблемы. И оба они возникли после плавания Колумба.

Когда был открыт Новый Свет и стало ясно, что западный путь в Индию все же существует (хотя Индия и оказалась в конечном счете вовсе не Индией), пиренейские монархи зашли в тупик: как быть? Объявлять заведомо нескончаемую войну друг другу или попробовать договориться? К счастью, благоразумие взяло верх. По договору, заключенному в 1494 году в Тордесильясе и скрепленному авторитетом римского перво-

священника, Земной шар стал испанско-португальским: все, что к западу от линии раздела,— испанское, к востоку—португальское. Чтобы достичь желаемого, оставалось лишь принять на веру другое уверение Колумба, отстаиваемое им до конца жизни столь же яростно, как прежде идея западного пути: где-то через открытые им земли должен быть судоходный пролив. Нужно лишь разыскать его, и тогда— вот они, испанские острова Пряностей и испанский Офир!

В 1506 году Колумб умер. Умер, не подозревая в полной мере, к каким последствиям приведет открытие им Нового Света.

Четыре великие христианские державы определяли в первой четверти XVI века политику Европы: Англия, где в 1509 году утвердился на престоле Генрих VIII Тюдор, процарствовавший почти сорок лет; Испания, где в 1516 году Фердинанду и Изабелле наследовал Карлос I Габсбург, он же— Карл V, с 1519 года император Священной Римской империи, он же— принц Нидерландов и король Сицилии; Португалия, где Мануэла I сменил в 1521 году Жуан III из Ависской династии, усевшийся на престоле на долгие тридцать шесть лет; Франция, где с 1515 года правил «король-рыцарь» Франциск I Капетинг, тоже отличавшийся завидным долголетием.

Еще продолжалось Великое противостояние креста и полумесяца на Средиземном море. Еще впереди битва при Лепанто, где последний раз в истории сразились гребные армады. Еще не выступила на морскую арену пятая европейская держава— Голландия, ей только предстоит удивить мир своими открытиями и свершениями. Но уже собирает материал для своей книги испанский миссионер, а с 1544 года мексиканский епископ Бартоломе де Лас Касас, уроженец Севильи. И уже появились в водах Антильского (Карибского) моря первые пираты и работорговцы— испанцы, добрые католики.

На всех островах и побережьях, где только могли, захватывали они индейцев и свозили этот живой груз на остров Эспаньолу— будущий Гаити,— который они намеревались превратить в центр всех новооткрытых земель. Иногда их постигала неудача, и рейс оканчивался у какого-нибудь рифа или отмели. На корабле, сообщает Лас Касас, «погружали очень много индейцев— 200, 300 и даже 500 душ, стариков и подростков,



женщин и детей, загоняли их всех под палубу, задраивали все отверстия, именуемые люками, чтобы они не могли сбежать, и индейцы оказывались в полной темноте, и в трюм не проникало даже легкое дуновение ветра, а место это на корабле самое жаркое, продовольствия же и, особенно, пресной воды брали ровно столько, сколько требовалось для находившихся на корабле испанцев и ни капли больше, и вот из-за нехватки еды и главным образом из-за страшной жажды, а также из-за невероятной духоты, и страха, и тесноты, потому что они находились буквально друг на друге, прижатые один к другому, — от всего этого многие из них умирали в пути, и покойников выбрасывали в море, и там плавало столько трупов, что капитан вполне мог привести свой корабль с тех островов на этот остров совершенно не владея искусством вождения судов и даже без компаса и карты, просто по фарватеру, образованному трупами, выброшенными с предыдущих кораблей».

Поголовье индейцев убывало столь катастрофически, что испанский король вынужден был издать особый эдикт о регулярном ввозе в Новый Свет чернокожих рабов из Африки — в первую очередь для разработки золотых рудников Эспаньолы. И в 1510 году Атлантику пересекла первая партия невольников — двести пятьдесят человек.

Нехристи. Конечно же, они были нехристями, эти негры и индейцы. Вопрос в том, были ли христианами те, кто их истреблял. Первый круг того Ада, что был уготован им всем, открыл собою отсчет Нового времени, предугаданного Данте...

Забегая вперед, можно добавить, что в 1518 году Карл V выдал специальный патент на торговлю неграми генуэзцам, а к 1526 году охота за африканскими рабами приобрела такой размах, что на строительстве дворца Карла V в южной части гранадской Альгамбры под присмотром его архитектора — толедца Педро Мачука — работали целые толпы чернокожих.

В 1509 году среди испанских идальго вспыхнули первые серьезные искры забушевавшего скоро пожара, именуемого борьбой за власть. Яблоком раздора стала провинция Верагуа на территории нынешней Панамы (название этой провинции сохранил панамский полуостров на тихоокеанском побережье).

Одним из претендентов был Диего де Никузса —

«человек весьма рассудительный и льстивый, и остро-слов, и большой мастер играть на гитаре и особенно превосходный наездник, совершавший верхом на своей кобыле (а жеребцов в то время почти не было) настоящие чудеса». Так отзывается об этом дворянине Лас Касас. Предусмотрительный Никуэса заложил в 1508 году на территории Панама новую резиденцию, присвоив ей имя Бога: он так ее и назвал – Номбре-де-Дьос. Можно ли считать ее крепостью – сомнительно, но портом она была безусловно.

Соперником Никуэсы был Алонсо де Охеда – «человек очень храбрый и самостоятельный». (Самостоятельность его проявилась очень рано: еще когда Охеда участвовал во второй экспедиции Колумба, он оказался в числе мятежников и был потом прощен. Но он не любил об этом вспоминать.)

Чтобы удовлетворить притязания этих достойных идальго, имевших достаточно высоких покровителей при дворе, испанскому королю не оставалось ничего другого, кроме как назначить их обоих губернаторами и самолично определить границы новых владений: Охеде досталось побережье Карибского моря от колумбийского полуострова Гуахира до середины залива Ураба у южного основания Панамского перешейка, Никуэсе – далее к западу до мыса Грасьяс-а-Дьос, открытого еще Колумбом. Так возникли две провинции: Андалусия, включавшая прибрежные земли всех нынешних колумбийских департаментов, и Кастилия-дель-Оро (Золотая Кастилия), протянувшаяся дальше по побережью Карибского моря от залива Ураба до южной границы Гондураса. «И еще обоим губернаторам, – добавляет Лас Касас, – был предоставлен остров Ямайка, дабы они запаслись там необходимым провиантом, ибо один Бог знает, что найдут они на своих новых землях».

Они нашли там кровь. Кровь на Ямайке: этот остров каждый из губернаторов считал своей, только своей собственностью. Кровь на материке, ибо Охеде не понравилось, что панамская провинция Дарьен досталась, согласно королевскому рескрипту, Никуэсе, а Никуэса придерживался на этот счет прямо противоположного мнения. Да еще в этот спор встрял Бартоломе Колон, брат покойного Христофора, возмущенный черной неблагодарностью короля. Недолго думая, он заявил свои права на Ямайку и в подтвержде-

ние этого решения отправил туда наместником севильского кабальеро Хуана де Эскивеля. На что другой кабальеро – Алонсо де Охеда – заявил Эскивелю: «Клянусь, что если ты ступишь ногой на остров Ямайка, то я снесу тебе голову». Эта фраза, если только она не придумана эрудитом Лас Касасом, характеризует Охеда как тонкого знатока античной истории: эти же слова произнес когда-то Ромул в адрес своего брата Рема, предостерегая его от прыжка через борозду, обозначившую границу будущего Рима. Не означает ли это, что Ямайке с самого начала была уготована судьба очередной «столицы мира» – в Новом Свете?

Чувства Охеды легко понять: не он ли в числе первых трижды пересек Атлантический океан? не он ли еще во время второго плавания Колумба нашел для



Гравированный титульный лист отчета Америго Веспуччи 1505 года

испанской короны прекрасные земли Нового Света, как назвал их его друг Америго? не он ли во время третьего плавания Колумба, командуя одним из кораблей, открыл берега Гвианы, Венесуэлы и нескольких островов? не он ли обследовал эти берега три года спустя, в 1502 году, во время последней экспедиции Адмирала Моря-Океана, когда была открыта и Панама? не под его ли началом состоялась потом экспедиция, в коей принимал участие флорентиец Америго Веспуччи, назначенный в 1508 году главным кормчим Кастилии, чьим именем, по слухам, и назван весь этот континент? наконец, не он ли, Охеда, назвал Колумбию Колумбией и воздвиг там форт, положив этим начало колонизации всего континента во славу испанской короны?

А посему оба новоиспеченных губернатора, подогревая себя каждый своими обидами, начали спешно сооружать флоты, дабы поставить с их помощью точку в рескрипте короля.

Бискайский кормчий и картограф Хуан де ла Коса, тоже в прошлом участник плаваний Колумба, разбогатевший в открытых им землях, «зафрахтовал корабль и один или два брига, нагрузил в трюмы сколько мог продовольствия, а на палубах разместил человек двести и привел эти суда в город и порт Санто-Доминго, где был радушно встречен Охедой», — пишет Бартоломе де Лас Касас.

Диего де Никуэса тоже не ударил лицом в грязь, и уже через несколько дней после прибытия Хуана де ла Косы самолично ввел в Санто-Доминго свою армаду — четыре больших корабля и два брига, купленные в Кастилии, не упустив случая захватить по пути на острове Сан-Хуан (теперь Пуэрто-Рико — «богатая гавань») сотню-другую индейцев и продать их в рабство.

В ноябре 1509 года Охеда покинул Ямайку на двух кораблях и двух бригах, а очаровательный Никуэса сумел снискать столь великую симпатию у жителей Санто-Доминго, что не только с легкостью доукомплектовал свои экипажи, но и был вынужден прикупить еще одно судно. И вот тут вступил в игру дон Бартоломе Колон, он натравливал на Никуэсу кредиторов до тех пор, пока некий добросердечный нотариус, чье имя так и осталось неизвестным, не выплатил за него самый большой долг — полтысячи кастельяно. Через восемь дней после Охеды покинул Ямайку и Никуэса,

чтобы не возвращаться туда уже никогда. Лас Касас полагает, что рассудок этого добряка в те дни окончательно помутился, потому что, пребывая на борту собственного корабля, Никуэса «стал утверждать, что кормчие пьяны и ничего не смыслят в морских картах и захотел сам вести корабль». Не успели паруса его «капитаны» (флагманского судна) скрыться из виду, как на Ямайке появился Хуан Эскивель с шестьюдесятью испанцами — «и именно они оказались первыми, кто принес на Ямайку войны и проклятое репартимьенто (раздел, раскол.— А. С.), погубившее в конце концов и этот остров», — заключает Лас Касас. Эскивель стал губернатором Ямайки.

Добравшись до материка, Охеда первым делом занялся укреплением западных границ своих владений. На восточном входном мысу залива Ураба он возвел форт или, скорее, крепость по тамошним меркам и присвоил ей имя святого Себастьяна. Однако райская жизнь не получилась: гарнизон голодал, а постоянные набеги искателей приключений держали его в страхе и напряжении. Запасы пороха и свинца таяли на глазах, а награбленная добыча лежала в крепости ненужным мусором. Охеде удалось снарядить судно и отправить его с частью товаров на Эспаньолу, чтобы обменять там на все необходимое. Судно ушло и... пропало без следа. Гарнизон был уже близок к бунту, когда на помощь пришли пираты.

Это первое упоминание пиратов-профессионалов в американских водах. И, разумеется, они были испанцами. Охеда отдал им все, что было можно. Пираты снабдили Сан-Себастьян зерном и салом, а потом под покровом темноты вывезли на своем судне отощавшего губернатора на Кубу, откуда легко можно было добраться до Эспаньолы. Охеда добрался туда, но первого своего корабля так и не отыскал и умер на Эспаньоле в нищете в 1515 году.

Обнаружив наутро исчезновение своего главнокомандующего, оставшаяся сотня испанцев признала над собою главарем бывшего свинопаса из Эстремадуры, тридцатипятилетнего Франсиско Писарро. Они еще надеялись, что Охеда вспомнит о них...

Полгода держался гарнизон после бегства Охеды. Голод и малярия делали свое дело. Когда испанцев осталось не более шести десятков, Писарро решился бросить вызов судьбе. Он погрузил людей на два

корабля и взял курс на архипелаг. Но святой Себастьян плохо заботился о своих земных братьях: одна посудина пошла ко дну, едва оторвавшись от берега. Вторая упорно пробивалась к западу, огибая полуостров Гуахира. И когда она подошла к устью Магдалены, испанцы повстречали другое судно, спешащее встречным курсом. Его вел бакалавр Мартин Фернандес де Энсисо, в будущем автор «Общей географии», а в настоящем – главный судья американской Андалусии, назначенный на этот пост Охедой и живший на острове Санта-Крус. Еще по просьбе Охеды он снарядил корабль, нагрузил его разнообразными припасами, на вербовал колонистов и ожидал лишь сигнала своего благодетеля к отплытию. Не дождавшись, он решил действовать на собственный страх и риск. Объяснив все это Писарро, Энсисо убедил его возвратиться в Сан-Себастьян, но почти на том же месте, где погибло первое судно Писарро, пошло ко дну судно самого Энсисы со всеми припасами. Спасти удалось лишь колонистов, но от этого было не легче, ибо царь-голод отлично знал арифметику...

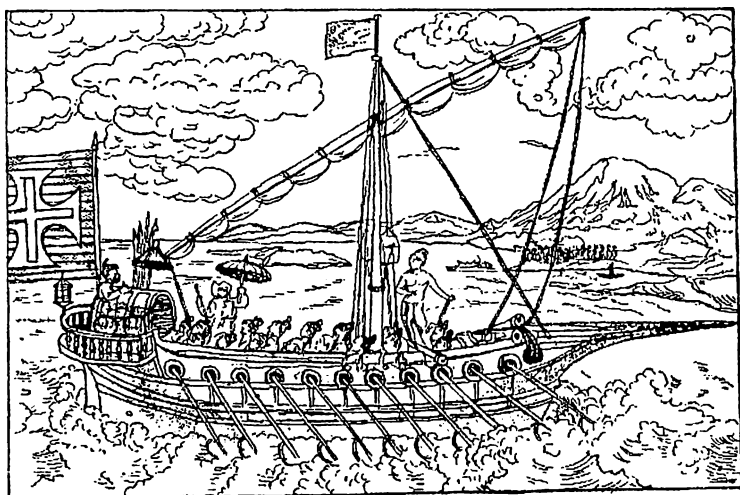
Среди спасенных колонистов был один, проникший на корабль Энсисо «зайцем» и покинувший приютивший его бочонок из-под муки только в море: он спасался от долговой тюрьмы. Его имя – Васко Нуньес де Бальбоа, родом из Бадахоса. Этот человек, еще лет десять назад услышавший на Эспаньоле о «золотой стране» Эльдорадо, нашел теперь долгожданный выход: вторгнуться в пределы Золотой Кастилии (не название ли этой провинции сыграло здесь решающую роль?) и основать колонию там. Возможно, они бы поладили с хозяином тех земель – Никуэсой, если бы не его заносчивый характер. Никуэса не придумал ничего лучшего, как предстать пред очи Нуньеса и потребовать возврата того золота, которое пришельцы успели награть на этой территории. Нуньес приказал своим людям посадить Никуэсу и тех, кто с ним прибыл, на подвернувшуюся весьма кстати развалюху и помочь им распустить паруса. Больше Никуэсу никто никогда не видел...

Этот год – 1511-й – оказался богат и событиями более значительными, нежели лишение Золотой Кастилии ее губернатора. Например – заселение Кубы. Дон Дьего Колон, сын Христофора Колумба, губернатор всех Индий, самовластный правитель Эспаньолы, по-

ручил эту важную миссию своему тезке Дьего Веласкесу де Куэльяру: по отзыву Лас Касаса, сей идалго «как нельзя лучше подходил для этого предприятия», так как «был самый богатый из всех, обладал изрядным опытом в кровопролитиях... снискал большую любовь со стороны всех испанцев... ибо нрава был веселого и приветливого и вел речи только о потехах и удовольствиях... хотя в нужный момент умел проявить власть и заставить ей подчиниться».

Куба была для испанцев лакомым кусочком: спокойные гавани и укромные лагуны с узкими входами готовы были дать пристанище даже самым большим армадам. Отличные якорные места, множество дичи, высокие горы, превосходно защищающие от ветров. Особенное внимание привлекали бухты Сантьяго и Хагуа, Каренас и Матансас, Принсипе и Баракоа. К тому же все берега Кубы, и северные и южные, надежно защищены от всяких внезапностей цепочками островов и смертоносных рифов... (Начав освоение острова с основания в 1512 году города Сантьяго, Дьего Веласкес закончил его в 1515 году, как раз когда на Эспаньоле умер Алонсо де Охеда, закладкой Гаваны на берегу бухты Каренас и стал первым губернатором Кубы.)

Чрезмерно увлекшись освоением Карибского бассейна, испанцы проморгали огромнейший кусок Южной Америки, доставшейся португальским конкурентам, сумевшим доказать, что эта земля лежит в их сфере влияния, определенной в Тордесильясе. Сперва португальцы, которых привел к этим берегам в 1500 году Педру Алварес Кабрал, приняли этот райский уголок за остров. Точнее — за остров блаженных душ, за остров счастья Бразил, поиски которого могли бы составить отдельную захватывающую главу в истории географических приключений. Открытие средней Бразилии приписывается иногда Америго Веспуччи, участнику экспедиции Гаспара де Лемоса, высадившемуся в 1503 году на берегу спокойной голубой лагуны, окаймленной белой полосой песчаного пляжа. Он назвал это место, за добрую тысячу лет до того заселенное индейскими племенами тамойу и гойтаса — двумя ветвями народа тупимамба, *Sabo da Rama* — «Ветвистый мыс». Теперь это Прайя дос Анхос на «холодном» мысу Кабо-Фрио. Температура воды в районе этого мыса опускается иногда до пятнадцати градусов — поч-



Португальская галера у Малабарских островов

ти вдвое по сравнению с окружающей, и уже на карте 1506 года этот выступ получил свое нынешнее название. К тем годам относится запись, оставленная очевидцем: «Когда они (португальские моряки. — А. С.) проходили эту точку побережья, навигаторы отметили внезапное понижение температуры, настолько внезапное, что находившиеся на борту обезьяны умерли или заболели».

Открытие Бразилии подоспело весьма кстати. Как раз накануне, в 1502 году, Франция, Италия и Фландрия заявили свою монополию на ввоз из стран Востока ценнейшего дерева, из которого добывался очень стойкий краситель для текстиля. Это или похожее дерево в огромных количествах обнаружил Веспуччи на Холодном мысу. Местные индейцы называли его *ibi-garitinga* — «розовое», португальцы назвали «бразильским». Его было вдоволь на всем атлантическом побережье. Монополии больше не существовало.

На Холодном мысу была срочно сооружена полукрепость, полуфактория, и ее гарнизон из двадцати четырех человек под началом Жоана де Браги приступил к охране побережья. В том же 1503 году португальские торговцы древесиной сообща финансировали экспедицию под руководством Гонсало Кольо для обследо-



дования бразильского побережья, а год спустя заключили контракт с новообращенным евреем Фернаном де Нороньей на доставку «бразильского дерева». Поток ценной древесины с Востока превратился в жалкий ручеек: португальцы наводнили первоклассным красителем всю Европу.

В 1511 году разросшееся поселение на Кабо-Фрио получило первое пополнение: когда корабль «Нау Брегоя» доставил оттуда в Лисабон шестнадцать зверей из породы кошачьих, десятка четыре попугаев разных пород, трех обезьян, сорок рабов (в основном женщин), дюжину индейцев и пять тысяч стволов «бразильского дерева» — в ответ начался бурный приток португальских иммигрантов. Бразилия превращалась в государство под самым носом у испанцев.

Но и испанцы не упускали своего.

В том же 1511 году вице-губернатор острова Сан-Хуан, Хуан Понсе де Леон, участник первой экспедиции Колумба, отплыв на двух кораблях с Эспаньолы, открыл землю, названную им Цветущей (Флоридой), столь поэтично воспетую потом Майн Ридом, и острова Лукайос, или Юкайос, — теперешние Багамские. Совершив эти подвиги, расторопный идалго поспешил с известием о них в Кастилию и получил там из рук короля вождеденное звание аделантадо («идущий впереди»), то есть первооткрыватель), дающее право на губернаторство, пост верховного судьи в мирное время и капитан-генерала (так в Испании называли адмирала) в военное. А в качестве существенного подтверждения королевской милости ему досталось губернаторство в Бимине, как называли тогда Флориду. Правда, вступить в должность ему так и не удалось: отправившись в 1512 году на завоевание своей вотчины, Понсе де Леон в первые же минуты был смертельно ранен стрелой, и его доставили на Кубу, где он умер в жесточайших муках. Так излагает историю открытия Флориды Бартоломе де Лас Касас, путая даты: этот полуостров был открыт Понсе де Леоном в пасху 27 марта 1513 года, отчего и получил название Pascua Florida, а погиб этот конкистадор в 1521 году при вышеописанных обстоятельствах.

Тем временем Васко Нуньес, «обладавший приятной внешностью, недюжинным умом и хитростью, обходительный и веселый», по отзыву Лас Касаса, захватил в свои руки все нити власти, бросил в темни-

цу, а затем изгнал Энсисо. В том же 1511 году он впервые прослышал от местных индейцев, что где-то к югу от Дарьенского залива есть много, очень много золота. У Нуньеса начала оформляться идея. Но отвлекали разные текущие дела: покарать какого-нибудь строптивного касика (индейского вождя), уладить ссору среди собственных солдат, обезопасить тылы... Скорее всего, он просто преодолевал психологический барьер в самом себе: оторваться от хорошо изученных, почти родных берегов Карибского моря, где уже повсеместно звучала испанская речь, и устремиться в неизведанное и заведомо враждебное (тут опыт был уже накоплен богатый!) – для этого нужно нечто большее, чем простое мужество.

На преодоление этого барьера Нуньесу понадобилось два года. Лишь когда до него дошли слухи, что официальная Испания считает его мятежником, виновным в злоключениях Энсисо и гибели Никуэсы, и что он обязан возместить весь ущерб, нанесенный его действиями, он решился. Золото спасет его честь и его репутацию!

Нуньес набрал сто девяносто добровольцев, снарядил бриг и десяток больших каноэ и в конце августа 1513 года отплыл к точке, намеченной им как исходная для предстоящего похода. Великий поход начался 1 сентября. От владения одного касика до владения другого испанцев вели проводники. Отряд упорно пробивался вперед, сквозь сельву, отмечая свой путь телами павших и заболевших товарищей. Но еще больше за его спиной оставалось трупов индейцев, продырявленных мушкетными, проткнутых арбалетными стрелами, разодранных в ключья специально натасканными собаками...

25 сентября Васко Нуньес и шестьдесят шесть оставшихся еще на ногах испанцев, вконец измученных и сильно павших духом, вышли на безлесную вершину высокого хребта, и их взорам открылось... море! «Море! Море!» – повторяли они заворуженно, подобно воинам древнегреческого полководца Ксенофонта, тоже увидевшим долгожданные волны, когда всякая надежда уже была потеряна: «Таласса! Таласса!».

Нуньес именем кастильских монархов провозгласил свое вступление во владение этим Южным морем (в противовес Карибскому – северному), всеми его островами и всеми богатствами. Из разбросанных там

и сям камней он приказал соорудить падрон – пирамиду – и увенчать ее крестом из срубленных на склоне горы стволов. На больших деревьях он ножом вырезал имена доньи Хуаны Кастильской (дочь Фердинанда и умершей к тому времени Изабеллы, больше известная как Хуана Безумная, мать Карлоса I, ставшего после смерти Фердинанда в 1516 году ее соправителем) и Фердинанда Арагонского, а также формулу вступления во владение *Mar del Sur* – Южным морем. Прихваченный им заблаговременно нотариус тут же составил акт об этом событии, увековечив в нем имена всех шестидесяти семи испанцев, включая Нуньеса и самого себя. (По данным Лас Касаса, Васко спустился к морю с восьмьюдесятью испанцами, но сохранившийся нотариальный акт опровергает эту цифру. Вероятно, он либо дважды посчитал какой-нибудь из разведывательных отрядов – двенадцать солдат и офицер, либо один такой отряд присоединился к Васко позднее, уже после свершения торжественного церемониала. Во всяком случае, разница составляет именно тринадцать человек.)

Но владение все еще не было полным, положенный церемониал оставался незавершенным. Непроходимые заросли мешали состояться окончательному триумфу. Нуньес сформировал три отряда по двенадцать человек, поставил во главе их Франсиско Писарро (в акте нотариуса он числился под номером три), Хуана де Эскарая и Алонсо Мартина и отправил их на поиски кратчайшего спуска к побережью. Везучим оказался третий из них. Уже два дня спустя Алонсо Мартин разглядывал три каноэ, спокойно лежавшие на суше там, откуда море даже еще не виднелось. И вдруг... прямо на глазах изумленных испанцев каноэ разом всплыли почти на высоту человеческого роста. Таковы были здесь приливы. Алонсо уселся в первое попавшееся и громко объявил: «Беру вас в свидетели, что я первым достиг Южного моря». Один из солдат, Блас де Атьенса, вошел в другое каноэ и произнес: «Беру вас в свидетели, что я вторым достиг Южного моря». Больше их примеру никто не последовал, но и без того было ясно – все тринадцать были первыми. И первыми принесли эту весть 27 сентября в лагерь, вызвав там всеобщее ликование.

Васко Нуньес и его сподвижники начали спуск. Их сопровождал касик Чиापес с целой толпой своих под-

данных. 29 сентября Нуньес вошел в воду по грудь, держа в руках щит и меч, и «призвал всех в свидетели того, что собственной персоной видит и ощущает море и потому именем королей Кастилии вступает во владение этим Южным морем со всеми прилегающими к нему землями, и будет защищать эти владения от любого, кто попытается оспорить его права, что и подтверждает этими своими поступками и словами». Это произошло в заливе Сан-Мигель, названном так в память о том, что открытие состоялось в день этого святого.

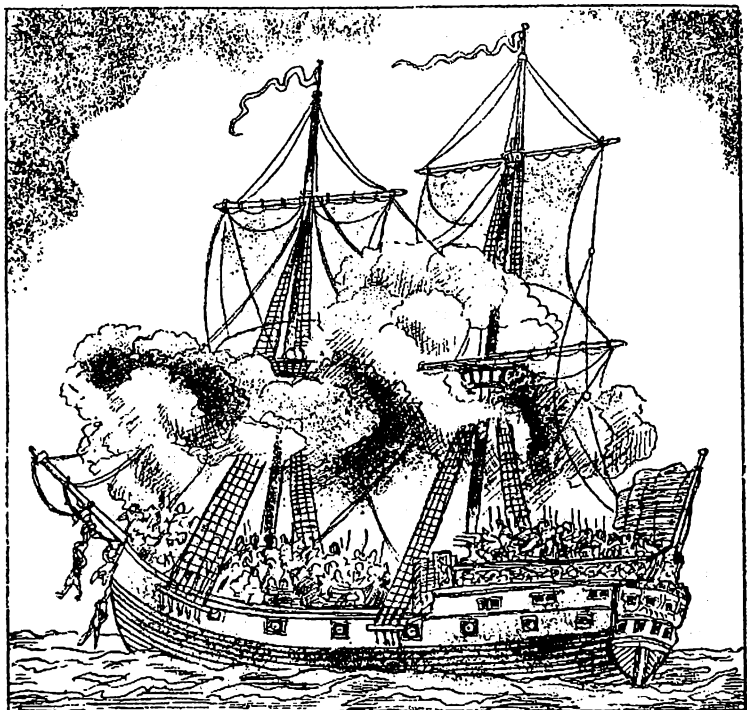
Обо всех своих приключениях Васко поведал в депеше на имя короля и в начале марта 1514 года отправил с нею в Испанию своего друга Арболанчу, вручив ему также целую россыпь золота и две сотни отборных жемчужин Южного моря, собранных индейцами. Арболанча был посвящен в рыцари, а Нуньес получил звание аделантадо Панамы и тихоокеанского островка Коибы, лежащего у ее берегов (выпрашивая себе этот остров, он скрыл от монархов, что, по словам индейцев, там было много золота и жемчуга). Указ был доставлен с попутным кораблем и оглашен публично.

Итак, король простил Васко Нуньеса, тем более что это ему ничего не стоило. Но не простили давние враги. Губернатор Дарьена Педрариас де Авила приказал Франсиско Писарро арестовать новоявленного аделантадо (и, кстати, с некоторых пор — его собственного зятя), а затем устроил комедию суда. Обвинения, впрочем, было трудно опровергнуть: измена королю и самому Педрариасу, расправа с Никуэсой, арест Энсисо, узурпация не принадлежавших ему земель... В январе 1517 года голова Нуньеса скатилась с наскаро сколоченного помоста — вместе с головами четырех его ближайших сподвижников. Эта казнь отодвинула на некоторое время трагедию Перу: Васко как раз строил флот для разведки этих земель.

Ни испанский король, ни его подданные так, вероятно, и не узнали, что Нуньес был лишь четырнадцатым по счету, кто омыл свои доспехи в водах Южного моря. Впрочем, едва ли их сильно бы это взволновало: ведь и Алонсо Мартин был их подданным, испанцем. Пусть пеняет на себя, что не ему пришла в голову идея отправить в Севилью гонца с дарами. Но их безусловно взволновало бы другое — если бы они узнали, что

честь открытия Южного моря принадлежит вовсе не Испании, что еще в 1511 году — том самом году, когда Веласкес начал заселять Кубу, когда Понсе де Леон нашел Флориду, когда Васко Нуньес впервые услышал о золотых копях к югу от Карибского побережья, — что еще тогда, в ноябре 1511 года, португалец Антониу д'Абреу вышел из Малакки с тремя каравеллами к уже открытым португальцами в том же году Молуккским островам! И в то время, когда Нуньес мочил свою кирасу в восточных водах Южного моря, западная его часть была усеяна португальскими кораблями, нагруженными гвоздикой, мускатом и перцем. То, о чем испанцы все еще мечтали со времен Колумба, стало явью для португальцев.

В 1515 году, как уже упоминалось, Веласкес завершил колонизацию Кубы. А всего лишь год спустя ее население вымерло настолько, что испанцы оказались



Мятеж на работорговом судне

перед необходимостью срочного завоза новых рабов. И в водах Карибского моря широко развернулась пиратская охота. Индейцев хватали на побережьях, в селениях, в рыбацких пирогах, везде, где только было можно, и набивали ими трюмы кораблей. В одной из таких экспедиций разыгралась трагедия, живо напоминающая события рассказа Проспера Мериме «Гаманго». Возможно, Мериме был знаком с текстом Лас Касаса, но нельзя исключать и того, что подобные эпизоды были типичными для всех морей на протяжении трех столетий.

Когда испанские бриг и корабль прибыли на остров Санта-Марина в Гондурасском заливе, трюм корабля был уже набит пленниками. Но этого показалось мало, и двадцать пять испанцев решили продолжить охоту на своем бриге, а корабль отправили в Гавану, с тем чтобы он, разгрузившись, вернулся за новой партией рабов. Прибыв в Гавану, испанцы поспешили на берег поразмяться, оставив корабль под присмотром восьми или девяти своих товарщей. Люк был наглухо задраен, и на борту царило олимпийское спокойствие. Но оно оказалось обманчивым. Тишина на палубе подсказала индейцам план действий. Они дружно навалились на довольно ветхую крышку люка и бесшумно сорвали ее. «И вот все индейцы, находившиеся в трюме, поднимаются на палубу и убивают матросов, а далее происходит нечто удивительное и доселе невиданное: эти голые, безоружные люди, которых испанцы презирали и почитали за тупых животных, преспокойно, как будто всю жизнь занимались мореплаванием, поднимают якорь, проворнее заправских матросов взбираются по вантам, ставят паруса и держат путь прямо на свои острова, до которых было не менее 250 лиг». Морская, или кастильская лига составляла 5,56 километра. Почти полторы тысячи километров отделяло индейцев от их очагов! Легко вообразить смятение и ужас испанцев, наблюдавших с берега, «как поднялся якорь и надулись паруса и как корабль затем развернулся, причем все это было сделано с таким мастерством и смелостью, как если бы это делали они сами». Они решили, что экипаж судна охватило какое-то странное всеобщее помешательство. И лишь потом, разглядев сновавших по палубе индейцев, они уяснили истинное положение дел. А индейцы между тем «ловко орудуя канатами и снастями, направляя судно имен-

но в ту сторону, откуда оно пришло». Сколько времени корабль совершал этот безумный рейс, испанцы так никогда и не узнали. «Достоверно лишь одно,— констатирует летописец,— что он пристал к тем островам, как будто его вела, пользуясь компасом и морской картой, рука опытного моряка».

Может быть, именно этот случай показал Веласкесу, что из окрестностей его губернаторства больше ничего не выжать. Надо искать новые земли, населенные индейцами. И 8 февраля 1517 года новая армада — два корабля и один бриг, построенная вскладчину и укомплектованная сотней наемников, отбыла из Сантьяго к Принсипе, а затем взяла курс на восток, где еще Колумб предполагал наличие какой-то богатой золотом земли. Во главе армады Веласкес поставил Франсиско Эрнандеса де Кордову, «человека очень смелого, рассудительного и весьма ловкого, всегда готового ловить и убивать индейцев», а главным кормчим был назначен Антонио Аламинос, еще юнгой прибывший в Новый Свет со второй экспедицией Колумба. Он-то и вспомнил слова Колумба о золотых копях к востоку от Кубы. Этим двоим было суждено вскоре открыть Мексиканский залив и полуостров Юкатан. В 1527 году испанцы начнут завоевание этого полуострова, где процветала цивилизация майя. Каково им там пришлось, можно представить, вспомнив лишь один факт: последнее поползновение майя вернуть себе свободу имело место в 1904 году!

А первая попытка завоевания была предпринята Дьего Веласкесом уже в начале 1518 года, когда он послал на разведку и покорение золотоносного Юкатана три больших корабля и один бриг, укомплектовав их примерно двумя сотнями добровольцев. Флотилию вел Аламинос по уже известному ему пути. Капитанами кораблей были Франсиско де Авила, Педро де Альварадо и Франсиско де Монтехо. Руководителем экспедиции Веласкес поставил Хуана де Грихальву.

Результаты превзошли самые смелые ожидания: новые острова и гавани, золото, какао (его зерна служили и денежной единицей), несметные толпы индейцев, только и ожидавших, когда их обратят в рабство. С этими-то радостными вестями Грихальва отрядил к Веласкесу судно Альварадо, как раз давшее течь и сделавшееся малопригодным для дальнейших подвигов, а сам продолжал исследовать побережье. На

карту наносятся река Грихальва, река и гавань Сан-Антонио: те, кто пришел сюда после Колумба, отнюдь не страдали ненужной скромностью. Впрочем, нарекая реку своим именем, Грихальва, по всей видимости, ощутил себя чем-то вроде монарха: местный касик облачил его «с головы до ног в золотые доспехи», а индейцы принесли испанцам в обмен на бусы массу золотых безделушек. Грихальва не знал тогда еще, что погибнет нищим в 1527 году...

Аппетит, как известно, приходит во время еды. Сообщение Альварадо лишало Веласкеса покоя, и он, не дожидаясь возвращения Грихальвы, начал готовить новый флот к Юкатану — на этот раз, как свидетельствует Лас Касас, эскадра насчитывала «девять судов, включая бриг и каравеллы». Командующим он сперва назначил своего земляка Балтасара Бермудеса, но они не сошлись в цене, и тогда разъяренный губернатор вручил эту должность собственному секретарю Эрнандо Кортесу, коего он совсем недавно едва не отправил на виселицу за то, что тот намеревался самочинно переправить в Кастилию многочисленные жалобы испанцев на самоуправство Веласкеса (возможно, не без тайной цели занять его место).

Новый аделантадо, по отзыву Лас Касаса, был «человек горделивый, но веселый и умевший обходиться с людьми соответственно их склонностям». Вот этот-то веселый человек во главе пятисот не менее веселых головорезов и отправился 18 ноября 1518 года на поиски славы и золота, успев принародно из собственной шлюпки послать ко всем чертям своего благодетеля, в растерянности взывавшего с берега к его несуществующей совести. Воистину эти двое стоили друг друга!

Едва успев отойти от берега, Кортес захватил испанский корабль, спешивший с Ямайки на Кубу с грузом солонины для продажи на золотых рудниках. Несколько дней спустя он захватил еще один корабль с продовольствием. После этого он переключился на грабежи побережий и в кубинском поселении Тринидад пополнил свои экипажи сотней испанцев, брошенных Грихальвой на произвол судьбы и ожидавших какого-нибудь судна, которое выручило бы их из западни.

В середине февраля 1519 года Кортес вывел в море



всю свою эскадру, руководимую Антонио Аламиносом, и взял курс к острову Косумель, очень удобно лежавшему напротив Юкатана и служившему как бы естественным плацдармом для его завоевания. Но вмешалась ночная буря. Суда потеряли друг друга, и лишь благодаря предусмотрительности Кортеса, назначившего для такого случая Косумель местом сбора, все обошлось благополучно. Только один корабль, коим командовал камердинер Веласкеса — Франсиско де Морла, заставил подождать себя несколько дней: штормом у него сорвало руль, и буря носила его, неуправляемого, до самого рассвета, когда моряки увидели свой руль ныряющим в волнах и Морла, отличный пловец, подогнал его к кораблю. Кортес уже готов был выступить к Юкатану, как другое судно неожиданно дало течь (все эти мелкие детали красноречиво свидетельствуют о состоянии испанского — да и не только испанского — флота того времени).

Но несмотря на все эти неурядицы завоевание Мексики началось.

Все, казалось, предвещало испанцам успех. Границы их владений раздвигались быстрее, чем можно было пожелать. Но... Испанских монархов удручает одно обстоятельство: в Америке нет *especies* — специй, пряностей, а путь к ним вокруг Африки принадлежит португальцам по Тордесильясскому договору, весьма опрометчиво заключенному его высочеством, поверившим Колумбу. Правда, после того как испанцы убедились, что Колумб и впрямь открыл новый материк, недоверие к нему несколько поколебалось. Но ведь Адмирал уверял еще и в существовании Западного прохода, а он по-прежнему оставался неуловимым. Поход Нуньеса через Панамский перешеек окончательно убедил испанцев в том, что западный путь в Индию — фикция, хотя Южное море все же факт неоспоримый. Но не тащить же караваны волоком через Панаму! Самое обидное заключалось в том, что испанцы не могли достигнуть собственных владений: права на них заявили Васко да Гама и его продолжатели.

При испанском дворе царило уныние, когда неожиданно перед королем забрезжил слабый луч надежды.

В 1517 году в Севилье появился тридцатисемилетний португалец по имени Фернан де Магальяйнш, участник нескольких португальских экспедиций, дважды побывавший в Малакке. В 1515 году он разработал

проект достижения Молуккских островов (островов Пряностей) западным путем и предложил его португальскому королю Мануэлу. Король рассудил весьма здраво. Западный проход искал в 1497–1498 годах италянец Джованни Габотто у берегов Канады, и две его экспедиции, снаряженные англичанами, окончились ничем. В первые годы XVI века этот проход искали там же португальцы – братья Гашпар и Мигел Кортириалы. Результат – тот же. Ни Колумб, ни Нуньес де Бальбоа не смогли внести ничего нового в этот вопрос. В 1514 году португалец Жуан Лижбоа принял за этот проход залив Сан-Матиас, а в 1515–1516 годах испанец Хуан Диас де Солис, первооткрыватель «реки диких птиц» («Уругвай» на языке индейцев гуарани), – устье реки Ла-Платы...

Мануэл грубо отказал Магальяйншу, и тот прибыл ко двору семнадцатилетнего испанского короля Карлоса Габсбурга, внука Изабеллы Кастильской и Фердинанда Арагонского. Чем это кончилось – известно: началом. Как двадцать пять лет назад, когда просителя звали Колумбом. Португальцы с тех пор так ничему и не научились, и история вновь сыграла с ними ту же скверную шутку...

Испанцы и на этот раз оказались куда дальновиднее, они не упустили своего. 22 марта 1518 года Карлос заключил капитуляцию (договор) с Магальяйншем, переименовав его имя в Магеллан, и он приступил к ее осуществлению, преодолевая бесчисленные происки агентов португальского короля и вражду между испанскими и португальскими моряками. На подготовку экспедиции ушло больше года, и лишь 20 сентября 1519 года флотилия вышла из испанского порта Сан-Лукар-де-Баррамеда, в устье реки Гвадалквивир, служившего отправным пунктом многих морских экспедиций, и взяла курс на Канарские острова. В составе экспедиции было двести шестьдесят пять человек экипажа (в том числе сорок три португальца) и пять каравелл водоизмещением до сотни тонн каждая: «Сан-Антонио» («Святой Антоний»), «Виктория» («Победа»), «Сантьяго» («Святой Иаков»), «Консепсьон» («Замысел») и флагман «Тринидад» («Троица»).

От острова Teneriffe эскадра проследовала к островам Зеленого Мыса и оттуда с северо-восточным пассатом к берегам Южной Америки. 13 декабря корабли встали на якорь в бухте Гуанабара, где потом

вырастет город Рио-де-Жанейро, и 26-го, пополнив запасы воды и продовольствия, двинулись к югу в поисках Западного прохода. 10 января 1520 года каравеллы вошли в устье Ла-Платы, достигнув крайней точки восточного берега Южноамериканского материка, где уже побывали белые люди — конкистадоры де Солиса. Две недели Магеллан искал проход, сверяясь с записями де Солиса и особенно своего соотечественника Лижбоа. Приближалась зима, матросы начинали бунтовать, и в марте Магеллан принял решение о зимовке. Пять месяцев моряки прожили на побережье нынешней Аргентины вблизи того места, где потом возник город Сан-Хулиан.

Магеллан, конечно, знал, что он первым прошел вдоль двухтысячекилометрового берега, названного им Патагонией — «Страной большеногих» (так моряки окрестили местных индейцев). Но даже и предположить не мог, как близок он к цели.

24 августа корабли снова легли на южный курс, и... почти сразу же при разведке устья реки Санта-Крус гибнет каравелла «Сантьяго». Четыре оставшиеся 21 октября обнаруживают новую глубоко вдающуюся в сушу бухту и осторожно втягиваются в нее, чтобы обследовать. День проходит за днем, а бухта все не кончается. Берег с левого борта полон каких-то непонятных огней — то ли это костры индейцев, то ли факелы на рыбацких лодках. Моряки называют эту землю Огненной. Бухта петляет, приходится часто высылать вперед на разведку то одну, то другую каравеллу. Одна из них, «Сан Антонио», однажды пропала без вести: как выяснилось впоследствии, штурману удалось убедить команду заковать в кандалы капитана и вернуться в Испанию. «Сан Антонио» притаилась в извилине берега, пропустила мимо себя эскадру и легла на обратный курс.

Пять недель шли корабли вдоль Огненной Земли, и вечером 28 ноября перед ними неожиданно открылось море. Вожде ленный Западный проход наконец был найден, его длина составляла около трехсот миль (шестисот километров). Бухта оказалась проливом, и он до нашего времени носит имя своего первооткрывателя — Магеллана. Магеллан понял, что он вышел в море, обнаруженное Нуньесом де Бальбоа, и переименовал его из Южного в *Mar Pasífico* — Тихое, очарованный спокойствием воды. «Поистине удачно назвали

его Тихим,— писал участник экспедиции флорентиец Пигафетта,— ибо за все это время мы не встретили ни одной бури». Выходной мыс пролива Магеллан назвал Десеадо — Желанным. Она находится на острове Отчаяния.

От этого мыса корабли повернули к северу вдоль чилийских берегов и от 37-й параллели, ставшей знаменитой после выхода в свет романа Жюль Верна «Дети капитана Гранта» и легли на курс вест-норд-вест, который вел в неизвестность.

24 января 1521 года корабли Магеллана впервые за много дней бросили якоря у необитаемого острова Пукапука из полинезийского архипелага Туамоту. Увы, надеждам пополнить здесь запасы провианта не суждено было сбыться. Островок, обнаруженный ими 4 февраля, также оказался бесплодным. Но вот наконец 6 марта корабли подошли к острову Гуам из нынешнего Марианского архипелага. «В продолжение трех месяцев и двадцати дней,— фиксирует в своем дневнике Пигафетта,— мы были совершенно лишены свежей пищи. Сухари, которыми мы питались, представляли собой не хлеб, а пыль, смешанную с червями, загаженную мышами и издававшую поэтому невыносимое зловоние. Вода, которую мы принуждены были пить, была гнила и также вонюча. Чтобы не умереть с голода, мы ели кожу, которою покрывают снасти, чтобы веревки не перетирали дерева. Эта кожа под действием воды, ветра и солнца так затвердела, что ее нужно было размачивать в морской воде в течение четырех-пяти дней. Затем мы пекли ее на углях и ели. Часто мы питались древесными опилками. Крысы продавались по полдуката за штуку, но и за такую цену их невозможно было достать. Но это еще не все. Самое большое несчастье было в том, что нас постигла болезнь, при которой десны распухали до такой степени, что закрывали зубы как верхней, так и нижней челюсти, и люди, пораженные этой болезнью, не могли принимать никакой пищи. Девятнадцать человек из нас умерло... Кроме умерших, было от 25 до 30 матросов, страдавших от боли в руках, ногах и других частях тела...» Эту запись Пигафетта сделал на острове Гуам, когда за кормой эскадры остались семнадцать тысяч километров по Тихому океану и открытые острова Гилберта, Маршалловы и Каролинские.

После трехсуточного отдыха на Гуаме Магеллан

двинулся дальше и в середине апреля провозгласил испанским владением архипелаг Сан-Лазар — будущие Филиппинские острова, точнее, три из них — Самар, Минданао и Себу, а жителей обратил в христианство. Правителя Себу — раджу Хумабона — Магеллан крестил и под именем Карлос (в честь испанского короля) назначил верховным правителем новообретенной колонии. Однако соседний остров Мактан отказался признать его власть и выплатить дань.

Но Магеллан уже загорелся идеей создать на Самаре, Минданао и Себу католическое королевство во главе с королем Карлосом Себуанским и помочь подчинить ему весь архипелаг. А чтобы Хумабон не раскаялся в союзе с Испанией, Магеллан решил преподнести ему Мактан «на блюдечке», эффектно завоевав его без помощи туземцев.

По его наущению правитель Себу организовал против мятежников карательную экспедицию, в ней принял участие и Магеллан. 27 апреля в одной из стычек Магеллан погиб от удара копьем в лоб: уповая на помощь свыше в столь богоугодном деле, он приказал воинам Себу не вмешиваться в битву, и, возможно, это обстоятельство стало причиной его гибели. «Магеллан был наделен всеми добродетелями, — вспоминает Пигафетта. — Он выказывал всегда непоколебимую настойчивость среди самых больших бедствий. На море он сам осудил себя на большие лишения, чем остальной экипаж. Сведущий, как никто, в знании морских карт, он владел в совершенстве искусством кораблевождения, и это он доказал своим путешествием вокруг света, на что никто другой не отважился до него...»

Смерть от цинги, гибель от рук туземцев сильно сократили численность участников экспедиции. Поэтому по приказу капитана «Консепсьона» Хуана Себастьяна де Эль-Кано его корабль был сожжен, оставшиеся каравеллы переукомплектованы, а сам Эль-Кано перебрался на «Викторию».

Обе каравеллы под общим командованием Дуарте Барбосы и Хуана Серрано покинули Филиппины и 9 июля прибыли к Брунею на Борнео, а ровно через четыре месяца, 8 ноября, они уже салютовали из всех своих орудий берегам Молуккских островов. Полтора месяца испанцы набивали трюмы гвоздикой, но когда каравеллы были уже готовы пуститься в дальнейший

путь, стало ясно, что «Тринидад» нуждается в серьезном ремонте. Время муссонов нельзя было упускать, и испанцы принимают решение: «Тринидад» с шестьюдесятью моряками остается на молуккском острове Тидоре и после ремонта возвращается обратно в Панаму, а «Виктория» плывет дальше.

21 декабря 1521 года капитан «Виктории» Эль-Кано отдает приказ сняться с якоря. Каравеллу ведет житель Тидоре в качестве лоцмана. Запасшись по пути провизией на острове Амбон, сахарным тростником на Малуа, воском и сандаловым деревом на Тиморе, испанцы взяли курс на вост-зюйд-вест и, оставив в стороне Суматру, принадлежавшую португальцам, устремились в Индийский океан. Отклонившись от курса к югу из-за ошибки в вычислениях, они открыли уединенный остров, известный теперь под названием Амстердам, выправили курс и 19 мая 1522 года обогнули мыс Доброй Надежды. 10 июля «Виктория» прибыла на острова Зеленого Мыса, где португальцы арестовали тринадцать членов ее экипажа, а 7 сентября вошла в порт Сан-Лукар. Восемнадцать оставшихся на ее борту в живых моряков во главе с Эль-Кано надолго остались единственными, кто совершил первое в истории кругосветное плавание.

Испанцы не прогадали. Даже смерть неистового португальца не остановила торжествующего бега их кораблей. Больше того — их триумф не омрачался больше сознанием, что они обязаны им чужеземцу, выскочке: Хуан Себастьян де Эль-Кано, завершитель дела Магеллана, был баском, почти испанцем.

Карл Габсбург, он же испанский король Карлос I, он же император Священной Римской империи Карл V, осыпает Эль-Кано милостями. Он назначает ему ежегодную пенсию, он жалует ему герб с изображением Молуккских островов и веточки гвоздики, он дарует ему нашлемное украшение — глобус с лентой, на которой написано: «Ты первый обошел меня», он утверждает его членом самых высоких комиссий, он поручает ему снарядить новую, более многочисленную экспедицию к Молуккам.

Едва об этом становится известно португальцам, они требуют рассмотреть вопрос, в каком же все-таки полушарии лежат Молуккские острова, коль скоро португальцы достигают их, плывя на восток, а испанцы — на запад. В апреле 1524 года создается смешанная

комиссия, в ней принимают участие девять португальцев и девять испанцев — по три космографа, штурмана и юриста, — в том числе Эль-Кано и Эрнан Колон, младший сын Христофора Колумба. После тринадцати ни к чему не приведших заседаний комиссии на пограничном мосту Эль-Кано и Колон предъявляют португальцам глобус с нанесенной на него демаркационной линией, определенной Тордесильясским договором. Теперь совершенно очевидно, что если соединить Молукки чертой с этой линией, она, не замыкаясь, окажется в испанских владениях. Португальцам не менее очевидно, что если проделать все это в обратном направлении, права Португалии на острова Пряностей абсолютно неоспоримы. Тогда Эль-Кано показывает португальцам карту своего плавания, те противопоставляют ей свою, попутно обвинив Эль-Кано в подделке. С 20 мая Эль-Кано выходит из дома не иначе как с двумя вооруженным до зубов телохранителями, приставленными к нему императором. (Впоследствии правом иметь двух телохранителей были наделены вице-короли Мексики и Перу.)

5 апреля 1525 года новая испанская эскадра готова поднять паруса. Карл назначает адмиралом рыцаря-иоаннита Гарсию Хофре де Лоайсу, а Эль-Кано — главным кормчим, капитаном каравеллы «Сантиспиритус» («Святой Дух») и преемником Лоайсы в случае его гибели. Карл с готовностью откликается также на просьбу Эль-Кано о выплате ему императорской ежегодной пенсии: он получит ее, как только вернется с Молукк.

На рассвете 24 июля семь каравелл отплывают из Ла-Коруньи к Канарским островам, имея на борту четыреста пятьдесят человек экипажа и пятьдесят три инструкции Карла V. 26 мая 1526 года испанцы проходят Магелланов пролив и достигают мыса Десеадо. К этому времени эскадра уменьшилась почти вдвое: двухсоттонный «Сантиспиритус» затонул в проливе, а стосемидесятитонная «Анунсиада» («Провозвестница») и стотридцатитонный «Сан-Габриэль» («Святой Гавриил») дезертировали еще у входа в него. При выходе в океан внезапный шквал рассеял оставшиеся корабли. Забегая вперед, можно упомянуть, что восьмидесятишеститонный «Сан-Лесмес» («Святой месяц») пропал без вести, восьмидесятитонная «Санта-Мария дель Парраль» («Святая Мария Виноградни-

ца») разбилась, а пятидесятитонная бригантина «Сантьяго», возглавляемая зятем Эль-Кано Геварой, с огромным трудом достигла Мексики.

Лоайса и Эль-Кано продолжал путь на трехсоттонном флагмане «Санта Мария де ла Виктория» («Святая Мария Победоносная»). После смерти Лоайсы 30 июля Эль-Кано становится капитан-генералом, а кормчим назначает своего брата Мартина-Переса. Через неделю, 6 августа 1526 года, Эль-Кано умер на своем корабле, сохранив до конца жизни звание единственного флотоводца, обогнувшего Земной шар. Его похоронили в море, а «Санта Мария де ла Виктория» вскоре погибла у берегов Тидоре. Королевская пенсия не дождалась того, кому она была обещана. Его поглотило море.

История странно распорядилась именами людей великой эпохи. Именем более чем скромного морехода Веспуччи назван континент, открытый Колумбом. Именем Колумба назван более чем скромный клочок открытого им континента — клочок, на который даже не ступала его нога. Имя Нуньеса де Бальбоа как первооткрывателя Тихого океана затмило имена Алонсо Мартина и Антониу д'Абреу. Магеллана очень многие и сегодня считают первым кругосветным путешественником, хотя ему не удалось завершить начатое. А для Эль-Кано, совершившего то, чего не сумел довести до конца Магеллан, не нашлось места в Большой Советской Энциклопедии...

20 июня 1526 года, обеспокоенный отсутствием известий от Эль-Кано, Карл V посылает в Мексику предписание Эрнану Кортесу выслать поисковую экспедицию к Молуккским островам, чтобы заодно доставить оттуда рассаду пряностей, а если повезет — то и садовников. 31 октября 1527 года три корабля под началом его двоюродного брата Альваро де Сааведры покинули берега Америки.

Судьба двух кораблей — «Сантьяго» и «Эспириту Санто» — неизвестна по сей день, флагманская же каравелла — пятидесятитонная «Флорида» — в первых числах марта 1528 года подошла к острову Тидоре. Там испанцы обнаружили оставшихся в живых членов экипажа «Санта Марии де ла Виктории», отбивавшихся от наседавших на них португальцев. Оставив полсотни солдат и матросов в поддержку осажденным, Сааведра 3 июня на полных парусах устремился в Мексику за



подкреплением, но был возвращен к Тидоре ветрами от островов, получивших впоследствии имя Марианских. Боевые действия с переменным успехом продолжались еще около года. В мае «Флорида» снова вышла в море, но Сааведра вскоре погиб, и испанцы во второй раз вернулись к Молуккским островам, но уже не к Тидоре, а к Хальмахере. Там к ним присоединились соотечественники с Тидоре, и все вместе они немного времени спустя попали в плен к португальцам.

Еще когда Сааведра отплывал в свой последний рейс, в южных морях произошло событие, коему тогда никто не придавал особого значения: только что назначенный губернатором Молуккских островов Жоржи Минезиш, отбыв из Малакки к своему губернаторству, был отброшен бурей к юго-востоку от Хальмахеры и... открыл неизвестную землю, названную им островом Святого Георгия (Исла де Сан Хорхе). Это произошло в 1526 году. А двумя годами позже на эту землю наткнулся и Сааведра. Он окрестил ее островом Золота (Исла дель Оро). То была будущая Новая Гвинея.

Ветры, бури, течения, дикари, португальцы, без вести пропадающие экспедиции — и никаких дивидендов.

Владение Молукками после всего этого показалось Карлу V чересчур хлопотным, и 22 апреля 1529 года, получив предварительно от португальцев триста пятьдесят тысяч дукатов, он подписал в Сарагосе договор, устанавливавший линию раздела в семнадцати градусах к востоку от островов Пряностей. Лишь в 1534 году шестнадцать или семнадцать уцелевших испанцев сумели вырваться с Хальмахеры из рук потерявших к ним теперь интерес португальцев, и половина из них вернулась 26 июня 1536 года на родину, завершив вторую в истории кругосветку.

Перемирие с Португалией испанцы использовали как нельзя лучше. Они спешили укрепиться в Америке, сделать ее данницей Мадрида.

В 1532 году участник экспедиции Охеды и завоевания Панамы Франсиско Писарро начинает поход на юг, уничтожает государство инков и в 1535 году основывает город Лиму — столицу нынешнего Перу. Перу открыл сам Писарро в компании с Альмагро, добравшись до перуанских берегов в 1524 году на двух кораблях с сотней человек экипажа.

В 1526 году испанцы начинают завоевание северной области инкского государства – теперешний Эквадор – и строят там крепости, быстро превращающиеся в города, такие, например, как Гуаякиль и Кито.

26 июня 1541 года Писарро погиб при дележе награбленного. Его завоевания продолжает Педро де Вальдивия, участник перуанской кампании. В 1540 году он начинает поход в Чили. В этом же году уезжает в Испанию губернатор и капитан-генерал завоеванной им в 1519–1521 годах Новой Испании (Мексики) Эрнан Кортес.

Вся Центральная Америка и добрая часть Южной заговорили на кастильском наречии. Португальской была только открытая в 1500 году Педру Алваресом Кабралом Бразилия, поскольку ее побережье лежит к востоку от линии, определенной Тордесильяским договором.

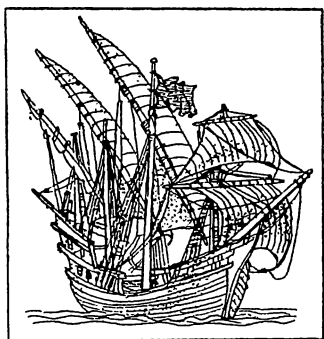
В 1538–1541 годах его католическое величество Карл в развитие сарагосского договора заключает с вице-королем Новой Испании целую серию соглашений на открытие и колонизацию островов в южных морях к западу от линии раздела. Им руководила при этом тайная мысль найти и испанизировать новый, пятый континент. Крест, который Колумб нес на своих парусах в Новый Свет, сияет в небе над тем континентом. Разве это не знак Господа? Разве это не перст указующий? Об этом континенте писали античные авторы. Этот континент – единственный, где может располагаться золотоносная страна Офир, упоминаемая в Библии и не обнаруженная ни в одной известной части света. О каких-то богатых золотом землях на юге повествуют легенды инков...

Южная Земля – вот достойная цель для испанских мореходов!

## Фрагментарий первый

### ИСПАНСКИЕ МОРЯ

После того как 7 октября 1571 года неподалеку от города Лепанто разыгрался последний и впечатляющий спектакль – сражение мощнейших гребных флотов того времени, – весла сделались принадлежностью ма-



Французская каравелла  
1583 года

лых судов да еще каторжных галер. Гребные суда уничтожили сами себя. Навсегда. Единственным и общепринятым двигателем стал парус. Не последнюю роль в его быстром признании сыграли плавания Колумба к Новому Свету и обратно: после них стало ясно, что даже в самых далеких и отчаянных рейсах вполне можно обойтись без весел.

С этим народы Европы и вступили в новую эру своей истории, без особого

сожаления расставшись с эпохой рыцарства — Средневековьем.

Вряд ли кто из моряков резко ощутил смену двух эпох. На всех морях долго еще разгуливали корабли привычных и обжитых типов. Нередки были и гребные: традиция, привычка много значат для человека. Да и парусники, казалось, застыли навечно на той отметке, на какой их оставили средневековые конструкторы.

Поминутно упоминаемые Лас Касасом «корабли» — это не что иное, как широко распространенный в Средние века нао, французский неф, благополучно переживавший в Новое время и едва ли подвергшийся сколько-нибудь заметным изменениям. Корабль как тип судна, имеющий от трех до пяти мачт с прямыми парусами, ведет свою родословную именно от нао. Вместе с другим судном Средневековья — каравеллой — четырехпалубный нао составлял основу испанских флотов. Эти два типа, без преувеличения, господствовали на море, хотя век их был уже определен, взвешен и подсчитан. Англичане и голландцы именовали их каракками, что лишний раз свидетельствует о необычайной близости этих типов «купцов».

Найденные еще в Средние века размеры нао оказались самыми оптимальными, их водоизмещение варьировалось в пределах трехсот-пятисот тонн на протяжении всей истории этого типа судна. Попытка удвоить его в середине XVI века привела к резкому снижению скорости и управляемости, и нао вернулись

к своему первоначальному виду. Правда, в первой половине следующего столетия испанцы создали несколько самых настоящих монстров для перевозки восточных товаров, водоизмещением чуть ли не до полутора тысяч тонн, но они в первых же рейсах оказались легкой добычей пиратов, тем более что нао обычно не имели на борту артиллерии. И испанцы возвратились к проверенному стандарту.

Судя по японским миниатюрам, корпус нао, как правило, окрашивался в черный цвет, но делать в связи с этим категорические выводы представляется опрометчивым, так как эти миниатюры, вполне понятно, соответствовали японским живописным канонам, где цвет должен был отвечать устоявшимся традициям.

Они были чудом своей эпохи, но они пережили ее и теперь выглядели неуклюжими черепахами рядом, например, с бригами, столь же часто бороздившими воды испанских морей и по существу представлявшими собой двухмачтовый нао с таким же парусным вооружением.

Быстроходный и узкий бриг был судном принципиально нового типа. Он — первый в плеяде тех, кто дожил до наших дней лишь с незначительными усовершенствованиями, отражающими естественный прогресс в морском деле.

В древности нередко название типа судна происходило от названия того народа, где это судно заимствовалося. Хрестоматийный пример — либурна, заимствованная римлянами на Либурнийском побережье Далматии, населенном племенем либурнов. Быть может, этот обычай сыграл каким-то образом свою роль и при «крещении» галеры («гребное судно галлов» или галатов, обитавших в Малой Азии): во всяком случае, так *могло* быть. Могло быть и то, что гатами называли нефы в честь аквитанского племени гатов, населявшего берега Гаронны в районе французского города Аген.

Но если применительно к галере и гату об этом можно всерьез поспорить и выдвинуть иные этимологические версии, то более, то менее правдоподобные, то слово «бриг», как и «либурна», допускает лишь единственное толкование, ибо во всех языках оно стоит особняком. И его несомненно следует связать с пиратским племенем бригов, обосновавшимся на островах, получивших имя Бригеидских (ныне Далматинские), или с морским племенем бригантов (бриган-

тив), чьим основным местообитанием в I–II веках были Шотландия (район города Йорк) и юго-восточная Ирландия (провинция Вексфорд). Греческий географ Страбон, правда столетием раньше, отличает фракийских бригов (или бригийцев, фригийцев) от германских бригантиев, но, думается, делает это напрасно. К тому же он неправильно называет кельтское племя германским: brigh на кельтском – «сила», а briga – собрание людей, то есть, народ, племя. Миграция бригов на восток и превращение их в бригантов отмечено во многих названиях городов Европы: Бригеттио (ныне Сень, Венгрия), Бригантия, или Бриобанна (Брегенц в Австрии), Бригантио и Бригиозий (Бриансон и район Лиможа во Франции), Бригетий, Бригантий и Бригантий Флавия (Браганса, Ла-Корунья и Бетансос в Испании)...

Итак, бриги. Как и либурны – морское племя, чье имя сделалось нарицательным в значении «пират». Как и либурны – обитатели Далматинского побережья. Не наводят ли все эти совпадения на мысль, что пираты этого региона, поневоле «подарив» римлянам либурну, изобрели другой тип судна, превосходящий ее по качеству?

Но «бриг» как название судна зафиксировано впервые в XVIII веке! Так считается... Трудно, однако, объяснить явно уменьшительное от него «бригантина», появившееся тремя веками раньше, хотя существует и противоположное мнение, что «бриг» – это как раз сокращение от «бригантины». В немецком языке слово Briganten означает разбой, грабеж на большой дороге, а Brigant – того, кто этим занимается. В английском и французском ему соответствует brigand. В некоторых справочниках можно найти, что бригантина (а иногда и бриг) – «разбойничье судно»...

Поэтому бриг обычно и называют французским, реже английским типом судна и датируют его появление XVIII, а иногда даже XIX веком. Но каким же тогда чудом попал он на страницы хроники Лас Касаса, сочиненной в первой половине XVI столетия? Упоминаниями бригов буквально пестрят его рассказы, где действие к тому же разворачивается в испанских морях, не выдавших еще ни английского флага, ни французского...

Быть может, ключом к биографии брига можно считать одну фразу, оброненную остроглазым Лас

Касасом. Он пишет, что некий Педро де Исла из города Санто-Доминго на Эспаньоле «приобрел то ли бриг, то ли маленькую каравеллу, нанял восемь или десять человек экипажа» и отправил в разведывательное плавание к Багамским островам. Бриг всегда упоминается Лас Касасом особо: «пять кораблей и один бриг», «суда и бриги» — это можно продолжать до бесконечности. Но приведенная фраза говорит о том, что испанский бриг легко можно было спутать с небольшой каравеллой. Вопрос только — в чем заключается сходство, в силуэте корпуса или в парусном вооружении, и в чем отличие.

Прежде всего, легковооруженный бриг имел меньшую осадку и мог пройти там, где пасовали другие суда. Его длина редко превышала тридцать метров, ширина — девять и тоннаж — триста тонн. На открытой палубе брига обычно было не меньше шести и не больше двадцати четырех орудий, а достаточно вместительный трюм глубиной до шести метров обеспечивал бригау достаточно долгие рейсы. Каперские американские бриги времен войны за независимость имели на своих палубах отряды от семидесяти человек до полутора сотен. Малой осадкой, видимо, объясняется его популярность в разведывательных плаваниях по Карибскому морю. Когда Кортес со своей «святой братией», как не без юмора именует пиратов Лас Касас, отправился к Юкатану, он «плыл вдоль самого берега, а бригам дал приказ подойти к суше еще ближе и поискать корабль, который отбил в бурю». Это качество несомненно связано с конструкцией корпуса. С парусным вооружением, скорее всего, связано другое отличие брига — его быстроходность, почему его охотно использовали как посыльное и связное судно. Никуэса, например, преспокойно отправил однажды в рейс пять своих кораблей в сопровождении брига, а один бриг оставил для себя в порту: его задержало на берегу неотложное дело, и на этом бриге он намеревался догнать свой флот.

И еще одним немаловажным достоинством обладали эти бриги: они были очень легки в постройке, и именно их строили испанцы в экстремальных обстоятельствах. Например — Васко Нуньес де Бальбоа: он и его спутники довольно быстро нарубили деревьев для четырех бригаов, обтесали их на месте и сплывали по реке к морю, к месту постройки, где, естественно, не

было ни верфей, ни стапелей. Точно так же, на живую нитку, сооружались и корабли. Один из участников экспедиции Кортеса, Хиль Гонсалес де Авила, построил однажды себе флот, но пока он подготавливал снаряжение для похода, «за двадцать дней все его суда и бриги превратились в труху». После этого дело двинулось не столь бойко: пока отбирали и снимали с погибших на суше кораблей пригодные доски, пока выбирали в лесу новые деревья, валили их и обтесывали, а потом доставляли к месту строительства, минул почти год. И все же три больших корабля и один бриг готовы были к этому сроку поднять паруса.

Судя по этим качествам и ряду других, бриг испанских морей — это военное судно, в отличие от торговой каравеллы. Потому-то их постоянно и противопоставляют, потому-то бриги — эти ангелы-хранители — и включаются при малейшей возможности в составы эскадр. И происхождение их названия, вполне вероятно, не имеет ничего общего с английским... Впрочем, нечто общее все же есть: испанское *briga* означает «борьба, сражение, схватка», то есть тот же разбой, пиратство.

Вообще-то назвать конкистадоров моряками-профессионалами трудно. Несмотря на свои природные пиратские наклонности, они то и дело попадают в нелепые или комичные ситуации. То они по примеру индейцев спешно обдирают кору с деревьев, размягчают ее, смешивают с травой и замазывают ею щели в суденышках, предназначенных к выходу в море, не успевшее еще успокоиться после шторма. То противный ветер буквально сдувает их с курса и вынуждает искать спасения на якоре у берега. То главный кормчий флота никак не может припомнить, где он что-то открыл в прошлом году, потому что у него нет карт, а может быть и есть, но он забыл нанести на них это свое «что-то». То прекрасное с виду судно внезапно дает такую течь, что два насоса не в состоянии навести порядок в трюме.

Ко всему этому стоит еще, пожалуй, добавить для полноты картины, что тесноту и панику на палубах испанских судов многократно усиливали во время шторма находившиеся здесь же лошади в полном боевом снаряжении; срывающие крепления корабельные шлюпки и бочки с водой; угрожающие гибелью

своим же хозяевам плохо закрепленные пушки... Нет, даже самый отчаянный моряк наших дней вряд ли решился бы оторваться от берега на этих плавучих гробах. А испанцы завоевывали на них мир, помогая себе мушкетами, аркебузами, а чаще — мечами, «которые очень хороши при подобных обстоятельствах, ибо рассекают пополам незащищенные тела».

Со временем испанские моряки немало переняли у местных жителей. Уже у Лас Касаса без всяких пояснений упоминается каноз. А это означает, что какие бы то ни было пояснения к этому слову испанский миссионер, весьма дотошный в деталях, полагал излишними. Впрочем, с каноз дело обстоит вовсе не так просто, как может показаться.

Его нередко считают судном Карибского моря, почему-то забывая о том, что Нуньес де Бальбоа и его веселые головорезы встречали эти лодки в достаточном количестве и на побережье Тихого океана. Скорее, этот тип судна принадлежит всему Американскому континенту, от Аляски до Огненной Земли. Его называют также «каноа», «кану» и другими местными именами, сохраняющими, однако, свое корневое звучание. В этом ряду следует, возможно, упомянуть и сходный по конструкции и назначению эскимосский каяк. Известны каноз и на некоторых островах Тихого океана.

Как правило, это длинные и узкие лодки, выдолбленные или выжженные из одного древесного ствола (карибское слово «каноз» и означает «моноксил»). Но не обязательно. Гаитянские каноз, например, рассчитаны на такое количество гребцов — от тридцати до восьмидесяти, — не считая пассажиров и груза, что заставляет сомневаться чисто арифметического порядка: реально ли все это применительно к моноксилу (долбленке)?

Разрешить эти сомнения можно единственным способом — если вспомнить столь же высокомореходные моноксилы русских летописей, долбленные ладьи. Они во многом напоминают каноз: такая же легкость и быстрота в изготовлении, такая же мореходность, такая же малая осадка. Видимо, они сопоставимы и по размерам. На русских моноксилах было до сорока гребцов-воинов, а в дальние походы они прихватывали с собой также скот, провиант, запасной рангоут и та-





Переноска лодки посуху. Рисунок из книги Олауса Магнуса «История северных народов», 1555

келаж и вообще все, что считали необходимым. Так какое же дерево нужно отыскать, чтобы построить из него этакую долбленку! А целые флоты долбленок?

Другое дело — если цельнокроеным был только киль, а к нему наращивалась обшивка: ведь русские лоды имели еще и высокий фальшборт. Такие суда были известны и арабам (дау), и индийцам (коландий). Их строители могли проводить различие между подлинной, «чистой» долбленкой и долбленкой с наращенными бортами, а могли и не проводить. Разумеется, все эти суда заметно различались размерами, диктуемыми длиной древесного ствола.

Таковы, судя по всему, и каноэ. Те, что повстречались разведчикам Нуньеса, были невелики. Дело случая...

Исходя из области распространения каноэ, можно считать их разновидностью и индейскую пирогу, или пирагу. Пирога, как и каноэ, могла строиться как моноксил, но часто изготавливалась и из древесной коры. Были ли изначально первые, более прочные, боевыми челнами и «судами дальнего плавания», а вторые — речными и каботажными, — вполне возможно, хотя четких указаний на такое деление нет.

«Дай коры мне, о Береза!» — с такого или похожего

заклинания начиналось строительство корьевых лодок. Как правило — начиналось в мае, когда кора еще не сделалась хрупкой, а между нею и древесиной бродит весенний сок. Кора березы или вяза между нижними ветками и комлем кругообразно взрезалась острым ножом. Потом глубокий и точный надрез сверху вниз соединял эти два. Его длина (или высота) определяла длину будущего судна.

Далее наступал самый ответственный момент: специально изготовленными острыми деревянными клиньями кора осторожно и равномерно отделялась по всей высоте вертикального надреза, так что получалось широкое полотнище. Обшивка была готова.

Теперь следовало позаботиться о бортах. Для этого срезались ровные, длинные и крепкие ветки кедра. Из них делалась каркасная рама — два сильно вытянутых полушария наподобие луков, туго связанные одно с другим своими «тетивами» и подкрепленные доброй полусотней распорок-шпангоутов сантиметровой толщины. Для связывания всех частей корпуса шли тонкие волокнистые корни лиственницы, особым способом вытянутые и выровненные. Ими же пришивалась кора-обшивка к раме. Между краями бортов иногда устанавливались распорки наподобие бимсов, их длина редко превышала один метр. Вдоль бортов изнутри могли пропускаться десятка полтора толстых прутьев-стрингеров, а поверх бортов — нечто вроде планширя.

Затем смолой и соком ели или других хвойных пород наглухо замазывались и заравнивались все швы. При этом главное внимание уделялось днищу, особенно в его диаметральной плоскости.

Наконец готовое судно украшалось орнаментом или разного рода изображениями: их наносили ежовыми иглами, окрашенными соком тех или иных ягод, искусно подобранных по цвету.

Так выглядела типичная североамериканская пирога, превосходно описанная американским поэтом прошлого века Генри Уодсвортом Лонгфелло.

И каноэ, и пирога могли управляться либо веслами, либо гребками — по потребностям, вкусам и обстоятельствам. Чаще — гребками. В английском гребок так и называется — «весло каноэ», а местное, коренное его название — пагайя.

Слово «пирога» тоже считается обычно местным,

карибским. Однако с не меньшими основаниями его можно считать и испанским, особенно в варианте «пирагва»: *pira* (одно из значений – прогуливать, прогуливаться), *agua* (вода). Но если тут все же есть известная доля сомнений, то они развеиваются, если вспомнить еще один тип судна, появившийся в Америке во времена испанского владычества и вышедший из широкого употребления лишь к концу XVII столетия.

Это судно – быстроходное, узкое, остроносое и плоскодонное – очень похоже на пирогу и каноэ. Оно великолепно было приспособлено для мелководий и служило, как правило, для перевозок между берегами или островами, то есть использовалось как паром. Его называли *периагва*, и это слово предельно точно отражало его назначение: греческое *peri* – «через», латинское *aqua* или испанское *agua* – «вода». Всё вместе – переправа через воду. Очень может быть, что и традиционное название «пирагва» писалось вначале через «е». Тогда это чисто латинское слово: *per* по-латыни – «через». Такая вероятность очень высока, ибо в те времена латынь была международным языком всех католиков, к коим принадлежали и испанцы. И в этом случае *периагва* может являть собой эволюцию *пирагвы*. Как бы там ни было, если оба эти названия – *пирагва* и *периагва* – и принадлежат индейцам, то вернее всего – испанизированным индейцам. Не испанцы заимствовали у них, а они у испанцев.

*Периагвы* бывали одно- или двухкорпусными наподобие *катамарана*, и это тоже может внести кое-какой штрих в их биографию. *Катамараны* не были известны в Америке, и вполне вероятно, что двойная *периагва* родилась после того, как испанцы побывали, и не раз, на островах Тихого океана, где *катамараны* очень распространены. Неудивительно, если только после этого и североамериканские индейцы додумались связывать свои пироги жердями попарно и научились ходить на этих импровизированных *катамаранах* под парусом, серьезно выигрывая в скорости.

Количество разновидностей *периагв* не поддается учету, тем более что такой учет никогда и никем не велся, но обычно это судно достигало десяти-двенадцати метров в длину и имело две мачты без вант, оснащенные косыми рейковыми парусами, управляемыми шкотами. На *периагвах* удобно было передвигаться от острова к острову или без особых хлопот

пересекать широкие устья рек. Их экипаж мог состоять всего-навсего из трех человек — кормчего у румпеля и двух матросов, по одному на каждую мачту: этого было вполне достаточно, чтобы управляться с оснасткой периагвы, обманчиво сложной на вид.

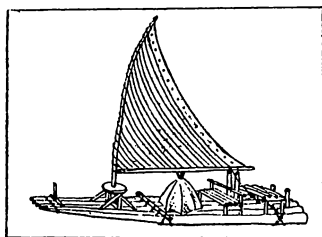
Впрочем, в те героические времена мало кого пугали и настоящие, непридуманные сложности...

В чем, в чем, а в однообразии типов судов испанцев упрекнуть невозможно. Исторически, правда, сложилось так, что с этой нацией связывают только каравеллы (потому что на них плавал Колумб) и галеоны (потому что с ними ассоциируются кровь и золото пиратов).

Забыты периагвы и жангады — плоты из одного ряда бревен, с латинским парусом и нередко жилой хижиной. Жангада, правда, изобретение португальское, но ею пользовались во всей Южной Америке, не только в Бразилии. Этот плот стал хорошо известен в Европе после выхода в свет романа Жюль Верна «Жангада» в 1881 году.

Вовсе утратил национальность бриг.

Мало кто помнит о том, что благодаря именно Испании вошло в европейские флоты весельно-парусное судно с итальянским названием фелука: по-итальянски это слово означает шляпу-треуголку — именно ее вспомнили итальянцы при виде летящей по ветру фелуки с наклоненными вперед мачтами, оснащенными полотнищами латинских парусов (их площадь достигала сотни квадратных метров — при водоизмещении судна до ста пятидесяти тонн!). А между тем это судно вместе с названием (арабское «фулука») испанцы заимствовали у берберийских пиратов, и уже от них оно перешло и к итальянцам, и к французам... Длина фелуки редко превышала пятнадцать метров, ширина — пять, высота борта — два, а экипаж — тридцать человек. Лишь в XIX веке все эти цифры заметно уменьшились — когда фелука, сохранившаяся к тому времени в основном в Испании и Юж-

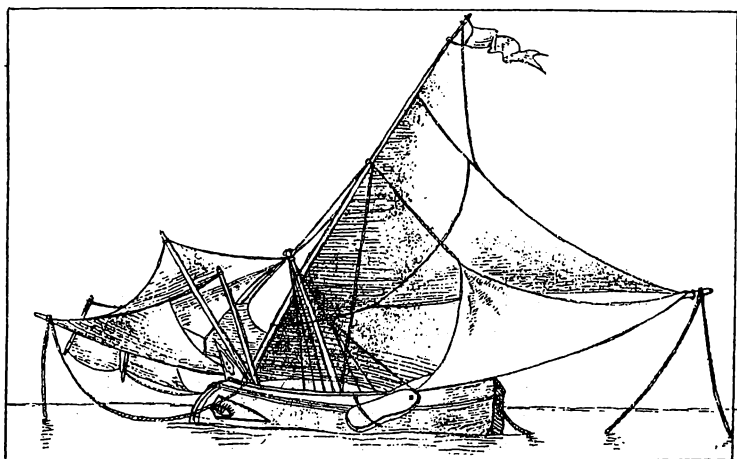


Южноамериканская жангада

ной Франции, была приспособлена для портовых нужд и стала служить лоцманским или таможенным судном. Ею также очень охотно пользовались контрабандисты.

По крайней мере с XVI столетия испанские корабли конвоировались и обслуживались вооруженными шестидесяти-семидесятитонными суденышками, которые испанские адмиралы, родовитые гранды, презрительно называли «патаче» – посудина, корыто. Патаче можно было встретить в XVII веке и в военных флотах Блистательной Порты – а претендуют на изобретение этого типа почему-то англичане и французы! Позднее-то оно появилось и у них под названием паташ или паташа и выполняло роль патрульного или таможенного (как фелука), пассажирского и почтового – но при всем при этом название паташ нередко переносилось и на суда других типов, в том числе на крупные военные корабли.

Вплоть до XIX века дожила испано-португальская десяти-пятнадцатиметровая рыбацкая мулета («костыль», слово, больше знакомое нам по сценарию корриды), получившая такое странноватое название по расположению своего рангоута: длинный, сильно задранный вверх бушприт, округлые оконечности и далеко выступающая за корму наклонная мачта, напоминающая «кормовой бушприт», или «контрбушприт»,



Португальская мулета из дельты Тахо

в самом деле уподобляли мулету верхушке костыля. Такая конструкция мачты позволяла ставить на ней латинский парус гипертрофированной величины, какого не выдержало бы ни одно другое судно таких размеров: его площадь превышала площадь всех парусов фелуки – судна такой же длины!

Родства не помнящим стал и барк – еще один тип, заимствованный испанцами, как и фелука, на северном побережье Африки, но, тоже как фелука, нередко выдаваемый за голландское и даже итальянское судно (по ассоциации с песней баркаролой, что ли?).

Барк несомненно ведет свою родословную из Древнего Египта и Персии – от знакомых нам из Геродота бар-ит, коптских бари, древнегреческих барис. Из названия этих мощных грузовых судов в древнегреческом лексиконе появилось еще одно понятие: баро (груз, кладь), известное уже Полибию, – и огромное гнездо родственных слов. Песчаные «грузы», откладываемые течениями рек в их устьях, тоже стали называть барами (испанское *bagga*). Через среднелатинское *bagisa* у арабов появилась тяжеловесная бариджа, у ромеев, итальянцев и испанцев – барка (большая лодка), далее у испанцев – баркаллана (паром), баркаса (баркас, шаланда, лихтер), баркалонга (рыбачья лодка – «длинная барка») и барко (судно, корабль). Последнее у германских народов – англичан, голландцев, немцев, шведов – превратилось из родового понятия в конкретный тип судна. (В испанском от тех времен, когда *bagso* означало просто судно, по сию пору сохранилось внушительное гнездо сугубо морских понятий, начинающихся с *bag*: причаливать, сезень и найтов, швартов и румпель-тали, лавировать, съезжать на берег в лодке, наветренная сторона, сектор лага, маленький паром, лохань.)

Барк, одно из наиболее типичных судов парусного флота, имел долгую и счастливую судьбу, он повлиял на появление и развитие других типов, а особенно на их оснастку, и бороздит моря-океаны по сегодняшней день как учебный корабль. Но эти барки сильно отличаются от своих предков. Барк имел прямое парусное вооружение на всех своих мачтах (от трех до пяти), кроме бизани, а водоизмещение доходило до десяти тысяч тонн. Характерной его особенностью было (не всегда, правда) отсутствие бушприта.

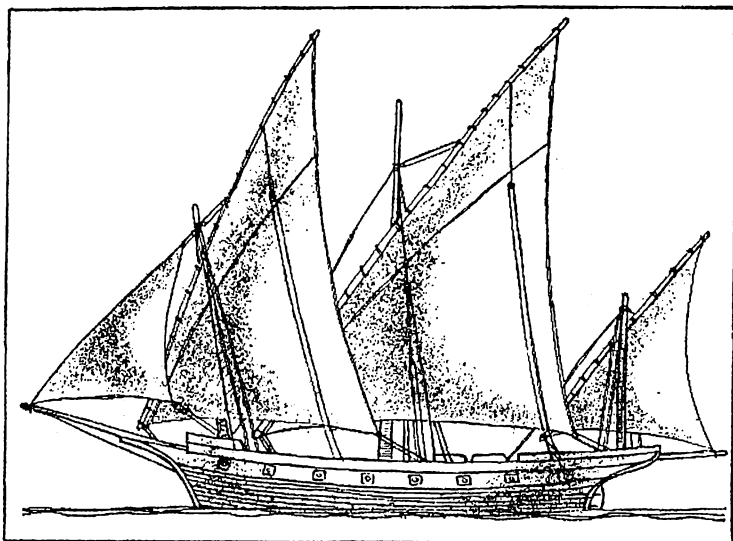
Можно сегодня увидеть и еще один тип испано-

португальского судна – маленькую и широкую двух-мачтовую рыболовную ланчу, заимствованную в XIX веке у берберийских народов с совсем иной целью. Португальцы теперь оснащают ланчу треугольными или трапециевидными парусами, закрепляя их галсовые углы на мачте. Испанские же рыбаки сохранили первоначальную – рейковую прямоугольную. Ланча имеет от десяти до восемнадцати весел на каждом борту. Она может быть палубной и беспалубной.

Ланча, по-видимому, была впервые построена в латиноамериканских колониях. Она оказалась идеально приспособленной для плаваний по Амазонке, Ориноко или Паране, а также от острова к острову в Карибском бассейне. По-испански *lancha* – лодка, барка, а словом *lanchada* в Южной Америке обозначают порцию груза, перевозимую ланчей за один раз, то есть это по существу единица грузоподъемности. Ланчу принесли с собой португальцы и в южные моря. В Малакке и Китае она известна под названием ланта или лантеа. Там это грузовое весельное судно в восьмью гребными банками на каждом борту, способное принимать на борт до восьмисот тонн и курсировавшее главным образом между Макао и Кантоном.

Ланча – это судно-гибрид. Свою большую ширину, плоское днище и шалаш или тент в корме она взяла от жангады, сильно наклоненную назад бизань-мачту, выступающую за пределы корпуса, – от мулеты, а вертикальную фок-мачту, вынесенную чуть ли не к форштевню, – от французского шассе-маре, речь о котором впереди. Такая ланча оснащалась большими прямоугольными парусами – по одному на каждой мачте – и имела иногда от одного до двух десятков пар весел. Эти суда использовались так же, как периагвы: перевозили пассажиров и скот. Оба эти типа явились преемниками пиренейской тафореи, служившей для переброски конницы и артиллерии и канувшей в Лету еще в XVI веке.

Некоторыми своими чертами напоминает тафорею и каталонское мистико, заимствованное в XVIII веке у тунисских пиратов. Название странноватое: «мистический». С некоторой натяжкой его можно перевести как «призрак» или, скорее, «оборотень». Это двух- или трехмачтовое судно испанцы использовали для каботажных грузовых перевозок, но оно могло и отстрели-



Мистико

ваться от преследователей: в кормовом фальшборте были прорезаны орудийные порты. Возможно, этой трансформации судно и обязано своим названием. Единой парусной оснастки для мистико не существовало, оно могло нести любые паруса — прямые или косые — и в любой комбинации, по вкусу своего капитана, отчего иногда считают, что это название отражает не тип судна, а класс. Только на передней мачте непременно наличествовали два фор-стакселя. К началу XX века мистико были забыты.

Испанские корабли, детища Нового времени, как никакие другие удерживали родственные нити, тянувшиеся из Средневековья. Но именно им суждено было стать родоначальниками флотов грядущих эпох.





*Круг второй*

**ДУНОВЕНИЕ  
ГОСПОДА**



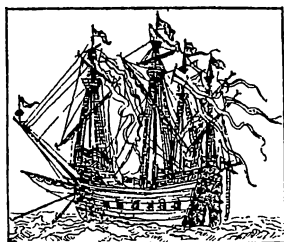


од, предшествовавший отплытию Магеллана, оказался богат событиями для Испании. Вполне возможно, что эти-то события и сделали испанского монарха куда сговорчивее относительно новой экспедиции, нежели его соседа.

В 1519 году Кортес выступил на завоевание Мексики, основал 21 апреля город Веракрус («Истинный крест») и в течение ближайших восьми лет сокрушил две великие, но, увы, языческие цивилизации Северной Америки — ацтеков и майя.

В 1519 году мавританский пират Хайрэд-Дин стал Барбароссой II, пашой всего Алжира, после чего испанским капитанам не оставалось ничего иного, как засунуть поглубже на дно своих рундучков карты Средиземного моря. Надолго ли? Кто знает...

В 1519 году (по другим данным — в 1518-м) в водах Карибского моря впервые было зафиксировано появление английских пиратов — появление эпизодическое, вызванное, скорее всего, каким-нибудь штормом или поломкой руля, но тем не менее... Это был двухсотпятидесятитонный корабль, точно рассерженный еж оцетинившийся пушками. Он притаился в одной из укром-



Английский военный корабль начала XVI века

ных бухточек Пуэрто-Рико, и его экипаж за стуком топоров не услышал плеска буруна испанской каравеллы, показавшейся у входа в ту же бухту. Испанский капитан не поверил собственным глазам, но все же на цыпочках убрался восвояси. Он был настолько ошеломлен видом британского флага, что чувствовал, вероятно, — подобное донесение не примут всерьез. И не сообщил об этом инциденте ни одной живой душе. Но какой-то честный патриот из его экипажа не замедлил оповестить Севилью, и губернатор получил высочайшую выволочку за то, что в его водах безнаказанно разгуливают подданные Генриха Тюдора. Рикошетом досталось и капитану, но поезд, как говорится, ушел...

Когда папа делил весь мир между Испанией и Португалией, он не забыл предусмотреть возможность самозванства, и корабль любой третьей страны, вышедший в Атлантику, согласно его воле расценивался как пиратский, а команда этого корабля причислялась к еретикам (ибо только еретик способен не подчиниться воле Ватикана). Иными словами, такой корабль автоматически оказывался вне закона, и захват его или потопление было делом богоугодным. Вот почему появление англичан у берегов Центральной Америки настолько мало взволновало самоуверенных испанцев, а те, кто упустил законный приз, вызвали монаршьё неудовольствие. И теперь мы даже не знаем имен первых британских пиратов Карибского моря. Беглое упоминание в одном из урочных отчетов — вот и все. Ах, как же были тогда недалёковидны кастильские гранды! Прозрение придет к ним гораздо позже, когда ничего нельзя уже будет поправить...

На циферблате времени уже ясно обозначилось начало конца испанской монополии на американские воды, и это отчетливо видели все, кроме самих испанцев. Хотя исторический опыт мог бы их научить, что нельзя открыть что-нибудь стоящее только для себя самого. В том числе и Америку. Прошел какой-нибудь

год-другой – и испанцам пришлось уже столкнуться с целой эскадрой, тоже под чужим флагом. На этот раз на нем была вышита саламандра Франциска I, сменившая дикобраза Людовика XII. Сколько было кораблей, мы не знаем, но имена двух капитанов известны хорошо. Собственно, имя было одно – Жан. Различно звучали лишь фамилии – Анго и Флери.

Первый был оружейником из Дьеппа, за свои подвиги в испанских морях он получил от Франциска I дворянство и стал впоследствии главой богатейшей торгово-пиратской фирмы, располагавшей целым флотом отлично оснащенных судов и огромным штатом картографов, навигаторов и ученых разных специальностей. Среди его потомков был Луи Анго – побочный сын Людовика XV, приходившийся прадедом по материнской линии прославленному поэту XIX века Жюлю Амедю Барбе д'Оревилли.

При том же дворе Людовика XV и, в XIX веке, Луи Наполеона встречается и фамилия второго: это знаменитый Андре Эркюль де Флери, кардинал и воспитатель Людовика, и граф Эмиль Феликс Флери, генерал и в 1869–1870 годах посланник в Санкт-Петербурге. Имели ли они какое-то отношение к Жану Флери – неизвестно в точности, хотя оба эти вельможи, бесспорно, могли бы гордиться таким предком. Достоверно же то, что Жан Флери был капитаном корабля, входившего в эскадру Анго.

Впрочем, не исключено и то, что кораблей было всего два, хотя тут есть сомнения прежде всего арифметического порядка. Не утруждая себя понапрасну поисками добычи, Анго предпочитал терпеливо дожидаться, пока она сама приплывет к нему в руки. И поэтому крейсировал примерно на тридцать седьмом градусе северной широты, между мысом Сан-Висенти – юго-западной оконечностью Пиренейского полуострова – и островами Санта-Мария и Сан-Мигел, самыми восточными в Азорском архипелаге.

Терпение его было вознаграждено, и не единожды. В один прекрасный день 1521 года банкиры Севильи не дождались сразу трех каравелл с сокровищами западных Индий, а год спустя Флери повторил этот подвиг уже самостоятельно (Анго в это время занимался другим «делом»). Вот этот-то второй эпизод и наводит на мысль: мог ли Флери на одном корабле захватить сразу три каравеллы? Ведь одна, а то и две вполне

успели бы удрать. Другое дело, если пираты располагали целой флотилией и, что весьма вероятно, каперским свидетельством христианнейшего монарха Франции.

Анго и Флери хорошо знали, что делали. Им и в самом деле ни к чему было гоняться за испанскими кораблями. Сокровища, какие не снились и царю Соломону, методично совершали один и тот же путь. Точнее — два.

Первый начинался неподалеку от мыса Сан-Висенти, в гавани Севильи — Сан-Лукар-де-Баррамедэ, единственной, имевшей право торговли с Америкой. Там партнерами Севильи были Номбре-де-Дьос, заложенный Никуэсой, Веракрус и Портобело. Ежегодно весной из Испании в Новый Свет спешил так называемый «серебряный флот», чтобы забрать в Веракрусе сахар и табак, кошениль и индиго, а главное — серебро и медь.

В том же Сан-Лукаре подготавливался и второй флот — «золотой», регулярно, тоже один или два раза в году циркулировавший между Старыми Новым Светом. Его главной целью была колумбийская Картагена. Товары «золотого флота» были в основном те же, что «серебряного», только вместо серебра и меди в трюмы его галеонов загружали золото Перу и изумруды Гренады.

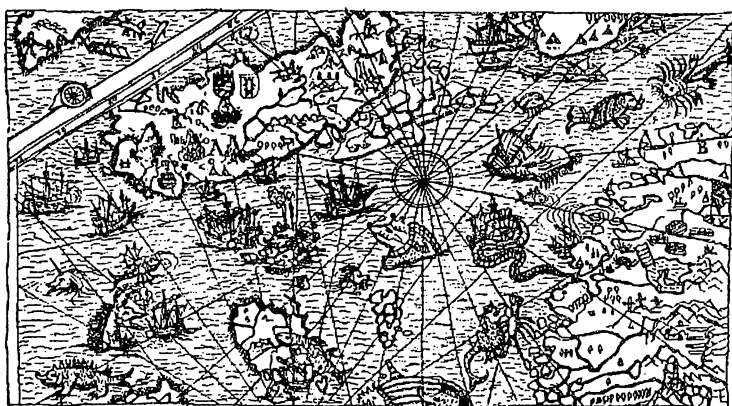
Многие галеоны шли в Америку с грузом ртути: она нужна была для очистки золотоносных и серебряносных руд.

Из Сан-Лукара корабли шли вдоль берегов Америки до Канарских островов или до островов Зеленого Мыса, дальше трасса примерно повторяла маршрут Колумба и приводила либо к Малым Антильским островам, либо к Багамским, отсюда корабли брали курс на Гавану и наконец достигали гавани Веракрус в Мексике или — через колумбийскую Картагену (такой же промежуточный складочный порт, как Кальяно в Перу) — Портобело в Панаме. Такова была первая половина пути «золотого флота».

Собственно золотым или серебряным он становился в Веракрусе, Картагене или Портобело. Оттуда отяжелевшие корабли возвращались к Гаване, служившей постоянным местом сбора, и дальше шли уже совместно к берегам Флориды, где их подхватывал Гольфстрим и доставлял прямехонько к Азорским

островам, а оттуда не составляло никакого труда добраться до Сан-Лукар-де-Баррамеды. Весь этот кольцевой маршрут соблюдался столь неукоснительно, будто его предписал сам папа. Естественно, что он не мог долго оставаться тайной, и испанцев поджидали у порога их родного дома многие, кому хватало сообразительности рассчитать направления течений и ветров. Такие, например, как англичанин Робер Ренеджер, захвативший примерно в те же годы со своими пятью кораблями испанский галеон «Сан Сальвадор», дабы столь простым способом возместить стоимость конфискованного у него в Испании груза (по крайней мере, такое объяснение он выдвинул в свое оправдание по возвращении в Саутгемптон).

Три каравеллы, захваченный Жаном Флери в 1522 году, надолго сделали его хозяином положения в афро-европейских водах. Мало того, что это были именно те корабли, на коих Кортес отправил из Веракруса в Севилью награбленные в Мексике сокровища, принадлежавшие последним властителям инков — Монтесуме и Куаутемоку. Маски и идолы из чистого золота; рукописи и разного рода украшения; ограненный в виде пирамиды изумруд в кулак величинной; драгоценные ткани и сосуды — они, конечно, тоже не были лишними. Но подлинным сокровищем для пиратов, воистину не имеющим цены, оказался набор сверхсекретных морских карт с подробно нанесенным на них маршрутом «золотого флота». В марте



Испанская карта XVI века

1524 года, внимательно изучив трофейные испанские документы, Флери захватил еще один испанский корабль — на этот раз у Канарских островов. Через два года и два месяца испанские документы фиксируют еще один такой же подвиг Флери, и можно не сомневаться, что в подобные отчеты включались только воистину бедственные для испанцев случаи. Полтора года спустя Флери был наконец схвачен и в ноябре 1527 года повешен в Испании.

Но кровопускания «золотым флотам» продолжались. Эти флоты стали теперь исчезать один за другим, но должно было пройти еще пятнадцать лет, прежде чем твердолобые испанские монархи признали свое бессилие перед пиратами в собственных, как они считали, водах. Никакие молитвы «Мадонне мореплавателей», превосходно изображенный в 1530–1535 годах Алехо Фернандесом и помещенной в капелле севильского Алькасара (где она благополучно пребывает по сей день), не помогали. Лишь в 1537 году Карл осознал наконец всю серьезность сложившейся ситуации и ввел нерушимые правила для своих капитанов. Ни один из них не имел теперь права совершать сквозные одиночные рейсы через океан, «золотые и серебряные флоты» (не менее трех десятков судов) стали сопровождаться конвоями, а в состав каждого экипажа отныне включали определенное число — в зависимости от ценности груза — вооруженных до зубов солдат. Это было возрождение античной противопиратской практики, известной и в Средние века под названием «адмиральство». Вот и теперь капитаны галеонов выбирали из своей среды старшего — адмирала. С этого времени положение резко изменилось. Да и сами эти флоты существенно изменились — в них стали явно преобладать огромные галеоны, способные заменить собою не одну каравеллу и тем свести до минимума количество рейсов. Так было рентабельнее для севильских магнатов. Но так было рентабельнее и для пиратов. На тридцать седьмой параллели северного полушария всегда можно было увидеть английский корабль, терпеливо выжидающий своего часа.

Английское наречие зазвучало на морях еще в 1497 году, почти за четверть века до дебюта Магеллана. Основанная в 1485 году в Дептфорде (теперь в черте Большого Лондона) Генрихом VII верфь с первоклассными доками (это в них работал в 1698 году

Петр I) один за другим спускала со своих стапелей высокомореходные корабли. И вот теперь, в 1497 году, бристольские купцы с согласия того же Генриха VII, который был непрочь обзавестись собственным Колумбом, снарядили экспедицию на поиски западного морского пути в Индию и Китай. Первую, но не последнюю. Ее возглавил уже упоминавшийся генуэзец (стало быть, земляк Колумба) Джованни Габотто, ставший в Англии Джоном Каботом. В этос и следующем годах он открывает Лабрадор, остров Ньюфаундленд с его рыбообильной банкой (с 1504 года эта банка была, можно сказать, оккупирована бретонским рыбаками) и солидный кусок североамериканского побережья.

Однако сыну Кабота и участнику его экспедиции, Себастьяну, человеку крайне честолюбивому и склонному к всяческой саморекламе, претили черная неблагодарность и скупердяйство английского короля. Он переселился в 1518 году в Испанию, где был пожалован званием «первого кормчего Кастилии», и в 1526–1530 годах нанес на испанские карты реки Ла-Плата, Парана и Парагвай. А уже два года спустя Альмагро и Писарро выступили на завоевание перуанской империи инков, чтобы бросить ее к августейшим стопам.

Весной 1536 года каравелла «Сантьяго» под командованием Эрнандо Грихальвы, доставившая в Перу припасы для Писарро, отбыла из порта Пайты в западном направлении без определенной цели. Скорее всего, Писарро или сам Грихальва вздумали примерь к себе лавры Колумба: а вдруг и их ожидает где-нибудь на западе еще один неведомый континент! Открытый в этом безумном плавании архипелаг, получивший впоследствии название Лайн, казалось, и впрямь явился им улыбкой Фортуны: ведь и Колумб нашел поначалу всего лишь россыпь островов.

Еще немного – и была бы обнаружена Новая Гвинея. Однако ужасные условия плавания, недостаток воды и съестного привели к бунту на борту «Сантьяго». Грихальва был зверски убит своей командой, но жертва эта была бессмысленной: обратного пути не было, слишком далеко углубились испанцы в южные воды...

Открытие Новой Гвинеи не состоялось, хотя люди Грихальвы, сами того не подозревая, все же достигли



ее. У нынешнего полуострова Чендравасих, или Доберай, венчающего ее северо-западную оконечность, «Сантьяго» в самом буквальном смысле этого слова развалился на части. Те, кому посчастливилось выбраться на берег, угодили в плен к папуасам, так и не узнав, где они находятся. Год-другой спустя семерых уцелевших от цинги и иных невзгод выкупил губернатор Молукк Антониу Галван. Судьба их неизвестна. Возможно, они умерли в португальской тюрьме: так бывало не единожды...

Здесь уместно попутно заметить, что в эти годы, а точнее в 1543 году, испанцы упустили блестящую возможность сделаться властителями морей на долгие-долгие годы: именно тогда в Барселоне местный изобретатель Бласко де Гарлай, как сообщают архивные документы, продемонстрировал большое колесо, снабженное лопастями и приводившееся в движение силой пара. Но эта поистине эпохальная новинка (если только документы не сфальсифицированы задним числом) не привлекла внимания судостроителей и рассматривалась в лучшем случае как курьез, цирковой аттракцион. К счастью для изобретателя, не привлекла она и внимания инквизиции.

Что же до Новой Гвинеи, то испанцы открыли-таки ее в третий раз—после Минезиша и Сааведры—шесть лет спустя. 20 июня 1545 года это название начертал на своей карте Иньиго Ортис Ретес, участник южноморской поисковой экспедиции Руха Лопеса де Вильяловоса, снаряженной на пяти кораблях. Ретес дал острову это имя из-за внешнего сходства папуасов с жителями африканской Гвинеи, и отсюда естественно напрашивается вывод, что раньше он был либо работником, либо пиратом, либо тем и другим (что вероятнее всего). Испанцы узнали об этом открытии только через три года, когда жалкие остатки вконец измученного экипажа Ретеса достигли наконец родных палестин после долгих и опасных приключений. И оно имело последствия довольно неожиданные: после долгих ученых размышлений придворные картографы объявили, что Новая Гвинея—это вовсе не остров, а полуостров. Если же выражаться еще точнее—это выступ искомой Южной Земли. Могли ли они доставить бóльшую радость его величеству! Отныне, и уже окончательно, все помыслы и надежды Севильи были там, в южных морях.

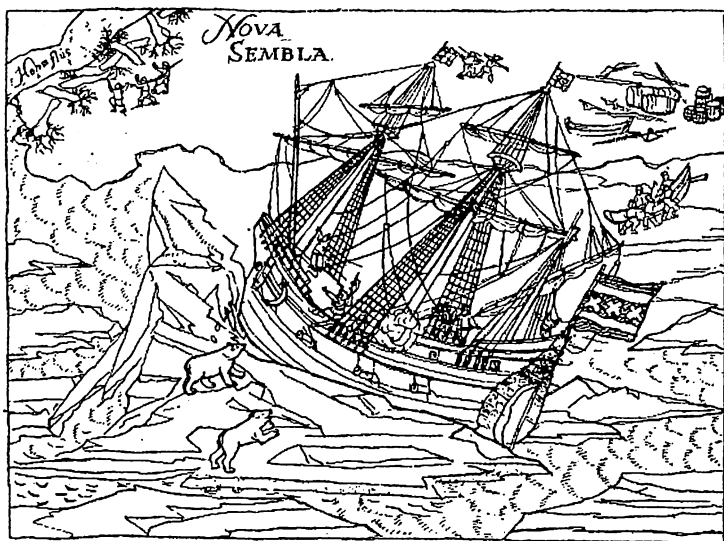
Однако, погнавшись за пока еще призрачной синей птицей, испанский король, сам того не заметив, упустил вполне реального журавля. И какого!

После возвращения из Южной Америки в Европу Себастьян Кабот имел удовольствие убедиться, что все монархи одинаково неблагодарны, независимо от того, на каком языке они исповедуются придворному капеллану. И он, последовав примеру отца, уехал в Англию, где стал королевским советником по морским делам при дворе Эдуарда VI, сменившего на троне в 1547 году Генриха VIII и хорошо известного в наше время по роману Марка Твена «Принц и нищий». Первый совет Кабота был осуществлен в 1548 году – в том самом году, когда Европа узнала об открытии Новой Гвинеи: в Лондоне было учреждено «Общество английских купцов-предпринимателей для открытия стран, земель, островов, государств и владений, неведомых и даже доселе морским путем не посещаемых». Немного длинновато, зато понятно. А главное – название точно отражало устремления английской короны (впрочем, не только английской).

Общество это существовало пока условно: воротилы с Ломбард-стрит не спешили вкладывать капиталы в неведомые и не посещавшиеся моряками земли. Сегодня мы бы назвали его неформальным объединением с паевым капиталом.

Но у Кабота уже наготове и вторая идея. 24 февраля 1552 года лорды Тайного совета его величества отменили все привилегии ганзейских купцов, оставив им лишь право обычной свободной торговли с Англией, а 10 мая 1553 года по рекомендации Себастьяна Кабота из устья Темзы вышли три корабля этого Общества, построенные вскладчину, чтобы отыскать Северо-Восточный проход в Тихий океан. Одним из них, стодвадцатитонным, командовал Хью Уиллоби, другим, девяностотонным, – Конелий Дюрферт, третьим, стащестидесятитонным, – Ричард Ченслер. Когда они прошли берега Норвегии и достигли примерно острова Ваннёй, корабль Ченслера потерялся во время шторма. Уиллоби и Дюрферт с многими трудностями достигли Новой Земли, легли на обратный курс и добрались до северного побережья Кольского полуострова в районе устья реки Варзины. Все они погибли во время зимовки.

Третий же корабль 24 августа благополучно при-



Голландский корабль, затертый льдами у Новой Земли, 1599

был в устье Северной Двины, оттуда Ченслер добрался до Москвы и с грамотой Ивана Грозного на право беспошлинной торговли в марте 1554 года отбыл на родину. В 1555 году Общество было узаконено юридически и стало называться более кратко, но не менее выразительно — Общество для открытия неведомых земель. Разумеется — английское. Разумеется — торговое. И немножко пиратское... Известно оно и как Русская торговая компания, и как Московская торговая компания.

Соперником номер один и для испанцев, и для англичан были, безусловно, французы. Франциск I упорно добивался у папы, чтобы тот показал ему пункт Адамова завета, где бы говорилось, что весь мир должен быть поделен между Испанией и Португалией. А в ожидании ответа подмахивал одно за одним каперские свидетельства, дабы хоть таким испытанным способом исправить ошибку земного наместника Господа — папы Александра IV.

Ах, как всем им хотелось золота, пряностей, власти, новых земель — всем этим королям английским, испанским, португальским, французским! И их пира-

там. Эту неутолимую жажду можно сравнить разве лишь с муками умирающего от неразделенной любви сладострастника. Второй круг своего Ада Данте и заселил сладострастниками, но в реальности политика одержала верх над физиологией – и это оказалось еще мучительнее и страшнее. Франциск не был одинок в своем негодовании, его поддерживали Тюдоры: на картине итальянца Винсента Вульпа, жившего в то время в Англии, запечатлены британские корабли, готовые отплыть из Дувра с Генрихом VIII на борту, отправлявшимся на randevу с Франциском (это полотно можно увидеть теперь в Хэмптон-Корте).

20 апреля 1534 года Франциск выслал в море уроженца Сен-Мало – Жака Картье с предписанием, аналогичным тому, какое Генрих VII дал Каботу. Но не к Бразилии, куда он уже неоднократно хаживал, а в противоположном направлении. Картье сразу повезло, он обнаружил залив Святого Лаврентия, 5 сентября Картье уже докладывал о своих похождениях королю, а 19 мая следующего года его корабли «Гран Эрмин» («Большой горноста́й»), «Пти Эрмин» («Малый горноста́й») и «Эмерийон» («Кобчик») снова прошли по уже разведанному пути и в сентябре поднялись по реке, получившей то же имя, примерно до нынешнего Квебека, основанного французами в 1608 году.

Так была открыта Канада, провозглашенная Картье владением Франции. В октябре 1540 года по повелению короля там была основана первая французская колония, а ее границы были очерчены так, что включали в себя также Лабрадор и Ньюфаундленд. Вскоре в Лувр была доставлена «золотая руда», оказавшаяся при ближайшем рассмотрении медной, и «алмазы» – горный хрусталь.

Об этом знали в Лувре, но не в Тауэре. Англичанам пришлось поторапливаться, дабы получить достаточно весомую долю пирога, и английский король в ответ на заявление Франциска одним махом объявил своей собственностью весь Североамериканский континент, сославшись на то, что Кабот первым достиг Лабрадора. Канада – часть этого континента.

Между Тауэром и Лувром назревал конфликт.

Вот тогда-то и появились на морских дорогах всерьез бродяги еще одной национальности, к тому же традиционные соперники Британии, – французы.

В 1554 году Франциск I вписал в каперские свидетельства имена нормандца Франсуа Леклерка, известного в своей среде как Деревянная Нога, и дворянина-гугенота из Ла-Рошели Жака де Сора. Если даже допустить, что Жан Флери щедро делился в портовых кабаках тайной испанских карт, то первыми известными нам французами, воспользовавшимися ею в полной мере, были именно эти двое. Одно за другим получают испанские монархи донесения о бесчинствах французских пиратов на Гаити, в Пуэрто-Рико, в Сантьяго.

Венцом всего стал захват ими в 1555 году резиденции испанского губернатора – Гаваны. Экипажи десяти пиратских кораблей совершенно безнаказанно резвились в этом городе целых три недели, и после их ухода эта жемчужина Карибского моря стала походить на посудную лавку, где квартировало стадо не слишком трезвых слонов. А еще год спустя такая же участь постигла города Ямайки. Есть основание полагать, что в составе эскадры, разграбившей Гавану, одним из кораблей командовал Виллеганьон, примерно в те же дни совершивший плаванье к Бразилии и прибавивший к французской короне кусочек Гвианы. Возможно, впрочем, что он не имел отношения к пиратам и лишь воспользовался случаем, чтобы под их присмотром безопасно пересечь Атлантику.

В начале 1550-х годов французы вплотную занялись средней Бразилией, где процветали португальские фактории, занимавшиеся добычей и вывозом розового дерева. Район мыса Кабо-Фрио и расположенные вокруг него россыпи островов и скал с целой сетью бухт и лагун служили превосходными укрытиями для пиратов, а окрестные леса избавляли их от забот о поиске материала для строительства и ремонта кораблей.

Налет следовал за налетом. Португальский король попытался было защитить своих подданных, учредив на мысу Кабо-Фрио капитанию (провинцию) Сан-Томе, но святой Фома явно манкировал своими обязанностями.

Французские пираты – *taig*, как называли их местные индейцы, – заручились поддержкой племени тамойу, имевшего особый счет к *regó* (португальцам), и с его помощью основательно закрепились в нескольких пунктах побережья, верноподданнически известив



Франко-португальская морская баталия у берегов Бразилии

об этом своего короля. Франциск I не стал долго раздумывать и объявил район мыса владением своей короны. Это владение получило имя «Антарктическая Франция», и оно было главным опорным пунктом пиратов для наскоков на португальцев свыше полу-столетия – пока в 1612–1615 годах не возник аналогичный опорный пункт в Мараньяне – «Экваториальная (Equinoctial) Франция». Со своего плацдарма на Холодном мысу французы, построившие там собственные сильно укрепленные фактории, попытавшись таким образом перехватить у португальцев торговлю розовым деревом, в 1557–1567 годах совершали и дальние рейды, эпические по своей дерзости, – в район бухты Гуанабара и впадающей в нее реки Мирити, где португальцы как раз закладывали «город Январской реки» – Рио-де-Жанейро. В 1564 году они захватили этот город, сломив оборону Эстасио де Са – кузена генерал-губернатора Мена де Са.

Все это сильно бьет по нервам властителей Британии. Они высылают одну экспедицию за другой, стремясь урвать как можно больше, а после триумфов

испанцев в южных морях (как раз пронесся слух, что Хуан Гаэтано, кормчий экспедиции Вильяловоса, нанес в 1555 году на карту Гавайские острова), после триумфов французов на Кубе и в Бразилии англичане, как уже говорилось, основывают в том же году Общество для открытия неведомых земель. Капитаны этого Общества прилежно изучают французский язык, в котором появляется новое словечко – «корсар», мгновенно сделавшееся интернациональным. Его исток толкуют по-разному. В итальянском *corsia* – «течение, узкий проход», а *corsa* – «бег, состязание на скорость». Во французском *cours* – тоже «течение». Оба они произошли от латинского *cursus* – «течение», но еще и «движение, путь, маршрут, рейс». Отсюда – наш «курс».

Но – раз уж мы вспомнили римлян – в античности очень часто пиратов называли по имени самого отчаянного среди разбойничих племен, так сказать – первого среди равных: тиррены, киликийцы, корикейцы... Славилась когда-то и корсиканские пираты. По-французски корсиканец – *corse*; капер, пират, бандит – *corsaire*. Нельзя исключать того, что здесь есть родственная связь, тем более что итальянцы первые стали называть корсарами именно корсиканских пиратов – это известно точно. И все же корень этого слова, по-видимому, латинский: у Цицерона и Цезаря, Колумеллы и Саллюстия, Веллея Патеркула и многих других латинских авторов *cors*, *cohors* – «судовой экипаж, когорта». Но и он вполне мог родиться на Корсике.

Испанские монархи (в 1558 году Карлу наследовал Филипп II) на сей раз прозорливо разглядели в лице своих английских коллег опасных и сильных соперников. Англичанам же ничего не надо было разглядывать: морское господство Испании все еще ни у кого не вызывало сомнений. Столкновение интересов привело к столкновениям кораблей. Они случались все чаще и чаще – преимущественно в Карибском море.

Начало положили три экспедиции Джона Хокинса, подозрительно похожие на пиратские вылазки. В октябре 1562 года этот подданный британской короны на трех своих кораблях – стодвадцатитонном «Соломоне», стотонной «Своллоу» («Ласточке») и сорокатонном «Ионе» – доставил на Гаити и продал испанцам первые триста или четыреста (во многих подобных случаях цифры в разных источниках варьируются)

негров-рабов, купленных у португальцев в Сьерра-Леоне.

После второго его рейса в 1566 году, субсидированного на паях с королевой Елизаветой, снарядившей для этого случая ганзейское судно «Иисус фон Любек», испанский посол в Лондоне заявил протест, и с Хокинса взяли слово не ходить больше в Карибское море. Честный моряк сдержал обещание: на следующий год четверть его работорговыми кораблями, в подготовке коих вновь приняла живейшее участие ее величество, командовал Джон Лоувелл, а сам Хокинс проводил время в Сити в ожидании дивидендов.

Так считалось. Однако если бы кто-нибудь вздумал повидаться с Хокинсом в Англии, ему пришлось бы долго его искать! Историки располагают собственноручной записью Хокинса, где он точно датирует время отплытия (2 октября 1567 года) и перечисляет все свои шесть судов (а не четыре, которыми действительно командовал Лоувелл). Самыми крупными из них были все тот же королевский «Иисус фон Любек» и «Миньон» («Крошка» или «Любимчик»). Судя по французскому названию, второе было захвачено у подданных Карла IX и Хокинс не стал забивать себе голову подыскиванием нового имени. Загрузив на африканском побережье «черный товар», он взял курс к Вест-Индии. Одним из кораблей Лоувелла стал в этой экспедиции командовать племянник Хокинса — Фрэнсис Дрейк. В этом походе Хокинс лишился лучшего своего корабля — «Иисуса». Флагманом стал «Миньон». Только ему да еще «Юдифи» суждено было вернуться в Англию и подсчитать свои и королевские дивиденды...

Дивиденды, видно, были немалыми, судя по тому, что рейсы Хокинса были расценены как патриотический поступок и принесли ему дворянский титул. Впрочем, неизвестно, чему он больше обязан своим дворянством, — сверхприбылям, хлынувшим в кошельки лордов-пайщиков и в королевскую казну, или тому, что после каждого его рейса в Мадриде (этот город в 1561 году стал столицей Испании) и Лисабоне недосчитывались двух-трех приписанных к тому или иному порту кораблей, а бывало — и больше. Начав свою почтенную деятельность при Генрихе VIII, Хокинс закончил ее при Якове I. Лоувелл, его ученик и компаньон, одним из первых додумался не покупать нег-



ров, а захватывать их на суше и на море, удваивая таким образом прибыль. Когда же в 1564 году француз Лодоньер добрался до Флориды, а два года спустя флотилия французских пиратов штурмовала португальские укрепления на островах Сан-Томе и Принсипи в Гвинейском заливе, это привело в состояние шока и испанцев, терявших по крохам свои заморские привилегии, и англичан, которым терять пока было нечего, но зато очень хотелось иметь...

Наиболее, пожалуй, подробные и достоверные сведения о последней экспедиции Хокинса можно найти в одном сообщении из Севильи, составленном на основе нескольких писем из Виго – портового города на берегу одноименной бухты на северо-западном побережье Пиренейского полуострова – и датированном 21 января 1569 года. В нем красочно повествуется, как в минувшем году «один англичанин» (видно, он забыл представиться испанцам) на восьми хорошо оснащенных кораблях (тогда как их было только шесть, если только к Хокинсу по пути не присоединились еще два океанских бродяги) отправился в португальскую Гвинею, где обменял прихваченные для этого случая товары на полторы тысячи чернокожих (по другим данным, их было не более пятисот), а затем повернул к Новой Испании: он надеялся сбыть там свой живой товар с рук с немалой прибылью. Было лишь одно затруднение – всякая торговля на испанских землях всем, кто не принадлежал к числу подданных его католического величества, была заказана строго-настрого.

Хокинс разрубил сей гордиев узел с блеском и без остроумия. Он оккупировал со своими молодцами маленький, но хорошо укрепленный испанцами островок Сан-Хуан-де-Луа, лежащий строго на трассе «золотого флота» и господствующий над узким проходом к гавани Веракрус, расставил в нужных местах свои корабли, превратившиеся по существу в плавучие крепости, а на самом острове ему сослужили славную службу испанские пушки, державшие под прицелом узкий проход. Когда испанский флот, насчитывавший традиционные три десятка кораблей, приблизился к острову, англичанин вступил с капитан-генералом в переговоры, и, так как испанцы могли войти в гавань Веракрус только с согласия англичан (совершенно дикая ситуация!), Хокинс вскоре бережно уложил в

карман своего камзола составленное по всей форме разрешение на беспошлинную распродажу рабов и беспрепятственный вывоз вырученных за них монет. А поскольку высокие договаривающиеся стороны исповедовали неодинаковые нравственные идеалы, то они для верности обменялись еще и дюжиной заложников.

И не напрасно. Уже несколько дней спустя испанский гранд, терзаясь угрызениями совести и перспективой объяснения с королем, приказал изготовить семь трухлявых брандеров и пустить их по ветру к стоянке английских кораблей. Но там были начеку, и прежде чем брандеры достигли цели, четыре ближайших испанских корабля из тринадцати тихо отправились на дно бухты. Англичане же, целые и невредимые, с двенадцатью заложниками на борту неторопливо отбыли восвояси, увозя с собою выручку и часть нераспроданных невольников.

Однако, говорится в севильском документе, на обратном пути английские корабли были рассеяны жесточайшим штормом, так что больше никто никогда их не видел. Только флагман, единственный, добрался-таки до Виго с умиравшей от голода и лишений командой и оттуда, подремонтировавшись и запасшись всем необходимым, взял курс на Англию. По словам севильского наблюдателя, еще два-три дня — и этот корабль рассыпался бы на части!

Насколько можно доверять севильскому документу? Попутно уже были отмечены некоторые его неточности — если только считать стопроцентной истиной английские свидетельства, например записки самого Хокинса. Бесспорно неточен в нем финал: уцелело не одно, а два английских судна. Это были «Миньон» и «Юдифь». Впрочем, они вернулись порознь, и в бухту Виго действительно вошло только одно. Судя по письму, то был «Миньон» Хокинса. Своим спасением экипажи этих кораблей обязаны мастерству своих капитанов, хотя их состояние по прибытии в Европу испанцы описали, по-видимому, достаточно верно. Самое же непонятное в этой истории — ремонт английского пиратского корабля в испанском порту. Но факт остается фактом.

Теряя шаг за шагом свои позиции в вест-индских морях, испанцы совершали эпохальные открытия на пути к Южной Земле. В 1565 году они основали колонию на архипелаге Сан-Лазар, открытом Магел-

ланом. С воцарением Филиппа II эти острова были верноподданнически переименованы в Филиппинские. Раджа злосчастного острова Себу отныне и навсегда признал власть смутно представляемой им метрополии. В том же году Алонсо де Арельяно на «Сан Лукаре» и тремя месяцами позже Андрес де Урданета на «Сан Педро» уверенной рукой провели свои корабли от Филиппин до Калифорнии и оттуда с устойчивым западным пассатом до мексиканского порта Акапулько. Так была проложена постоянная трасса «флота пряностей и шелка». Этот путь занимал до трех месяцев при плавании к Филиппинам и вдвое больше времени — в противоположном направлении.

Морская звезда Испании быстро тускнела, становясь уже совсем плохо различимой в Атлантике. Еще хуже обстояли, впрочем, дела у португальцев. Упомянувшееся нападение французских корсаров на острова Сан-Томе и Принсипи заставило их всерьез заняться укреплением своих морских рубежей. Но время было упущено. Уже в следующем, 1567 году пираты вновь подошли к этим островам, многократно усилив свою эскадру, — и захватили столицу Сан-Томе. Не только захватили, но и, как водится, основательно ее разграбили, а затем подожгли. Только чудо могло помочь португальцам. И оно произошло. Отступая, жители отравили источники и колодцы, лишив пришельцев пресной воды, а главное — щедро подсыпали яду в вино, до коего всегда были охочи морские бродяги. Улицы и площади поруганного города запестрели камзолами умиравших в страшных корчах пиратов. Оставшиеся в живых бежали, охваченные суеверным ужасом, осеня себя крестным знаменем. Сан-Томе, а заодно и Принсипи были спасены, они остались португальскими еще по крайней мере на три десятилетия.

Но предпринятая в те же годы попытка португальцев закрепиться в дальневосточных морях провалилась. При даймё (князе) Сумитадзе Омуре, правившем в 1553—1581 годах, был, правда, заложен портовый город Нагасаки на месте рыбацкого поселка. И наверняка не без участия португальцев, от которых этот князь, первый из крупных правителей Японии, принял крещение. Но дальше этого дело не пошло. Япония не стала португальской, как, например, Бразилия или Ангола.

19 ноября того же 1567 года, когда португальцы

решали свои проблемы в Гвинейском заливе, а Хокинс, Лоувелл и Дрейк совершали свои художества в других частях Атлантики, по приказу вице-короля Перу Гарсии де Кастро из гавани Кальяо на поиски лежащих к западу неведомых земель вывел свои галеоны «Лос Рейес» («Волхвы») и «Тодос Сантос» («Все святые») его двадцатипятилетний племянник Альваро де Менданья и Нейра. На шестьдесят второй день плавания был открыт архипелаг Тувалу, а еще через три недели — острова, то ли искренне принятые Менданьей за золотonosный неуловимый, такой желанный и долгожданный библейский Офир и названные поэтому Соломоновыми, то ли Менданья по возвращении просто пожелал представить экспедицию в хоть сколько-нибудь достойном свете и не пожалел красок при описании новооткрытых земель, после чего острова и получили это имя, а Менданья был назначен их губернатором. Здесь его флот (если можно так назвать два судна) увеличился: для исследования окрестных островов был построен бриг (испанцы везли с собой для такого случая запасной рангоут, такелаж и опытных корабелов). Золотой мираж рассеялся быстро, и 11 августа испанцы легли на обратный курс — к Перу. Три недели, немилосердно гонимые юго-восточным пассатом, неслись они в беспредельность. И грянул неизбежный бунт. Кормчие дружно потребовали изменить направление. Менданья вынужден был уступить, и... 17 сентября его корабли прибыли к еще одним неведомым островам — теперешним Маршалловым!

Сам Господь дует в паруса племянника вице-короля, не иначе! Слишком много открытий за один рейс. Да каких! Их ведь и оценить-то сполна сумели лишь много лет спустя...

Однако это все же опрометчиво — чересчур долго искушать судьбу, она этого не любит и не прощает. Расплата наступила 16 октября. Сумасшедшая буря перемешала море с небом. «Тодос Сантос» исчез. «Лос Рейес», без единой шляпки (их смыли первые же волны), с искалеченным рангоутом и изодранным в клочья такелажем дал сильную течь. Трое суток мотался он по прихоти ветра и моря. Что ни день — за борт летели трупы. Не было воды. Жажда и цинга. Голод и жажда. Один матрос повредился в рассудке, остальные глядели на него и с ужасом вслушивались

в его невнятный бред, истово молясь о том, чтобы их миновала чаша сия...

Каким-то чудом, иначе это назвать нельзя, «Лос Рейес» все-таки остался на плаву. В середине декабря его вынесло к Южной Калифорнии, и... испанцев едва не пустили ко дну их же соотечественники в мексиканской гавани Сантьяго близ Колимы, приняв их за английских пиратов (что в те времена было вполне естественным). А через пару дней в ту же гавань прибыл вконец истрепанный «Тодос Сантос». В плаванье уходили около полутора сотен человек. Тридцать один или тридцать два из них, как теперь оказалось, — навсегда... В конце лета оба корабля, подремонтировавшиеся в Калифорнии, вошли на рейд Кальяо. Чуть больше полугода назад просохли чернила на севильском документе, повествующем о подвигах Хокинса и его удалой компании...

При отправке в метрополию своих тяжело нагруженных судов ни испанцы, ни португальцы теперь не были уверены в исходе этих рейсов. Шла необъявленная война на море. Испанцам приходилось теперь думать о сохранности не только «золотых» и «серебряных» флотов, но и «манильских галеонов». В 1571 году Филипп особым распоряжением повелел, чтобы «золотой флот» предпочтительно, а «манильские галеоны» обязательно совершали единственный рейс в году: так было проще обеспечить их безопасность.

Эта эпоха породила много громких имен превосходных моряков-пиратов, и «королевских», и «самодеятельных», но лишь немногие из них вошли в учебники по истории мореплавания и в энциклопедии. В основном это — первооткрыватели новых земель.

Хокинс был первым, к кому в полной мере приложимо название «королевский пират» — понятие, появившееся в ту беспокойную эпоху и сразу ставшее крылатым. На большие дороги моря всех их в известной степени подвинули два события, случившиеся во Франции в одном и том же 1572 году, в царствование Карла IX.

Одним был эдикт об иностранной торговле, подготовленный канцлером Рене де Бирагом, обнародованный в феврале и направленный в первую очередь против северного соседа. Англичане скупали во Франции за бесценок шерсть, лен, пеньку и кудель,

превращали все это у себя на острове в первоклассные сукна и полотна, паруса и канаты, золотую и серебряную бахрому и канитель, бархат и атлас, камку и тафгу, камлот и «разные полосатые материи или материи, затканые золотом и серебром», пояса для дворян и чепраки для их лошадей, ковры и гобелены. Английское сукно составляло в середине XVI века восемьдесят процентов английского экспорта. (Позднее, в 1614 году, будет наложен запрет на ввоз в Англию необработанной шерсти.) Эдикт «строжайшим образом» запрещал вывоз из Франции сырья и ввоз перечисленных товаров, а заодно — «шпаг, кинжалов, стремян и шпор, серебряных или с нарезкой — под страхом конфискации названных товаров». После этого англичанам не оставалось ничего другого, как самостоятельно и по собственному усмотрению использовать свои шпаги и кинжалы.

Неизвестно, правда, чьими клеймами были украшены те, что были пущены в ход полгода спустя (это и есть второе из двух упомянутых событий) — в тихую ночь на 24 августа, когда на грешный Париж благостно взирал с небес святой Варфоломей, готовясь насладиться причитающимся ему праздником. Уже к полудню его взорам предстали две тысячи окровавленных трупов, и это был лишь первый день очередной гражданской войны, растянувшейся на два года — по одному году на каждую тысячу первой партии умерщвленных гугенотов (всего их погибло в те дни тысяч десять), а потом, после небольшого перерыва, возобновившейся с новой силой, еще и еще...

В сущности, гугенотские войны начались несколькими годами ранее, но тогда это были лишь искры, подготовившие пожар 1572 года. После потрясений первой четверти XVI века, когда Мартин Лютер был объявлен 26 мая 1521 года еретиком, но все же стал основателем новой религии; после того как Томас Мюнцер, разошедшийся с Лютером во взглядах, призвал «темных людей» к народовластию и возглавил Великую крестьянскую войну; после того как в Англии, уже после казни Мюнцера в мае 1525 года, победила провозглашенная им Реформация и Генрих VIII послал к дьяволу папу, объявив себя главой новой, англиканской церкви, — после всего этого Карл V обнародовал в Аугсбурге свой знаменитый Кровавый указ от 25 сентября 1550 года, где Мартин Бусер,

Иоганн Кальвин, Мартин Лютер, Ульрих Цвингли, Иоанн Эколампадий и иже с ними были объявлены ересиархами, врагами Бога, папы и мира, и даже упоминание их имен, а тем паче хранение или распространение сочинений причислялось к тягчайшим преступлениям и грозило серьезными неприятностями. Наступил поистине звездный час инквизиции, а ее духовной и военной опорой стал орден Иисуса, основанный в 1534 году испанцем доном Игнатио Лопесом де Рекальдо Лойолой.

Но была в Европе еще одна страна, кроме Англии, где Реформация не только не угасла, но, напротив, набирала силу день ото дня. То были Нидерланды, включавшие в себя территории нынешних Голландии и Бельгии. На них с надеждой взирали еретики Франции. После отречения Карла V от титула принца Нидерландов 25 октября 1555 года, затем от титула короля Испании 16 января 1556 года и наконец от титула императора Священной Римской империи 12 сентября того же года — номинальная власть в Нидерландах перешла к местному правительству, послушному орудию в руках испанского наместника герцога Альбы. «При Карле папская инквизиция сожгла на кострах, живьем закопала в землю и удавила сто тысяч христиан; достояние казненных, точно дождевая вода в водосточную трубу, стекло в императорские и королевские сундуки, но Филиппу все было мало: он создал в Нидерландах новые епархии и принял решение учредить здесь испанскую инквизицию», — писал Шарль де Костер в «Легенде об Уленшпигеле». И тогда подлинным властителем дум и тайным хозяином страны стал принц Вильгельм Оранский.

Назревал взрыв...

И он не замедлил воспоследовать. В августе 1566 года Нидерланды восстали. Увы, через год нежные ростки свободы, не успевшие даже как следует возрасти, были растоптаны сапогами солдат герцога Альбы, установившего после этого в стране свою диктатуру.

Однако это еще не было поражение и не была победа. 31 августа 1568 года Вильгельм направил Филиппу прокламацию под красноречивым названием «Предостережение», где кратко изложил все беды своей страны и в качестве компромиссного решения



Антверпенская гавань в начале XVI века

предложил сместить герцога Альбу и вернуть Нидерландам их былые торговые привилегии.

А они были немалыми. Голландцам и в самом деле было о чем сожалеть. Флорентийский дипломат и историк Лодовико Гвиччардини, живший в то время в Нидерландах и составивший их описание, вспоминал, например, об Антверпене, насчитывавшем тогда сто пятьдесят тысяч жителей: «Город живет главным образом торговлей и своим благосостоянием и известностью в значительной мере обязан иноземцам... Помимо местных жителей и приезжих из других мест страны, а также многочисленных купцов из Франции... в Антверпене имеется еще свыше тысячи купцов... Это — немцы, датчане с ганзейцами, итальянцы, испанцы, англичане и португальцы... Самые богатые и известные из всех купцов-иностранцев — Фуггеры, немцы из города Аугсбурга... Пользуясь своим богатством, представители этой фамилии достигли высоких званий и должностей и получили владения как в Германии, так и в других странах».

Нет, принц ни в чем не винил испанского короля («мы уверены, что его величество имеет неверные сведения о нидерландских делах»). Корнем всех зол представлялся голландцам только кровавый диктатор — неистребимая, извечная вера в «добраго царя-батюшку»! «Вследствие этого, — уведомлял Вильгельм Филиппа в 1573 году, — мы подняли оружие против



герцога Альбы и его приверженцев, чтобы освободить нас самих, наших жен и детей из его кровавых рук. Если он окажется слишком сильным для нас, мы скорее умрем почетной смертью и оставим достойное похвалы имя, нежели склоним наши шеи и доведем дорогое наше отечество до такого рабства»...

Весной 1572 года Нидерланды восстали вновь – и в первые же недели гёзы («нищие» – так называли себя повстанцы) вышибли испанцев из нескольких городов. А после того как 1 апреля они взяли штурмом портовый город Брил, в стране началась революция. Летом, когда во Франции Людовик примеривался к расправе с гугенотами, был решен вопрос о власти в освобожденных провинциях Голландии и Зеландии. Но сделать предстояло еще многое.

В декабре, уже после парижской обедни святого Варфоломея, войска Альбы осадили город Хаарлем. «Не нашлось ни одного человека, – плакался диктатор своему королю, – который захотел бы нести морскую службу: все матросы были заодно с восставшими». Иными словами – «все ушли в гёзы».

Летом следующего года город все же склонился перед испанским оружием, а еще через несколько месяцев Филипп отозвал-таки Альбу из Нидерландов, поскольку его дела, как писал он ему, «зашли в совершенный тупик, и надо подумать о том, чтобы исправить их какими угодно средствами».

Естественно, Англия не могла остаться в стороне от всех этих событий. Английскую речь свободно можно было услышать в лагерях гёзов, а еще чаще – на палубах их кораблей. Еще в 1569 году по приказу Елизаветы был сформирован отряд добровольцев в сотню молодых дворян и тайно послан на помощь сражавшимся гугенотам Лангедока. Тайно – потому что Англия не была в состоянии войны с Францией и не хотела этого. Поэтому, когда протестанты оказались загнаны в угол, из Тауэра последовал второй приказ – покинуть лагерь гугенотов, рассредоточиться и пробираться домой по мере возможности. Фактически это был приказ «спасаться, кто может», причем так, чтобы даже тень не коснулась, упаси Боже, ее величества. Плохо же королева знала своих дворян! Мало кто пожелал обречь себя и весь свой род на бесчестье, и в августе 1572 года парижское эхо не раз отражало звуки английского говора.

В числе тех, кто остался верен своему долгу, был шестнадцатилетний командир отряда Уолтер Рейли (можно встретить и иную транскрипцию его имени — Рэли, Рэлей, Роли, Рали). Лишь три года спустя его можно было повидать в Лондоне. Скоро, очень скоро его имя будет у всех на устах. Именно он станет тем, кого впервые и вслух назовут «королевским пиратом» или «пиратом королевы». Это забылось. Чаще называют Дрейка.

Фрэнсис Дрейк, мелкопоместный дворянчик из Девоншира, и в самом деле по праву считается одним из наиболее выдающихся королевских пиратов. Он же был первым, кто указал путь свободы преследуемым гугенотам. Этот путь вел за океан. Когда в Париже еще не занялся кровавый рассвет после Варфоломеевской ночи, а до Лондона уже докатились слухи об открытии испанцами золотоносных (как все ожидали и надеялись) Соломоновых островов, он снарядил два корабля — «Пасха» и «Сван» («Лебедь») — и отправился к Центральной Америке. В числе его экипажей насчитывался не один десяток гугенотов. Среди них выделялся пират Гийом Летестю, прекрасно совмещавший свое ремесло с любовью к географии и располагавший отличными и довольно точными картами Центральной Америки.

Добыча не заставила себя ждать. Одни источники называют первой жертвой Дрейка город Номбре-де-Дьос, другие — Портобело. Возможно, он разграбил оба: этот человек не любил мелочиться. Совершив эти подвиги, Дрейк сколотил отряд человек в пятьдесят самых отчаянных головорезов, куда входили примерно двадцать гугенотов, в чьи сердца очень громко стучал пепел их единоверцев, сожженных католиками, и, внимательно прислушиваясь к советам Летестю и поминутно заглядывая в его карты, выступил по пути Нуньеса де Бальбоа: ему захотелось взглянуть на море, омывавшее Соломонов Рай. Англичан вели нехристи-индейцы, как когда-то испанцев. Они же тащили на своих плечах разобранный на части корабельный одномачтовый бот, прихваченный на всякий случай.

Уже в начале этого пути британцам повстречался тяжело нагруженный испанский караван — он перевозил очередную партию награбленных сокровищ из Перу в Портобело, где формировались «золотые флоты».

После захвата каравана английский отряд разделился. Дрейк выступил в северном направлении, где его поджидал Веракрус — база «серебряного флота». Но там уже было известно об участии Портобело, и Дрейку пришлось срочно ретироваться к своим кораблям.

Другую часть отряда повел к Южному морю Джон Оксенхэм. Это был первый случай в мировой истории, когда английские пираты орудовали по обе стороны Американского материка. Правда, недолго. Оксенхэм сумел на своем боте лишь пустить на дно пару испанских кораблей, упустив таким образом добычу и вызвав недовольство своих людей. А после этого переполошившиеся идальго выслали против него целую военную флотилию. Бот был захвачен со всей командой, и англичан аккуратно развесили по реям, откуда, по мнению испанцев, было очень удобно разглядывать Соломоновы острова.

К Дрейку судьба была более благосклонна. Он не только благополучно погрузился вместе с добычей на свои корабли, но сумел еще больше улучшить свое благосостояние, захватив несколько судов в районе Картахены. Всплакнув по безвременно погибшему Летестю, но зато нагруженный золотом и новыми планами, он прибыл в Плимут 9 августа богатым джентльменом. Лучшую долю захваченного он, памятуя уроки своего дяди Хокинса, ныне важной персоны в Адмиралтействе, презентовал королеве. А заодно, не упустив случая, через верных посредников бросил к ее ногам три неотразимых козыря: Южная Земля, Молукки, Офир. Разумеется — английские.

Королева ничего не ответила. Она обещала подумать. А пока что подписала Дрейку каперское свидетельство и отправила в море с тремя фрегатами защищать интересы Англии в войне против восставшей Ирландии.

Думы Елизаветы нетрудно понять, и Дрейк, хотя бы через Хокинса, не мог не догадываться об истинной причине ее медлительности. Дело в том, что в мае или июне этого года, когда Дрейк был в Панаме, на поиски Северо-Западного прохода были высланы, по словам Джона Кабота, два барка — один тридцати-, другой тридцатипятитонный — и десятитонная пинаса. Ими командовал военный моряк Мартин Фробишер, которого испанцы называли пиратом, по-видимому имея

на то основания. Теперь королева ждала от него известий, она не хотела войны с Испанией.

Вскоре выяснилось, что Фробишер — не самый удачливый из возможных кандидатов. Едва на горизонте замаячили льдистые горы Гренландии, пинаса, не выдержав плавания в ледовом море, отправилась на дно со всем своим экипажем, а барк, видя все это, лег на первый попавшийся курс и вскоре скрылся из вида. Фробишер на единственном оставшемся у него двадцатипятитонном «Габриэле» добрался до южных и юго-восточных берегов Баффиновой Земли, обошел прилегающие проливы — нынешние Гудзонов и Дейвисов — и короткое время спустя, так и не отыскав выхода из Атлантики и не рискнув забираться в неизведанные дебри, поспешил восвояси, набив трюм какой-то черной породой с множеством блесков ярко-желтого цвета и увековечив свое имя в названии одного из заливов Баффиновой Земли. 2 октября brave мореход был уже в Лондоне.

Кто-то, может, счел плавание Фробишера неудачей. Только не Елизавета. Привезенная Фробишером «золотая руда» (и она, и он были в этом свято уверены, как когда-то был уверен Жак Картье), заморозила королеву и заставила несколько смягчиться в переговорах с Дрейком. Но прежде она хотела довести дело до конца. Алхимик Анджело, итальянец по происхождению, скорее всего подкупленный Фробишером, удостоверил королеву, что желтые блески в руде — несомненное золото. А один из спутников Фробишера, Джордж Бест, поспешил назвать открытый в этом плавлении пролив — Дейвисов — «Магеллановым проливом Севера», уподобив тем самым Фробишера неистовому португальцу, чье имя все еще было у всех на устах. Неизвестно, что наплел королеве сам Фробишер, чего наобещал, — факт тот, что Елизавета не только благословила его на новую экспедицию, но и стала главной пайщицей, снарядив в долг (на счет казны) двухсоттонный корабль для доставки «золотой руды». На его палубе и в трюмах разместились не только солдаты — деталь привычная, — но и целая артель рудокопов. Вот уж воистину королевский размах! Пайщики, получившие фантастические льготы и полномочия, именовали теперь себя не иначе как Кайтайской компанией.

Теперь королева смотрела совершенно иными

глазами на предложение Дрейка! Она удостоила моряка новой аудиенции в конце 1576 или начале 1577 года, когда Фробишер все еще боролся со льдами. И он в свою очередь тоже совершенно закружил ей голову радужными перспективами. Однако было выдвинуто условие: в случае чего — она ничего не знает, пусть выпутывается сам. И не дала ему свой корабль «Своллоу» («Ласточка»), коим совсем недавно командовал Хокинс и на что так рассчитывал Дрейк.

Что ж, нет так нет. Условие было принято без колебаний. Весной 1577 года Дрейк тайно отплывает в Португалию на поиски карт Южного моря. Испанцы держали их в большом секрете, но в стране Генриха Мореплавателя, глядишь, какое-никакое старье хотя бы Магеллановых времен и подвернется... Дрейк возвратился в Англию с португальской картой, самой подробной и точной, какую только можно было сыскать, и с не менее подробным и точным наставлением для лоцманов! На карте был нанесен, а в наставлении кратко объяснен путь из Атлантического океана в Южное море — путь, которым прошел Магеллан.

Такова была прелюдия к одному из самых блестящих подвигов на морях. А ведь раньше многочисленные похождения Дрейка в чужих водах ничем не отличались от походов его наставников в этом деле — двух Джонов, Хокинса и Лоувелла.

23 сентября 1577 года возвратился из своей второй экспедиции Мартин Фробишер, доставив в Англию свыше двухсот тонн «драгоценного» — сколь же велико было всеобщее ослепление! — камня. А три недели спустя, 15 ноября, началась беспримерная эпопея Дрейка: из Плимута скрытно вышли стотонный флагманский барк «Пеликан», восьмидесятитонная «Элизабет», пятидесятитонный «Сван» («Лебедь»), тридцатитонная «Мэриголд» («Ноготок»; в русских переводах почему-то обычно фигурирует другой цветок — золотой цвет, но это абсолютно неверно) и наконец пятнадцатитонный «Бенедикт». Пять кораблей. Сто шестьдесят четыре человека.

Однако разыгравшийся буквально у порога шторм повредил два корабля, и эскадра возвратилась в Плимут. Второй выход в море состоялся лишь 13 декабря. До островов Зеленого Мыса корабли шли наудачу вдоль африканского берега, грабя португаль-

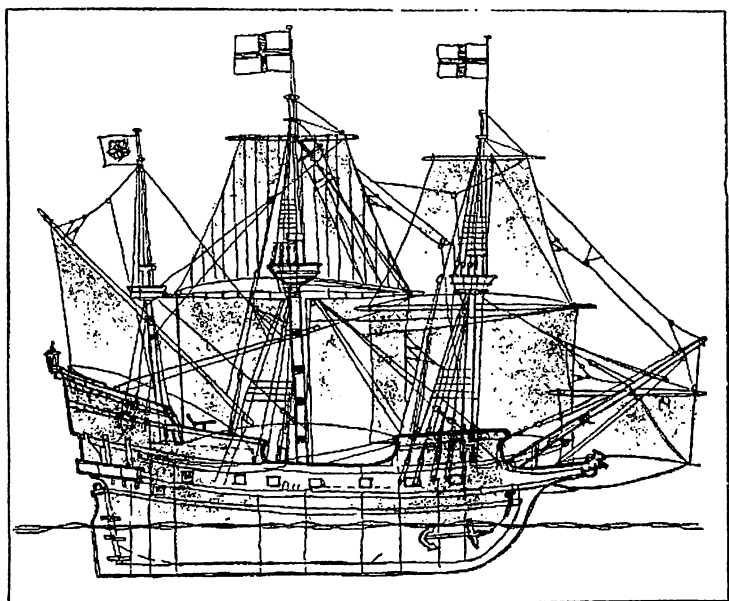
ские флоты (вот где впервые пригодились португальские карты и лоции!) и захватывая встречные суда.

На одном из них был пленен опытный, но очень строптивый и несговорчивый португальский навигатор Нуњиш да Силва. После доброй порки в присутствии всего экипажа он заметно смягчился и 2 февраля 1578 года взял теперь уже осмысленный курс на хорошо ему знакомые берега Бразилии. 5 апреля эскадра вошла в устье Ла-Платы, прошла вверх по реке и вернулась обратно. Когда корабли двинулись дальше к югу, неожиданно дезертировал «Сван», а вскоре куда-то запропастилась «Мэриголд». Разъяренный адмирал повернул на север, разыскал «Свана», казнил его капитана и приказал поджечь корабль. «Мэриголд» вскоре отыскалась и присоединилась к Дрейку.

20 июля эскадра вошла в Магелланов пролив, а 6 сентября, оставив его за кормой, вышла в Южное море и легла на северо-западный курс к берегам Перу. У Желанного мыса Дрейк переименовал «Пеликана» в «Голдн Хайнд» («Золотую Лань»). После шторма 30 сентября вновь потерялась «Мэриголд», а вскоре вслед за ней — «Элизабет». «Какой, к дьяволу, Тихий — это же Бешеный океан!» — воскликнул в один из тех дней Дрейк, но настаивать на переименовании не стал, занятый другими заботами. «Голдн Хайнд» в одиночестве неслась на север, намереваясь вернуться в Англию через «пролив Фробишера», а в ожидании оно освобождало испанские форты от гарнизонов и корабли от груза...

В ночь на 5 декабря у Дрейка состоялась примечательная встреча. При помощи захваченного люцмана-индейца «Голдн Хайнд» скрытно вошла в гавань Сантьяго, где на рейде покачивался испанский галеон. В кромешной тьме Дрейк приказал отдать якорь, затем спустил бот и с восемнадцатью матросами отправился на галеон с официальным визитом. У испанцев это было принято, а о присутствии англичан в своем собственном доме они и помыслить не могли. Дрейку подали трап и... в течение какого-нибудь получаса хозяева галеона оказались запертыми в трюме собственного корабля.

Это был «Лос Рейес», капитально отремонтированный после одиссеи Менданы. В его чреве англичане нашли почти сорок тысяч золотых дукатов и тысячи две бочонков превосходного вина. Но главное — сек-



«Голдн Хайнд»

ретные карты, придавшие Дрейку уверенности и приведшие его в отличное расположение духа.

Перегрузив все это на «Голдн Хайнд», он вновь устремился на север, поминутно сверяясь с трофейными картами и захватывая по пути все, что можно было захватить. На одном галеоне Дрейку попало в руки великолепное золотое распятие, усыпанное необыкновенно крупными изумрудами. Это распятие было исключено из дележа добычи: Дрейк задумал подарить чудо-камни своей королеве (католическое распятие негоже было преподнести главе англиканской церкви, поэтому Дрейк велел впоследствии переплавить его, изготовить корону, вставить в нее изумруды — и так преподнес восхищенной Елизавете).

Ни одна погоня испанцев — а они следовали непрерывной чередой — успеха не имела. Англичане купались в золоте и драгоценностях, они давно забыли слово «тысяча», счет шел теперь на миллионы. Сам Сатана ворожил этим еретикам!

17 июня 1579 года наблюдатель с «Голдн Хайнд» увидел землю. То была Калифорния — будущее Эль-

дорадо. Испанцев здесь было не видать, и Дрейк приказал как следует осмотреть корабль и сделать все необходимое в предвидении долгого похода. Потом англичане двинулись дальше, водрузив на берегу по обычаю того времени столб с табличкой в знак того, что отныне владычица этих земель ее величество Елизавета Английская. Оставив за кормой все побережье Южной и Центральной Америки, их корабль дошел вдоль североамериканского берега примерно до нынешнего Ванкувера. Так было окончательно установлено отсутствие пролива между двумя океанами.

Что толкало Дрейка в северные широты? Любознательность исследователя? Ничуть не бывало. Поиски новых сокровищ? Ему и эти-то дай Бог увезти. Ненависть к испанцам? Вряд ли. Страх перед ними? Не тот это был человек, чтобы праздновать труса...

Дрейк был храбр, но не безрассуден. Просто ему каким-то образом стало известно — быть может, он узнал об этом на «Лос Рейесе», — что возвратный путь перекрыт наглухо: новый вице-король Перу — дон Франсиско де Толедо, сменивший десять лет назад на этом посту дону Гарсию де Кастро, дядю Альваро де Менданьи, — отправил в Магелланов пролив Сармьенто де Гамбоа, спутника Менданьи в его плавании (поистине имя Менданьи преследовало Дрейка!), дабы тот наказал англичан за их чрезмерную дерзость. Гамбоа столь долго и прилежно крейсировал в проливе, что от нечего делать составил лучшую для того времени карту этого природного канала. Только это и смягчило гнев вице-короля, ибо Дрейка испанцы так и не дождались...

Потому-то Фрэнсису Дрейку не оставалось ничего иного, как только начать поиски обещанных Елизавете земель не с тех широт, с каких начинали испанцы.

23 июля «Голдн Хайнд» резко повернула на запад и устремилась к Молуккским островам. Она достигла их 3 ноября. Пробыв там шесть дней, Дрейк отправился дальше, подштопал ударившийся о риф корабль на одном из островков Индонезии и первым из англичан ввел его в Индийский океан — третий на своем пути. 15 июня 1580 года «Голдн Хайнд» обогнула мыс Доброй Надежды и 26 сентября бросила якорь в Плимутском порту.

Здесь Дрейк узнал о кончине «Мэриголд» и о возвращении «Элизабет»: ее капитан Уинтер, решив,



что оба других судна погибли, повернул от Магелланова пролива назад и в июне 1579 года прибыл в Англию, где был отдан под суд.

«Голдн Хайнд», завершив за два года, десять месяцев и одиннадцать дней вторую в истории кругосветку, пронесла по всему миру и доставила в Англию отнятые у испанцев сокровища, оцененные в шестьсот тысяч фунтов стерлингов. Эта фантастическая сумма вдвое превышала годовой доход английской казны. По нынешним меркам это два с четвертью миллиона золотых фунтов стерлингов. Пайщики экспедиции получили по сорок семь фунтов на каждый вложенный. Дрейк и его моряки отметили свой успех торжественным богослужением в плимутской церкви святого Андрея, построенной в XV столетии. (Поблизости от нее, в городском музее и по совместительству художественной галерее до сего дня хранится драгоценная чаша, подаренная Дрейком королеве по возвращении из кругосветки.)

Полгода спустя Елизавета на палубе «Голдн Хайнд» в присутствии нарочно приглашенного испанского посла, скрежетавшего зубами от ярости, произвела Дрейка в рыцари. (В 1966 году этот волнующий спектакль повторился почти в точности в том же Плимуте: снова Елизавета произвела морехода Фрэнсиса в рыцари. Но это была Елизавета II, а фамилия новоиспеченного сэра была Чичестер. Церемония посвящения состоялась посредством меча Фрэнсиса Дрейка.) Кроме того, сэр Фрэнсис получил титул баронета и звание королевского адмирала. К его кораблю, поставленному у набережной Темзы и объявленному государственной реликвией, символом национального триумфа, началось паломничество. Но скоро этот океанский инвалид начал ветшать в бездействии, и для него был выстроен специальный сухой док на Дептфордской верфи. Это лишь ненадолго отсрочило конец ветерана. На исходе XVII века «Голдн Хайнд» сгнила в своем доке-музее. пышная ораторская трибуна и кресло, сделанные из уцелевших досок ее палубы, коей коснулась стопа королевы, красуются по сей день в Оксфордском университете. . .

Искренняя радость, с какой Елизавета встретила «своего пирата», и пролившийся на него золотой дождь были естественной реакцией честолюбивой и прижимистой женщины, незадолго перед тем пе-

режившей очередное крушение своих надежд. 30 мая 1578 года Фробишер с пятнадцатью (!) судами вышел в третью экспедицию на поиски пути в Китай и для разработки своих «золотых копей». Ни до какого Китая он, конечно, не добрался, хотя открыл несколько неизвестных дотоле островков и проливов. Зато «золотой рудой» не поленился набить под завязку все пятнадцать трюмов. Увы, «золото» в ретортах алхимиков обернулось всего лишь медным колчеданом! Честный моряк не решился долее искушать судьбу и королеву и благоразумно вернулся к пиратскому промыслу. (В 1594 году Фробишер был похоронен в той самой церкви святого Андрея в Плимуте, где Дрейк горячо благодарил Бога за свое счастливое возвращение из кругосветки.)

К этому времени ситуация в европейских морях снова изменилась. Как никогда раньше, были близки к свободе Нидерланды: 23 января 1579 года северные провинции этой страны заключили между собой унию (союз), провозгласившую независимость этих провинций и передавшую всю полноту власти Генеральным штатам. А еще раньше, за полгода до этого события, португальский король Себастьян I, возмечтавший о лаврах Генриха Мореплавателя, объявил по совету иезуитов «крестовый поход» против марокканских мавров.

Очень может быть, что его вдохновили на это не столько иезуиты, сколько недавние события в Бразилии. После того как дон Эстасио де Са, сдавший Рио-де-Жанейро французским пиратам, почил в бозе в 1572 году, Себастьяну пришла в голову счастливая мысль разделить свою заморскую колонию надвое и назначить губернатором ее южной части выпускника университета Коимбры юриста Антонио Салему. Законнику удалось сделать то, перед чем спасовали полководцы: 27 августа 1575 года он отбил у пиратов Рио-де-Жанейро, примерно наказал индейцев тамойу и изгнал французов из страны.

После этого Себастьян настолько уверовал в собственную мудрость, что, уповая на поддержку неба, самолично возглавил поход на мавров и... 4 августа 1578 года сложил голову в сражении у Эль-Ксар-эль-Кебире.

Португалия осталась без короля и без флота. О первом незамедлительно позаботились те же

иезуиты: они пристроили в короли, а по существу в регенты, своего дряхлого собрата — кардинала Энрики. Два года спустя португальские кортесы (сенат) проголосовали за присоединение к Испании. Вскоре после этого, в январе 1581 года, его преосвященство тихо отошел в лучший мир, а в апреле вновь собравшиеся кортесы окончательно признали Филиппа королем Португалии. Так решилась и вторая проблема: в португальских гаванях обосновались испанские корабли. Собственно португальским остался только тот флот, который во время всех этих политических кульбитов был далеко от метрополии, где-нибудь в районе Молукк или Конго.

Такой стремительный взлет Испании, естественно, не мог не обеспокоить Тауэр. Появление на морях после некоторого перерыва торговых конкурентов Испании, располагавших первоклассным флотом, — голландцев, 26 июля 1581 года провозгласивших себя независимыми от Испании, мало утешало Елизавету: ведь Нидерланды были конкурентами и для англичан.

В конце 1581 года в Лондон по вызову двора возвратился из Ирландии, все еще не покорившейся, капитан Уолтер Рейли, успевший уже покомандовать и кораблем, и сухопутным отрядом волонтеров, и справиться с вторгнувшимися в Ирландию испанцами. Он возвратился, чтобы надолго стать фаворитом Елизаветы. Единственным фаворитом. Этот поворот его карьеры поверг всю Англию в такие недоумение и зависть, что в 1584 году Шекспир (не исключено, что по заказу какого-нибудь вельможи, обойденного монаршими милостями), вставил Рейли в свою комедию «Бесплодные усилия любви» под именем дона Адриано де Армадо — балагура и забияки. Но сэра Уолтера это мало занимало. Театр его тогда не интересовал.

Его занимало совсем другое. В том же 1584 году он с согласия Елизаветы выслал два корабля, чтобы разведать, можно ли заложить английские поселения в Америке. Корабли вернулись скоро, ответ был благоприятным. И Рейли немедленно снарядил вторую экспедицию — на семи кораблях — под командованием своего кузена Ричарда Гренвилла. На этот раз цель была поставлена четко — колонизация. Загодя было придумано и название будущей колонии — Вирджиния, в честь королевы-девственницы.

В 1585 году Елизавета совершенно открыто заявила, что она «уничтожит Испанию». Быть может, первым отзвуком и явилось то, что в том же году колония была основана на острове Роанок, а Гренвилл с легкой душой отбыл в Англию с докладом. По-видимому, он счел свою миссию в Новом Свете завершенной, так как откупил цистерианский монастырь, построенный в 1278 году в шести милях к северу от Плимута, — Баклендское аббатство и переоборудовал его в роскошное загородное поместье. (Однако Гренвилл ушел из этого мира явно преждевременно — в возрасте сорока девяти лет, и в том же году, 1591-м, это поместье было куплено Фрэнсисом Дрейком — теперь в нем музей Дрейка и парусного флота.)

Но судьба колонии оказалась печальной. Колонисты — сто восемьдесят обнищавших джентри — поразительно быстро умудрились восстановить против себя миролюбивых индейцев, и те прекратили доставку продовольствия. В Вирджинии начался голод. Англичане заглашали его табаком...

Все это кончилось бы скверно, не набреди случайно на Роанок весной 1586 года сэр Фрэнсис Дрейк, славно пощипавший проклятых испанцев в Карибском море и теперь в великолепном расположении духа возвращавшийся в Плимут, откуда он отплыл к Вест-Индии 14 сентября 1585 года. Его эскадра насчитывала двадцать один корабль, он располагал двумя тысячами тремястами солдат и матросов. За полгода эта компания успела разгромить и сжечь дотла три крупных испанских города и бесчисленное количество мелких...

Благотворительностью этот достойный джентльмен никогда не грешил, но, к счастью, у колонистов нашлось кое-что ценное, и сэр Фрэнсис великодушно отвел им места на палубах своих кораблей. 28 июля все они прибыли в Англию. Единственное, что колонисты привезли с собой на родину, — это изрядный груз славящегося и поныне вирджинского табака и бесконечные рассказы о своих злоключениях.

Тем временем Гренвилл, ничего не подозревая, с тремя кораблями возвратился на Роанок. Каково же было его удивление, когда он застал там пустые хижины! Теряясь в догадках, он оставил на острове пятнадцать человек (те самые «пятнадцать человек на сундук мертвеца») охранять британский флаг и

поспешил в метрополию за разгадкой и инструкциями.

Зимой 1587 года Рейли, потерявший деньги, но не надежду, выслал новую партию колонистов—сто тридцать три мужчины и семнадцать женщин. Они отстроили сожженный индейцами форт, и новый губернатор Джон Уайт, кавалер Мальтийского ордена, вступил в свои права. Летом число колонистов увеличилось: новорожденную девочку назвали Вирджинией. Колония процветала. Но не хватало самого необходимого—инструментов, семян, материи. И Джон Уайт по требованию своих подданных отправился за всем этим в Англию.

Колонисты не дождались его и постепенно вымерли все до единого. Но едва ли стоит это ставить Уайту в вину. Мог ли он, да и не только он, предположить тогда, в какое пекло превратятся в те дни англо-испанские воды у берегов Европы!

22 мая агент банкирско-купеческой фирмы Фуггера в Венеции отослал донесение своему патрону о нападении «английского корсара Дрейка» на Кадис с сотней кораблей и «хорошо вооруженными галеонами». Агент ссылался при этом на сообщение из Севильи (теперь уже не столицы: как уже отмечалось, испанской столицей Филипп II сделал в 1561 году Мадрид) от 30 апреля, полученное им 5 мая, примерно через месяц после того, как произошла та кровавая баня, которую устроил испанцам Дрейк, выступивший со своим флотом из Плимута 2 апреля.

Этим спектаклем стоило полюбоваться! Англичане вошли в Кадисскую бухту среди бела дня. Впереди важно шествовал флагманский корабль Дрейка—«Элизабет Бонавентура», за ним поспешали четыре королевских корвета и быстроходный посыльный парусник лорда-адмирала Чарлза Хоурда. На всех флагштоках полоскались боевые штандарты, на всех палубах неумолчно гремели марши, перемежаемые барабанной дробью, от которой мороз подирал по коже, и пронзительными сигналами горнов. Горнами служили раковины ламби, вывезенные Дрейком из морей Нового Света. По одному из этих сигналов мгновенно наступила тишина, особенно звонкая после адского грохота оркестров, и ее тут же разорвала массивная пушечная пальба. Описание этой битвы, как и последующей, позволяет предположить, что англичане использовали на своих судах органы—

«катюши XVI–XVII веков», представлявшие собой множество ружейных или орудийных стволов, скрепленных вместе в несколько рядов и паливших одновременно. Это устройство очень похоже на музыкальный орган, на ряды его труб, от этого оно и получило свое название. Английская мясорубка работала безотказно, методически перемалывая все испанское в течение полутора суток.

Сделав свое дело, пираты убралась восвояси под тот же гром оркестров, не только не потеряв ни единого корабля, но и уводя за собой на буксире огромный галеон «Сан Фелипе», до самой палубы набитый сокровищами Мозамбика и не успевший разгрузиться. Но самое ценное и тут – карты, карты, карты. Секретнейшие. Драгоценнейшие. Нужные как воздух. «Нападавшие, – говорилось в донесении, – захватили стоящую в этом порту королевскую армаду, которая насчитывала 22 корабля и галеона. Снаряжение и прочие вещи они предали огню, так как не могли вести с собой корабли. Люди, находившиеся в составе команд испанских кораблей, по большей части заблаговременно бежали на сушу. Эти корабли представляли собой нерв всей армады. Дай Бог, чтобы индийская (вест-индская. – А. С.) флотилия армады не попала в их руки, ибо следует опасаться, что Дрейк станет ее подстергать. Тогда на море не останется никакого флота, способного противостоять Англии».

Когда писались эти строки, сэр Фрэнсис был уже в Португалии, где отдал дань памяти Генриха Мореплавателя, захватив и предав огню его замок-обсерваторию Сагриш, вывезя из него предварительно полдюжины пушек и несколько пухлых сочинений, касающихся мореплавания... А 20 июня Дрейк и его головорезы возвратились в Плимут.

Прозорливы были агенты графа Фуггера, ничего не скажешь. И скоры на верный анализ. Они, единственные, сумели разглядеть за рядовым, казалось бы, пиратским нападением (сколько их уже было, сколько будет!) конец эпохи. Эпохи морского владычества Испании.

Может быть, об этом не помышляли пока и сами англичане. Елизавета все еще не распростилась с мыслью о Северо-Западном проходе. И не теряла надежды утереть нос Филиппу в отыскании Южного материка. Поэтому в тот год, когда Дрейк прибыл

в Плимут с подобранными по пути колонистами Роанока, а Гренвилл в полной растерянности бродил среди руин Вирджинии, из того же Плимута отправились на поиски удачи и славы сразу две экспедиции.

Одну из них, стартовавшую 21 июля 1586 года, возглавлял Томас Кавендиш – представитель славного рода, восходящего к шерифу Джону Кавендишу, сложившему голову в 1381 году в битве с повстанцами Уота Тайлера, и к Джорджу Кавендишу, умершему в 1561 году, успев даровать жизнь ветвям герцогов Ньюкастльских и Девонширских. Томас Кавендиш вышел в море на трех кораблях – стопятидесятитонном «Уиш» («Желание»), шестидесятитонном «Сэтисфэкшн» («Удовлетворение») и сорокатонном «Хью Галант» («Храбрый Хью»). Экипажи всех трех составляли сто двадцать три человека, причем среди них было немало прежних соратников Дрейка. Именно по этой причине относительно плавания Кавендиша не заблуждался никто, спорили (и спорят) лишь о том, какая цель была для него главной – сокровища встречаемых кораблей или призрак Южной Земли.

От берегов Англии эскадра сразу же легла на курс к Южной Америке и, неторопливо профланировав через недавно укрепленный Сармьенто де Гамбоа Магелланов пролив, где остатки испанцев, умиравших от голода, приветствовали Кавендиша как своего спасителя, вышла в Тихий океан. Корабли продвигались теперь к северу вдоль чилийского побережья, наводя страх на мелкие испанские гарнизоны и аккуратно захватывая все подворачивавшиеся под руку испанские суда. Так, с боями, богатевшие день ото дня англичане добрались до Калифорнии. Внезапно хлынувший на них золотой ливень не мог не ослепить рано или поздно вчерашних оборванцев из плимутских доков. И 8 ноября 1587 года на «Сэтисфэкшн» при дележе добычи вспыхнул мятеж, едва не перекинувшийся и на другие два корабля. Не без труда, но все же Кавендишу удалось успокоить разгневанных моряков. А через день или два после этого «Сэтисфэкшн» вдруг исчез среди ночи. Исчез, как когда-то «Мэриголд», навечно. «Уиш» же и «Хью Галант» после недолгих поисков устремились к Молуккам. Посетив Гуам, Филиппины и Яву, Кавендиш возвратился в Англию летом 1588 года, обогнув всю Землю.

Другую экспедицию возглавлял Джон Дейвис, преемник Фробишера в поисках Северо-Западного прохода. Это была вторая его одиссея, она состоялась в мае 1586 года, за два месяца до отплытия Кавендиша. Предыдущая попытка — летом 1585 года — успеха не принесла, если не считать того, что таинственный «Магеланов пролив Севера», между Гренландией и россыпью островов арктической Канады, детально теперь обследованный, стал вполне конкретным проливом Дейвиса. Второе его плавание оказалось и вовсе бесплодным. Так же закончилось третье — летом 1587 года.

Лето 1585-го... 1586-го... 1587-го...

Наступало лето 1588-го. Ему посвящены лучшие страницы двухтомной «Летописи истории Англии и Ирландии в царствование королевы Елизаветы», принадлежащей воистину золотому перу историка Уильяма Кемдена и вышедшей в 1625 году (через два года после его смерти) в Лейдене на латинском языке. Но вовсе не возвращение Томаса Кавендиша тому причиной. Этим летом произошли события, куда более важные для судеб Европы.

Потрясенные бесчинствами Дрейка в Вест-Индии в 1586 году, и еще больше — прошлогодним коварным нападением на Кадис, испанцы с благословения папы Сикста V замыслили расправиться со своей извечной соперницей Англией одним ударом. Впрочем, возможно, что замысел созрел еще раньше и что нападение на Кадис как раз и явилось упреждающим ходом англичан: случайно ли агент Фуггера обмолвился о том, что эскадра, стоявшая в Кадисе, была «нервом всей армады»? Какой армады и где находилась она сама весной 1587 года? Не та ли это армада, что была собрана год спустя в Лисабоне и представляла собою сгусток всех военно-морских сил Испании? Сто тридцать кораблей: шестьдесят пять галеонов, а также нао, каракк и каравелл, превращенных в боевые суда, четыре галеаса и столько же галер, девятнадцать куттеров, двадцать пять хукеров с лошадьми, артиллерией и сухопутной артиллерией, тридцать малых каботажных судов; две тысячи шестьсот тридцать орудий; двадцать семь тысяч матросов и солдат и три тысячи офицеров; сто восемьдесят корабельных капелланов; полторы тысячи обнищавших идалго и искателей счастья; раззолоченный тысячетонный (!)



флагманский галеон дона Алонсо Переса де Гусмана эль Буэно, герцога Медины-Сидонии «Сан Мартин»... И весь этот мощный кулак был направлен на север.

30 мая расфуфыренная лентами и флагами армада, больше напоминавшая цыганский табор, покинула Лисабонский порт и прибыла... в Ла-Корунью, где простояла в ожидании хорошей погоды до 22 июля.

Пять дней спустя испанцы, воображавшие до этого, что их ждет всего лишь приятная морская прогулка, оказались не в силах совладать с течением и бросили якоря вблизи корнуэллского мыса Лизард, откуда рукой подать до Кале. Это был не лучший вариант: на расстоянии пушечного выстрела от них покачивалась на якорях английская эскадра. Корабли испанцев расположились полумесяцем, рогами обращенным к мысу: Медина-Сидония намеревался превратить эти рога в крепкие клещи, как только английские корабли войдут в полукруг.

Томительно тянулись дни. Лорд-адмирал Чарлз Хоуард спокойно выжидал. Пока испанские адмиралы и лоцманы раздумывали над своими проблемами, к Хоуарду присоединились еще две флотилии, принадлежавшие лордам Сеймуру и Винтеру. Теперь англичане располагали ста сорока кораблями, «способными сражаться, плыть на парусах и поворачиваться как угодно», по словам Кемдена.

Испанцы наконец-то обеспокоились. Одного за другим отряжают они гонцов к Александру Фарнезе, герцогу Пармскому и испанскому наместнику (штатгальтеру) в Нидерландах, с настоятельной просьбой — срочно прислать четыре десятка легких голландских кораблей, ибо без них «они не могли успешно сражаться с английскими кораблями по причине чрезвычайной величины и неповоротливости испанских кораблей и замечательной подвижности английских». Штатгальтер, вовсе не собираясь встречать между молотом и наковальней, отговорился тем, что «его плоскодонные корабли, приспособленные для плавания в мелких водах, давали течь, запасы съестных припасов не были приготовлены» — и дальше в том же духе...

28 июля лорд-адмирал, пожертвовав восьмью самыми худшими своими кораблями, приказал изготовить брандеры и поручил двоим офицерам — Юнгу и Проусу — с наступлением ночи пустить их по ветру на



Баталия в Проливе летом 1588 года

испанцев. «Когда испанцы увидели приблизившиеся к ним брандеры, — пишет Кемден, — и все море было освещено их пламенем, то они... с криком испуга подняли якоря, перерубили свои канаты и в паническом ужасе, с большой поспешностью и в беспорядке вышли в море. Среди этой суматохи большой галеас (им командовал Уго де Монкадо. — А. С.) сломал свой руль; он носился туда и сюда и на следующий день, в страхе плывя по направлению к Кале, сел на песчаную мель... а солдаты или были потоплены, или пали под мечом... Тем временем Дрейк и Феннер жарко обстреливали своей артиллерией испанский флот, который снова собрался против Гравелинга... Весь испанский флот в течение всего дня терпел самые ужасные бедствия». Испанцы потеряли здесь шестнадцать кораблей из полусотни, участвовавших в этом сражении.

Таким было начало «приятной морской прогулки». А потом началось форменное избиение. Испанская армада, загодя названная «Непобедимой» и «Великой», была обречена на продвижение как бы сквозь строй. Фрэнсис Дрейк, Джон Хокинс, Уолтер Рейли, Мартин Фробишер, Джон Дейвис — все они были здесь.

И еще многие другие их коллеги. Испанцы, приученные к обычной практике морского боя того времени — абордажу, ничего не могли понять. Английские корабли не желали идти на сближение. Десятки, сотни пиратских судов, словно москиты, жалили огнем своих дальнобойных пушек и мушкетов обезумевшее от ужаса испанское стадо, то и дело сбивающееся в кучу, сталкивающееся, теряющее направление. С молчаливого согласия лорда-адмирала лучшие атаки возглавлял сэр Фрэнсис Дрейк — душа и демон этой серии битв. Название его корабля — «Ривендж» («Мечь») — звучало боевым кличем протестантов: наступал август и вместе с ним — шестнадцатая годовщина Варфоломеевской ночи... А «Блэк Дог» («Черный пес») Дейвиса, словно вышколенная гончая, загонял испанскую дичь в уготованные ей ловушки.

Крестный путь «Непобедимой армады» был предопределен 31 июля. В это утро подул сильный и внезапный вест-норд-вест. Он отнес испанские корабли от Плимута к материку, где «они все были обречены на гибель, так как при вест-норд-весте они не могли не наткнуться на пески и банки вблизи Зеландии» (это — Кемден). Но Господь продлил агонию. Так же неожиданно, как начался, ветер вдруг переменялся, и с задувшим зюйд-вестом остатки армады послушно двинулись на север, намереваясь вернуться в Испанию вокруг Шотландии. И в самом начале пути — еще два удара кнута, 4 и 8 августа в Проливе. И три катастрофы в конце — одна у рифов Оркнейских островов и две у западного побережья Ирландии. В Лисабон и в бискайский порт Сантандер прибыли лишь шестьдесят пять чуть живых кораблей — жалкая тень того, на что испанцы возлагали такие надежды.

По усредненным данным (они очень сильно варьируются в разных источниках, это касается и состава флотов), испанцы потеряли в этом походе около десяти тысяч человек, англичане — примерно сотню и ни одного корабля. Морское могущество и политический престиж Испании были повержены бесповоротно. Голландский художник Хендрик Корнелис Вром по заказу лорда Говарда Эттингенского изготовил десяток огромных картонов для шпалер, показывающих все подробности гибели испанского флота (увы, они сгорели в 1834 году, сохранились лишь гравюры).

С этого рубежа морская история начинает пестреть английскими именами.

«Правь, Британия, волнами!» — эти слова английского гимна родились летом 1588-го.

«Господь дунул — и они рассеялись», — приказала вычеканить на памятной медали Елизавета.

Ну могли ли испанцы хотя бы в мыслях допустить, что Господь, во славу коего они стольких обратили и стольких отправили на костер, — что этот их Господь в решающую, в судьбоносную минуту примет сторону еретиков?!

## Фрагментарий второй

### АНГЛИЙСКИЕ МОРЯ

В начале XVI столетия, когда по всему Средиземноморью уже строили корабли с обшивкой вгладь, когда этому примеру уже последовали голландцы и немцы в северных морях, английские судостроители упорно держались заветов дедушек. Даже спуская на воду корабли совершенно новых типов, они снабжали их обшивкой, выполненной клинкерным способом, то есть внакрой. Этот консерватизм, проявившийся так рано, привел в конечном счете к тому, что в условиях широко развернувшейся на всех морях гонки за лидерством англичанам удалось создать галерею совершенно оригинальных типов кораблей, в чем-то похожих, а в чем-то и не похожих на средиземноморские.

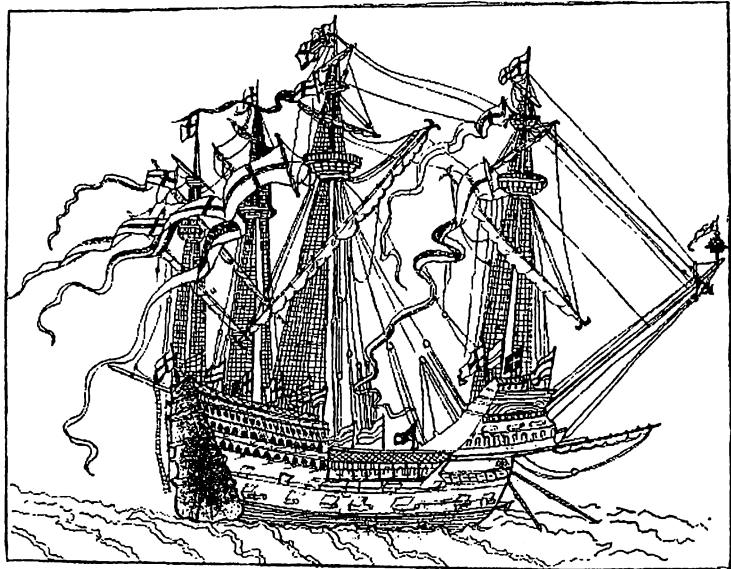
Заметно отличались, например, от испанских и португальских галеоны и галеасы. Такие типы были у англичан, но за названием скрывалось нечто совсем иное, недоступное пониманию испанских корабелов. По-разному эти суда и вели себя в сходных условиях плавания и боя.

Начало «национализации» флотов относится примерно к середине XVI века. До этого в течение столетия судостроение развивалось одинаково и спокойными темпами во всей Европе. Испанские каравеллы и нао, португальские каракки, французские нефы и немецкие хольки были судами не только одного и того же класса, но, по существу, и одного типа. Их различия сводились к мелочам, ничуть не влияющим

на целостность всей конструкции. Скажем, испанцы делали шпор мачты внутри корпуса судна где-нибудь под главной палубой, на одной из нижних, а северяне предпочитали пользоваться опытом античных и норманнских судостроителей, устраивавших степс в килевой балке. По-разному крепился и бушприт, а на некоторых судах он бывал съемным или выдвигаемым, так что им пользовались по мере надобности. Разными были высота и толщина мачт, но их количество, такелажная и парусная оснастка не выходили за рамки традиций.

Особенно трудно было даже современникам событий того времени, даже историкам флота (эта профессия уже зарождалась) и корабельным мастерам различать между собой галеоны и галеасы — типы, очень близкие к каракке, появившиеся и развивавшиеся почти синхронно начиная с XII века.

До сих пор, например, неясно, к какому типу судна отнести знаменитый четырехмачтовик «Генри Грэйз э Дью» («Генрих милостью Божией»), выстроенный по приказу Генриха VIII в 1514 году. Соотношение его общей длины к длине киля и к ширине составляло



Английский военный корабль «Генри милостью Божией», 1514

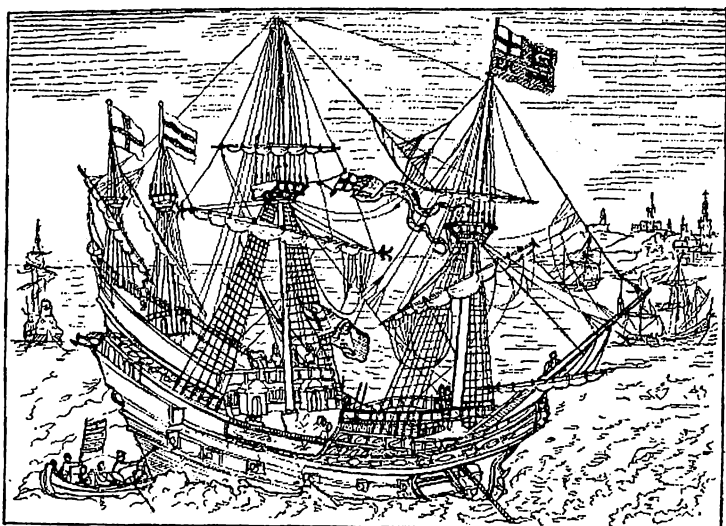
4:1,3:1, он был довольно неуклюж, хотя при водоизмещении полторы тысячи тонн имел сто восемьдесят четыре орудия и должен был оказывать устрашающее воздействие на противника. В 1535 году, однако, этот корабль, известный в просторечии как «Большой Гарри», перестроили в каракку, и ста двадцати двух орудий на его палубах оказалось вполне достаточно для тех же задач.

Англичане предпочли для военных целей суда помельче. Их галеоны мало имеют общего с испанскими. «Голдн Хайнд» Фрэнсиса Дрейка, например, имела соотношение 3:1 и грузоподъемность не более полутора сотен тонн.

Иное дело – корабли Пиренеев.

Гордостью испанского флота и самым распространенным типом судна эпохи завоевания Америки были галеоны. Совсем не те галеоны, о каких сообщали средневековые «Генуэзские анналы». Это было нечто совершенно новое, невиданное ранее. Их можно было теперь повстречать не только под флагами средиземноморских держав. Галеоны в огромных количествах строили на верфях Северной Африки. Не меньшей популярностью пользовались эти суда и у англичан. Но – какой контраст! Неповоротливые испанские «купцы» с яйцеобразным корпусом, затруднявшим противнику абордажную атаку, а сам корабль делавшим практически непотопляемым (принцип «ваньки-встаньки», опробованный впервые на нао и карраках), – и преследующие их быстроходные и грозные плавучие крепости вроде «Голдн Хайнд», низкобортные и с минимально необходимой кормовой надстройкой. Роскошные открытые кормовые галереи у испанцев и французов – и скромные закрытые у англичан и голландцев. Плавно закругленные обводы английских и голландских галеонов – и ровные длинные борта французских...

Стандартный, если можно так выразиться, галеон «золотого флота», оснащенный прямыми парусами, мог иметь до четырех мачт, и соответственно варьировалась его длина – от пятидесяти до шестидесяти метров при длине киля в среднем тридцать метров. Отношение длины галеона к длине его киля и к ширине составляло обычно 4:3:1 (у каравелл и каракк – 3:2:1), высота толстеного (до метра!) ярко раскрашенного и раззолоченного борта, часто украшенного



Испанский галеон времени Фрэнсиса Дрейка

резьбой, равнялась трети длины киля, а высота главной мачты метров на пять-семь превышала ее. Хорошее представление о внешности испанских галеонов дает картина голландского художника Корнелиса Класа ван Вирингена «„Непобедимая армада“ у берегов Англии», написанная лет двадцать спустя после этого события. А на полотне Хендрика ван Антониссена можно увидеть галеон с латинской оснасткой бизани. Первоначально эта мачта несла только один большой парус, потом над ним появился крьюс-топсель (он есть на картине Антониссена), а еще позднее крьюс-топсель был замещен прямым парусом.

Водоизмещение галеона редко бывало больше семисот тонн, но по мере того как рейсы через Атлантику становились все более опасными, испанцы попытались скомпенсировать количество галеонов их качеством, и с верфей было спущено несколько самых настоящих левиафанов: длина таких галеонов (и галеасов) была почти удвоена (до девяноста метров), а численность экипажа утроена (до полутора тысяч человек). Однако их постигла та же участь, что и античных «монстров». «Качество» оказалось блефом: скорость этих супергалеонов была так мала,

а маневренность столь низка, что они становились легкой добычей даже начинающих пиратов. Вскоре от них отказались.

К таким галеонам были очень близки по своим параметрам галеасы, по-прежнему особенно распространенные в Средиземноморье. Их длина достигала восьмидесяти метров, а ширина шестнадцати, но внешне они напоминают то арабское дау, то ускиеру, то даже средневековый флейт. Хотя чаще современники путали их с галеонами, а иногда — с большими каракками. Те же три мачты с латинскими реями. Те же пропорции и размеры. Те же гребцы в дополнение к парусу и блинду под бушпритом — на галеасе их было до полусотни, как на античной пентеконтере. Но есть и существенные отличия — надстройки в носу и корме, более высокие борта (свыше трех метров).

Теперь, когда разглядываешь их модели в музеях или картинки на страницах исторических хроник, эти суда выглядят трогательно неуклюжими, как неоперившиеся птенцы. Но для своего времени каждая новинка их конструкции была чудом, ее изучали, ее засекречивали, ее похищали, ее внедряли на флотах. И каждая из них, вторгаясь в традиционную архитектуру корабля, превращала его в новый тип со своим названием и зачастую со своими характеристиками. Вот почему так сложно разобраться в типах старых судов, различающихся иногда одной-двумя деталями.

И галеоны, и галеасы располагали внушительными отрядами солдат на своих палубах — до полутысячи человек, а иногда и больше. Испанский галеас «Хирона» («Штандарт») из состава «Непобедимой армады», уцелевший в кровавой сече, сумел, например, разместить на своих палубах, кроме собственного экипажа, тысячу триста человек с пяти ушедших на дно кораблей. Галеас имел также целую батарею разного рода пушек и катапульт — до трехсот. Первоначально их размещали на палубах, но с конца XV века, после того как француз из Бреста де Шарж изобрел запирающиеся порты, палубная артиллерия быстро сделалась анахронизмом. Она осталась только на верхней палубе, а само число открытых палуб заметно уменьшилось. Борт судна стал теперь надежной защитой — такой же, как паррарумы у греков или вывешивавшиеся на фальшборту щиты у финикийцев и викингов. По этой же причине снизилась и высота

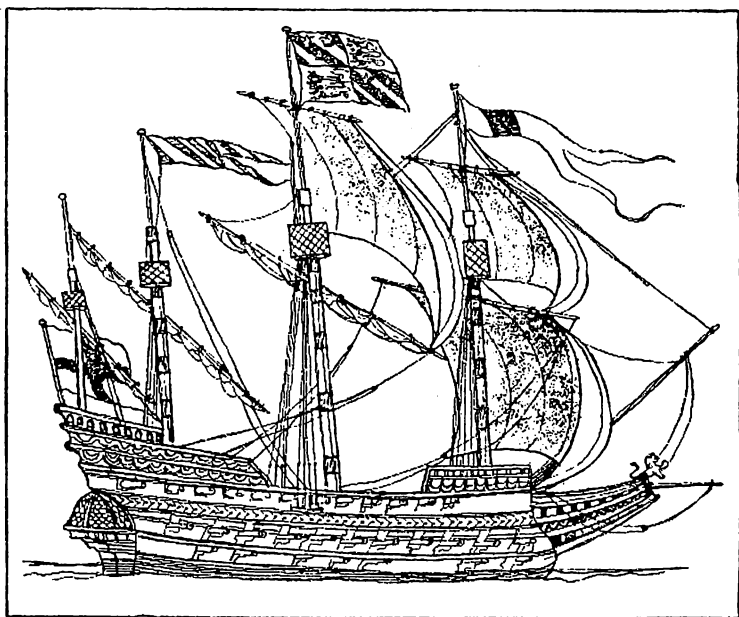


кормовой надстройки (в ней было до шести-семи палуб!), а это сразу улучшило остойчивость судна.

Галеоны, не принадлежавшие к «золотому флоту» и предназначенные для торговых или исследовательских целей, выглядели несколько иначе.

Двухмачтовый галеон мог, например, иметь такие размеры: длина — тридцать два с половиной метра, ширина — около десяти, высота от киля до главной палубы — примерно двадцать шесть. Его главная мачта возвышалась более чем на двадцать два метра, а другая — почти на двадцать. Такое судно могло передвигаться со скоростью до четырех-пяти узлов. Для увеличения скорости на нем в дополнение к прямоугольным парусам поднимались косые. Это улучшало и маневренность. Если галеон строился на Крите или на Дальнем Востоке, то киль старались делать из стволов дзельквы, достигающих сорокаметровой длины, а мачты — из различных пород кипариса. При отсутствии этих деревьев годились любые другие, желательнее с твердой и мало поддающейся гниению древесиной. Обшивка их была гладкая и нередко снаружи покрывалась китайским или японским лаком. Такие галеоны обычно бывали трехпалубными.

Пираты, в первую очередь английские — те, что подкарауливали у берегов Европы «золотые» и «серебряные» галеоны, — ввели в практику крейсерство, и с той поры крейсером называли судно любого типа, в одиночку или в составе эскадры курсировавшее в заданном районе со сторожевой целью. Это мог быть как военный корабль, чаще всего бриг, корвет, фрегат или шлюп, так и коммерческое судно, вооруженное специально для такого случая: известны, например, шмаки, несущие крейсерскую службу. Практика крейсирования вошла во многие военные флоты Европы. Первыми ее восприняли, по-видимому, голландцы: именно у них появилась должность шаут-бейнахта («ночного наблюдателя»), находившегося на замыкающей колонне корабле и присматривавшего за тем, чтобы кто-нибудь не отстал, не потерялся или не дезертировал. Вторыми стали англичане. «Ночного наблюдателя» они называли контр-адмиралом (поскольку адмирал пребывал на переднем корабле), подчеркнув этим и важность этой должности. А



Английский корабль второй половины XVI века, 1100 тонн водоизмещением, вооруженный 68 орудиями

крейсера, патрулировавшие или сражавшиеся в строю (в «линии»), они называли линейными кораблями.

Самым заметным среди них был фрегат.

Он имел три мачты с прямым парусным вооружением и водоизмещение от ста двадцати до двухсот сорока тонн. Полный набор его парусов состоял из кливера, бом-кливера, фока и грота, фор- и грот-марселя, фор- и крьюйс-брамселя, фор-стень-стакселя, фор-бом-брамселя, грот-брамселя, грот-бом-брамселя, грот-трюмселя, трапециевидной бизани, крьюселя, крьюйс-бом-брамселя, трех лиселей и блинда. Они могли подниматься в любой комбинации смотря по обстоятельствам. По прибытии в порт паруса и снасти отправлялись на хранение в специально для этого приспособленные крытые помещения.

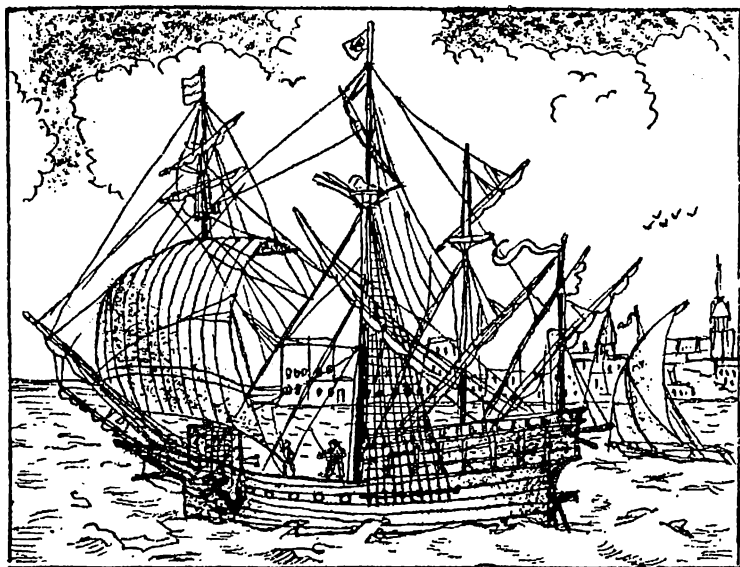
В эпоху «королевских пиратов» и позднее депт-фордские корабельщики делали обшивку и палубу фрегата из толстых досок черного дуба. Он мог иметь до сорока четырех орудий, расположенных на специально оборудованной батарейной палубе и стреляющих че-

рез порты, но обычно их было не более тридцати шести. Вплоть до начала XIX века, когда отдельные фрегаты были вооружены шестьюдесятью двумя орудиями (у них была двойная батарея, а команда насчитывала до четырехсот человек), это был предел для фрегата. Как правило, шестидесятитонный фрегат имел не более двадцати пушек. Хорошее крепление орудий все еще было редкостью, их часто срывало, и последствия бывали ужасны.

Фрегат мог развивать скорость до шести-семи узлов при стечении всех благоприятных обстоятельств. В среднем же, учитывая капризы океана, на трассе Европа—Америка скорость была где-то около трех с половиной узлов, как в античные и средневековые времена. Только когда штурмана получили в свое распоряжение квадрант и пассажный инструмент и смогли благодаря этому более точно корректировать широту по высоте Солнца или Полярной звезды, они смогли обеспечить круглосуточное плавание с одинаковой скоростью по всему маршруту.

Фрегат вышел на морскую арену одновременно с линейным кораблем, специально предназначенным для крейсирования и боя в линии. Это типы-сверстники, и у истоков их биографий фигурирует одна и та же английская фамилия—Петт. Относительно военного фрегата, правда, существуют некоторые сомнения, где он появился раньше—в Англии или в Голландии, ибо фрегаты под тем и другим флагом родились практически одновременно—примерно во втором десятилетии XVII века.

В 1610 году со стапелей Вулвича был спущен трехпалубный корабль «Принс Ройял» с четырьмя мачтами (позднее одну из них убрали), оснащенными прямоугольными парусами, и блиндом под бушпритом. В сущности, это был тот же галеон, если не считать различий в парусном вооружении бизани: у галеонов она часто несла косые паруса, как и на бонавентур-мачте. Близки были длина этих типов (тридцатиметровый киль у галеона и тридцатипятиметровый у «Принс Ройял») и ширина (соответственно двенадцать-пятнадцать и тринадцать). Но водоизмещение нового корабля—тысяча четыреста тонн—вдвое превышало водоизмещение галеона, а его шестьдесят четыре орудия размещались на двух закрытых палубах. 13 июня 1666 года «Принс Ройял» сел на мель,



Английский военный корабль эпохи «королевских пиратов»

был захвачен голландским флотом, которым командовал Корнелис Тромп (этот адмирал погиб 10 августа того же года в битве у Тер Хейде с англичанами, возглавлявшимися адмиралом Монком) и бесславно сожжен по приказу де Рюйтера. Его изображение дошло до нас благодаря кисти Виллема ван де Вельде Младшего.

Строителем его был известный с тех пор в Англии корабел Финеас Петт, чья слава не уступала славе Энтони Дина или Мэтью Бейкера. Заслуги его были оценены по достоинству. Четверть века спустя, когда был сделан следующий шаг, Финеас Петт уже числился главным судостроителем военно-морской верфи в Чатаме и, как бы в ответ на оказанное ему доверие, заложил в 1636 году на стапелях этой верфи новое детище, о котором вскоре заговорил весь мир. То был знаменитый сточетырехпушечный «Соверен оф зе Сиз» («Властитель морей») — название, вполне отвечавшее замыслам покойной королевы Елизаветы и чаяниям царствовавшего тогда Карла I. На постройку понадобился один лишь год, 13 октября 1637 года «Властителя морей» спустили со стапеля под руко-

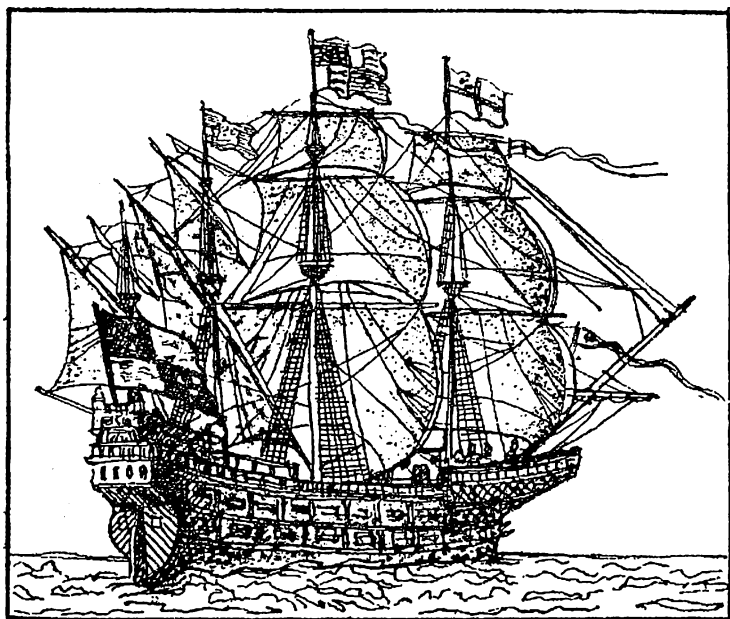
водством Финеаса Петта и его сына Питера, тоже уже известного судостроителя, трудившегося на верфи Чатама под присмотром отца. Об этом корабле много писали в разное время, пишут и сейчас, поэтому приводимые величины некоторых его размерений довольно существенно варьируются: длина киля — от 42,7 метра до 38,7; длина орудийной палубы составляла 52,7 метра, тут источники единодушны, как и в отношении полной длины — семьдесят один метр; ширина вновь указывается разная — от 15,3 до 14,2; глубина трюма варьируется в пределах двух-трех сантиметров, среднее значение — шесть метров; такой же была проектная осадка, а осадка в грузу составляла 6,75 метра. Вероятно, расхождения в оценке некоторых параметров вызваны тем, что «Властитель морей» был чуть позднее перестроен: ниже стала кормовая надстройка, короче — бак и кормовая полупалуба, исчезла бонавентур-мачта, а это повлекло за собой изменения в такелаже. Полный набор парусов состоял теперь из фока и грота, фор- и грот-марселей, грот-брамселя, бизани, крьюселя и блинда.

Почти такой же набор парусов мы видели и на фрегате, и это неудивительно, если вспомнить, что первый английский военный фрегат спроектировал и спустил на воду в том же Чатаме тот же Питер Петт через девять лет после «Властителя морей». Он назывался «Констант Уорвик» («Верный Уорвик») — в честь здравствовавшего тогда очередного графа Уорвика, потомка «делателя королей». Размеры его были скромны: длина — двадцать восемь метров, ширина — девять, глубина трюма — четыре. Можно полагать, что отец и сын Петты задумали далеко идущий эксперимент, направленный на уменьшение габаритов судна при сохранении его боевой мощи и улучшении навигационных характеристик. Уже на перестроенном «Властителе морей» вместо прежних ста четырех орудий, размещавшихся на трех полных палубах, их стало сто двенадцать: по тридцати на нижней и средней палубах, двадцать шесть на верхней, четырнадцать под полубаком и дюжина под кормовой полупалубой. Фрегат «Констант Уорвик» имел тридцать две пушки на своей единственной орудийной палубе, но для задач этого типа судна то была внушительная и вполне достаточная батарея.

Английский флот формировался очень быстро

и толково. Не хватало денег – был введен корабельный налог. Некий сквайр Джон Гэмпдон потребовал у королевского суда доказательств законности этого налога – и был брошен в тюрьму, а затем распростился с жизнью в возрасте сорока восьми лет (в 1643 году). Англия торопилась. Ее корабли строили новые суда и перестраивали старые, выгадывая на чем только можно.

Следующим шагом к упрощению корабельной архитектуры явилось создание корвета, отличавшегося от фрегата лишь отсутствием палубных надстроек и более легкой артиллерией, размещавшейся по-старинке на открытой верхней палубе: два десятка карронад, плюс-минус одна или две. Наличие у корвета, кроме парусов, еще и весел наводит на мысль, что этот тип судна рожден бригантиной и был изобретен пиратами: именно их корабли всегда, во все времена непременно числили комплект весел в составе судового имущества. К тому же известны корветы, способные



Английский корвет 1514 года

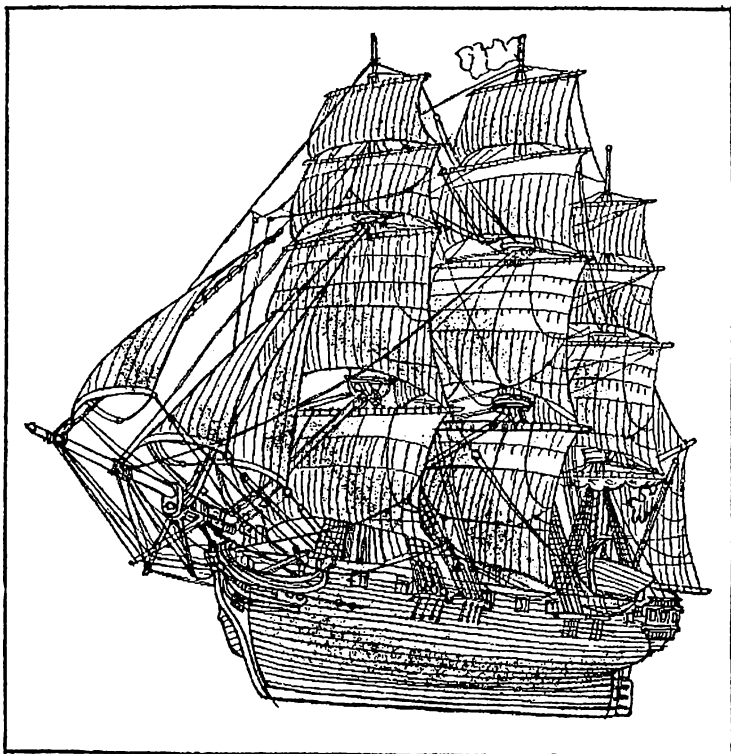
одинаково легко передвигаться и вперед и назад благодаря одинаково заостренным штевням...

В 1653 году на втором году первой англо-голландской войны и семь лет спустя после схода со стапеля «Верного Уорвика» британское Адмиралтейство сделало попытку разобраться в своих военноморских силах и упорядочить дальнейшее строительство флота. С этой целью все имевшиеся корабли были разделены на шесть рангов, причем корабли первых трех рангов считались линейными, предназначенными для боя в линии единого строя. При классификации кораблей учитывались их водоизмещение, длина и ширина главной палубы, осадка и глубина трюма. Некоторые пропорции были постоянными: длина и ширина, а также ширина и осадка соотносились как 3:1, а максимальной была определена осадка в пять метров. То есть при такой осадке линейный корабль имел ширину пятнадцать метров и длину — сорок пять. Это был предел. Но основным «параметром» было определено количество орудий, к тому времени выpusкавшихся примерно одного калибра.

По водоизмещению весь английский военный флот был разделен на три класса: большие корабли (от восьмисот до тысячи двухсот тонн), средние (от шестисот до восьмисот) и малые (от трехсот до шестисот). При такой классификации оказывались «за бортом» вполне боеспособные корабли, чье водоизмещение было меньше трехсот тонн.

То же получилось и с рангами. Первые три ранга составляли корабли, вооруженные не менее чем полусотней (позднее — шестьюдесятью) орудий и считавшиеся линейными. При этом корабли первого ранга имели более девяноста орудий, второго — от восьмидесяти до девяноста, третьего — от пятидесяти до восьмидесяти. Корабли четвертого ранга несли от сорока до пятидесяти пушек, пятого — от восемнадцати до тридцати шести и шестого — от шестнадцати до двадцати четырех легких пушек. По этой классификации «Властитель морей» считался кораблем первого ранга, а «Верный Уорвик» попадал в пятый ранг, как и корветы.

Эта путаница создавала неудобства и в людской иерархии. Командирами кораблей первых трех рангов были соответственно капитаны первого, второго и третьего рангов (в Германии — капитан-цур-зее, фре-

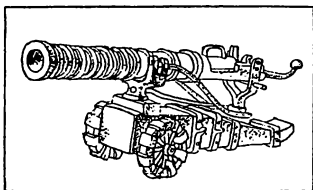


Корвет

гатенкапитан и корветенкапитан). Первые двое назывались штаб-офицерами, и перемещение корабля в другой ранг автоматически влекло за собой перемещение в звании его командира — независимо от воли начальства.

Но калибры орудий возрастали явно опережающими темпами по сравнению с ростом флотов. И лорды вынуждены были пересматривать закон 1653 года уже в 1677 году, а затем в 1745-м. Новые корабли по своей огневой мощи были не чета старым, и классификация трещала по всем швам. Адмиралы попытались упредить ход событий, вводя «вилки». В законодательстве 1677 года количество орудий по рангам выглядело так: первый ранг — от ста до ста тридцати, второй — от восьмидесяти четырех до девяноста, третий — от шестидесяти четырех до восьми-





Датская судовая пушка  
1585 года

десяти, четвертый — от сорока четырех до шестидесяти, пятый — от тридцати двух до сорока, шестой ранг — от двадцати до двадцати восьми. Теперь «Властитель морей» считался бы по-прежнему кораблем первого ранга, а «Верный Уорвик» пятого, но зато корветы перемещались в самый низкий ранг.

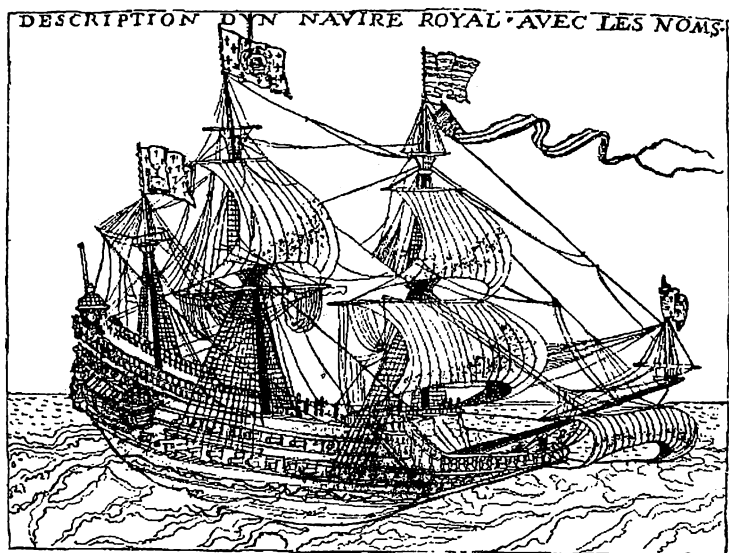
А еще позднее стали мешать другие параметры: корабль третьего ранга 1745 года ничуть не уступал по своим размерам и своей огневой мощи кораблю первого ранга 1677 года, имея только восемьдесят пушек. А пятидесятипушечный корабль 1745 года даже побивал по всем показателям семидесятипушечный 1677-го, хотя считался рангом ниже! Шестипушечный же бриг и двадцатичетырехпушечный и вовсе оказывались в разных рангах...

Что такое линейный корабль рубежа XVIII и XIX веков, как он выглядел сам по себе и в глазах неискушенной публики — хорошее представление дает Виктор Гюго в «Отверженных». Описание может показаться несколько пространным и эмоциональным, и все же оно вызывает несомненный интерес. Вот это свидетельство очевидца и поэта.

«Появление военного корабля в гавани таит в себе некую притягательную силу и занимает воображение толпы. Это зрелище величественно, а толпа любит все величественное.

Линейный корабль, борющийся со стихией, — пример одного из прекраснейших столкновений человеческого гения с могуществом природы.

Линейный корабль представляет собой сочетание частей, от самых тяжелых, какие только существуют, до самых невесомых, ибо ему приходится сталкиваться с тремя состояниями вещества сразу — твердым, жидким и газообразным — и бороться против всех трех. У него есть одиннадцать железных когтей, чтобы цепляться за гранит на дне морском, и больше крыльев и надкрылий, чем у летучих насекомых, чтобы ловить в облаках попутный ветер. Его дыхание вылетает из ста двадцати пушек, словно из чудовищных оркестровых труб, и надменно вторит грому. Океан пытается



Французский двухпалубный линейный корабль середины XVII века

сбить его с пути устрашающим однообразием своих волн, но у корабля есть душа — компас, дающий ему совет и неизменно указывающий на север. В темные ночи его сигнальные фонари заменяют звезды. Итак, против ветра у него есть канат и парус, против волн — дерево, против скал — железо, медь и свинец, против мрака — свет, против беспредельного простора — магнитная стрелка.

Чтобы получить представление о гигантских размерах всех этих отдельных частей, которые в совокупности составляют линейный корабль, достаточно в гавани Бреста или Тулона войти внутрь шестиэтажного стапеля. Это, так сказать, защитный колпак над строящимся судном. Вон та огромная балка — рея; массивная деревянная колонна, лежащая на земле и видная, насколько хватает глаз, — грот-мачта. Ее длина, если считать от основания в трюме до верхушки, теряющейся в облаках, равна шестидесяти сажням (французская сажень — туаэ — это 1,949 метра, значит, длина грот-мачты составляла 116,94 метра. — А. С.), а ее диаметр у основания равен трем футам (91,44 сантиметра. — А. С.). Английская грот-мачта возвышается на двести семнадцать футов (66,14 мет-

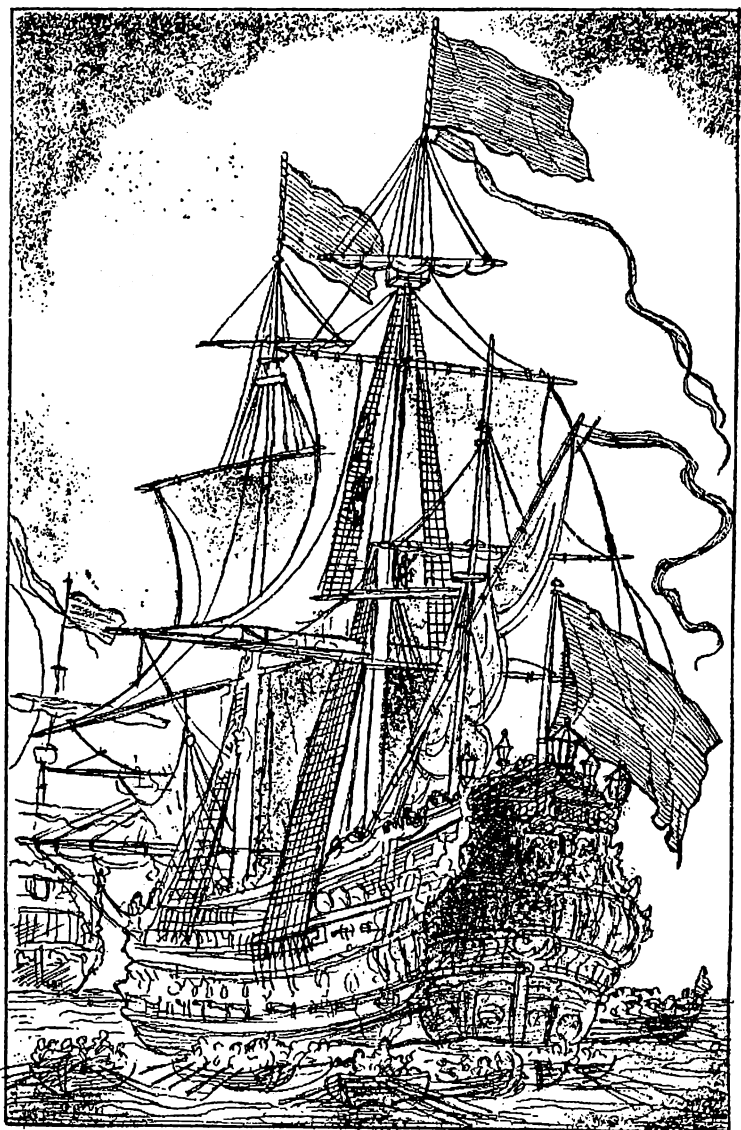
ра. — *А. С.*) над грузовой линией (ватерлинией. — *А. С.*) судна. Во флоте наших предков употреблялись якорные канаты, у нас — якорные цепи. Обыкновенный круг корабельных цепей одного стопушечного судна имеет четыре фута (1,22 метра. — *А. С.*) в высоту, двадцать футов (свыше шести метров. — *А. С.*) в ширину и восемь футов (около двух с половиной метров. — *А. С.*) в толщину. А сколько требуется строительного материала, чтобы построить такой корабль? — спросите вы. Три тысячи кубических метров — настоящий плавающий лес.

Кроме того, надо заметить, что здесь речь идет о военном судне, построенном сорок лет тому назад (в 1783 году. — *А. С.*), о простом парусном судне; паровой двигатель, находившийся в те времена еще в младенческом состоянии, добавил позднее новые чудеса к диковинному сооружению, именуемому военным кораблем. В наше время, например, смешанного типа винтовое судно представляет собою изумительную машину под парусами, поверхность которых равна трем тысячам квадратных метров, и с паровым котлом в две тысячи пятьсот лошадиных сил.

Не говоря уже об этих поразительных новинках в судостроительном искусстве, даже старинное судно Христофора Колумба или Рюйтера представляет собою один из величайших образцов человеческой изобретательности. Силы его так же неистощимы, как неистощимы дуновения воздуха, посылаемые бесконечностью; оно собирает ветер в свои паруса, оно не теряется среди необъятной водной равнины, оно плывет, оно царит.

Но наступает час, когда буря переламывает рею длиною в шестьдесят футов (8,28 метра. — *А. С.*), словно соломинку, когда ветер гнет, словно тростник, готмачту вышиною в четыреста футов (около ста двадцати двух метров. — *А. С.*), когда якорь, который весит десять тысяч фунтов (4536 килограммов. — *А. С.*), ломается в пасти волн, как крючок рыболова в челюстях щуки, когда чудовищные пушки испускают жалобный и бессильный рев, уносимый ветром в мрак и пустоту, когда вся эта мощь и все это величие исчезают перед лицом высшего величия и высшей мощи.

Зрелище величайшей силы, пришедшей в состояние величайшей слабости, всегда заставляет людей задумываться. Вот почему в гаванях наблюдается такое число любопытных, которые, сами хорошо не по-

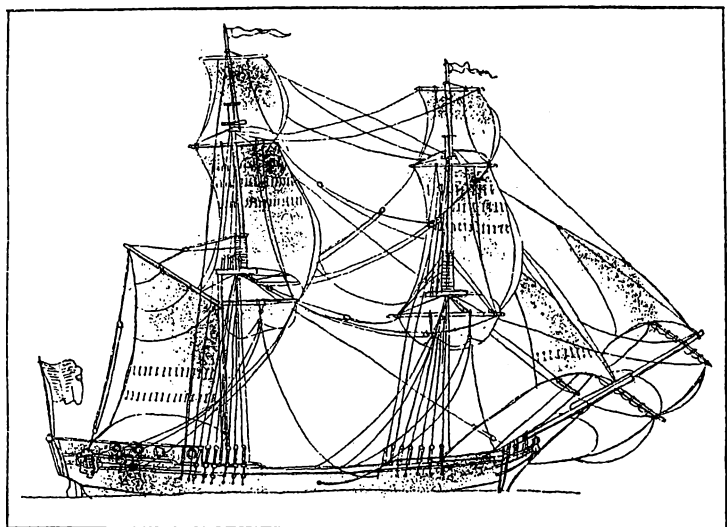


Флагманский корабль де Рюйтера «Семь провинций», 1666

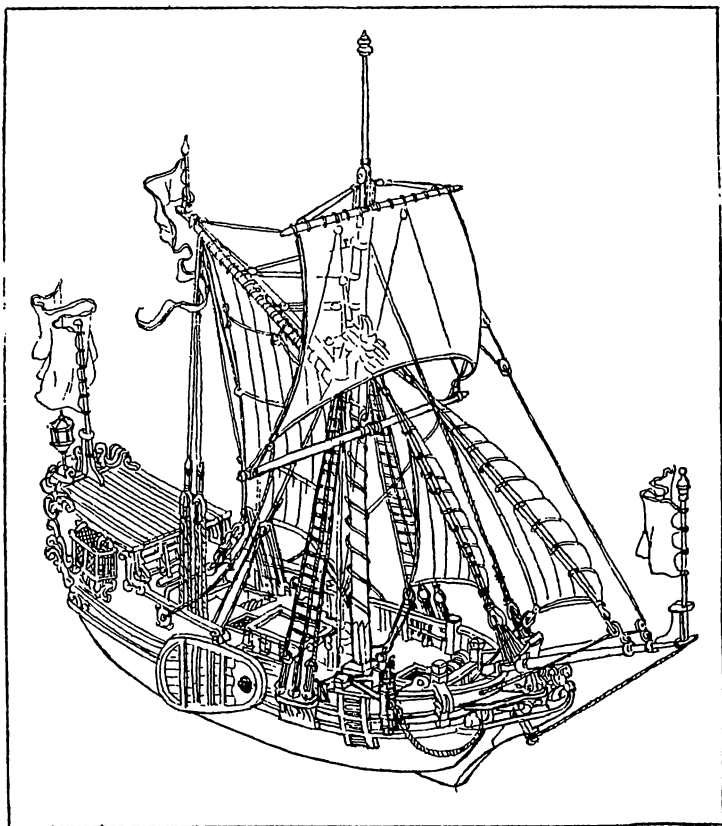
нимая, зачем, толкуются около удивительных орудий войны и мореходства».

Вход такого корабля в гавань приветствовался одиннадцатью пушечными залпами, и он отвечал равным количеством выстрелов.

К древнеанглийскому snaw (снэг) восходит название английской модификации испанского брига — шнявы, очень широко воспринятой шведами и даже иногда принимаемой за шведский тип судна. Это, собственно, и есть бриг, приспособленный главным образом для торговых операций, хотя существовали и военные шнявы, имевшие дюжину-полторы легких пушек. Обе его мачты несли прямые паруса, а в дополнение к ним между выступающей кзади оконечностью марса грот-мачты и палубой ставили балку-распорку, оборудованную гафелем для косой треугольной бизани. Этот парус назывался «снежным» — шнявселем — или грот-триселем или контр-гротом. В целом это было судно с корабельной парусной оснасткой, требующей команды до восьмидесяти человек, и его можно назвать как бригом, так и кораблем. Обычно длина шнявы



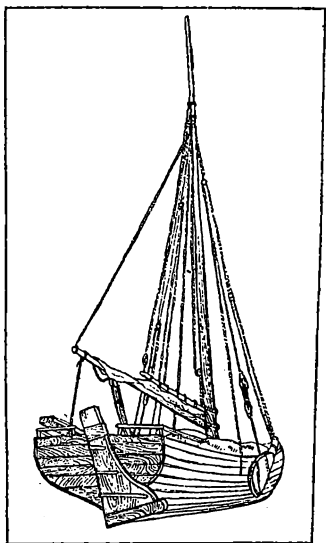
Шнява 1768 года



Голландская государственная яхта, около 1680 года

составляла двадцать-тридцать метров, ширина — от пяти до восьми, водоизмещение — полторы сотни тонн.

Во второй половине XVII века, в 1660 году, для Карла II построили два судна, «Безан» («Бизань») и «Мэри», вошедшие в реестр корабельных типов как *jaghd*. Это слово произошло от датского *jacht* и вскоре им же и было вытеснено. Обе яхты были построены по образцу голландской, подаренной королю чуть раньше. Яхта, этот быстроходный одномачтовый парусник, чье имя означает «охотница», стала родоначальницей целого класса судов — прогулочных, почтовых и спортивных, малых, средних и больших, каботажных и океанских вроде яхты «Дункан», на коей путешест-



Судно-гибрид: голландская  
яхта-тjалк

вовали по морям-океанам дети капитана Гранта. Ее можно обнаружить и в петровском Морском уставе 1720 года. Яхта обычно делалась килевой, иногда со шверцами, и имела или гафельное вооружение, или прямое — как на картине Симона де Влигера «Морской пейзаж». Киль мог быть стационарным и убирающимся внутрь корпуса.

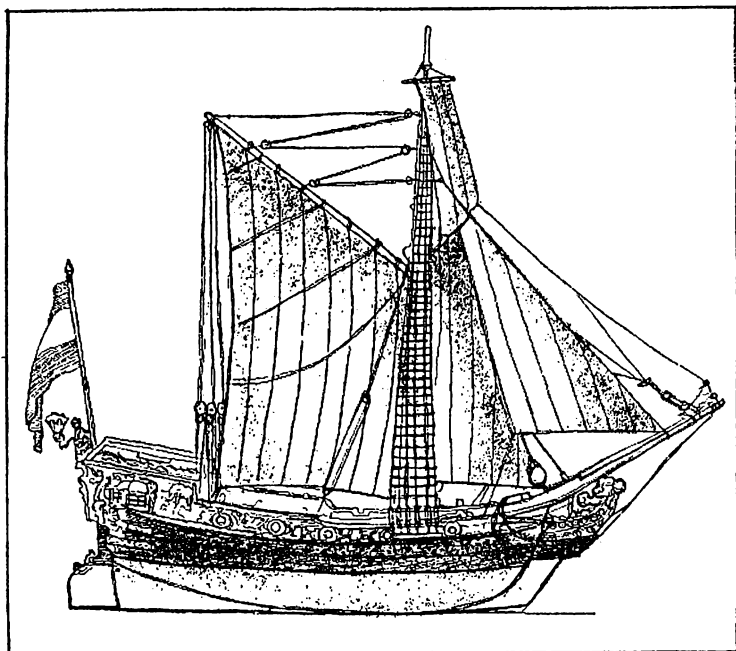
Как тип судна яхта прекратила свое существование сразу же после рождения. Яхтами стали еще в конце XVII века называть любые быстроходные суда небольшого водоизмещения. А с 1775 года, когда герцог Кумберлендский основал «Кумберлендский флот», или «Парусное общество», яхты стали почти исключительно спортивными, гоночными судами. Тогда же были проведены в Англии первые регаты, сделавшиеся в XIX столетии международными.

Исключительно популярным типом судна стала в XVI–XVII веках бригантина, английская помесь испанского брига и голландской шхуны, речь о которой впереди. Само это слово, как уже сказано выше, представляет собой уменьшительное от «бриг», то есть, по логике вещей, это должен бы быть небольших размеров бриг. Однако у бригантины от брига сохранились только прямые паруса на фок-мачте, да еще треугольные кливера и стакселя на бушприте и утлегаре и между мачтами. Грот-мачта же несет либо паруса шхуны — трапециевидный гафельный внизу и над ним три прямых, либо только два косых паруса — трапециевидную бизань и треугольный топсель над ней. Во втором случае такое судно носит еще и другое название — шхуна-бриг, хорошо знакомое по «Пятнадцатилетнему капитану» Жюль Верна. Наконец, «классическая» пиратская бригантина несла ис-

ключительно латинские паруса, а в Средиземном море могла иметь не две, а три мачты.

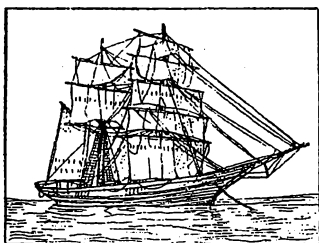
Бригантина известна также под названиями «трехчетвертной бриг» и «двухмачтовая рейковая шхуна». В XVI веке она имела от восьми до двенадцати пар весел, ее длина достигала двадцати метров, ширина – трех с половиной, а водоизмещение – от двухсот до трехсот тонн. Рожденная в Средиземноморье, она была легко и быстро воспринята англичанами (собственно и превратившими ее в бригантину), голландцами и французами, а при Петре Первом бригантина выполняла в России роль транспортно-грузового судна.

В самые последние годы XVII века появилась на морях и шхуна-барк, или баркентина. Где – теперь уже вряд ли кто скажет. Рождение ее было неуловимо и не привлекло внимания морских историков. В качестве претендентов с равными основаниями могут выступать и Испания, и Португалия, и Италия, и Франция,



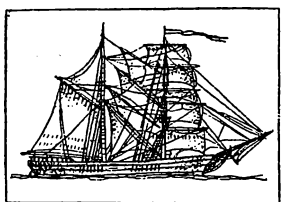
Яхта конца XVII века





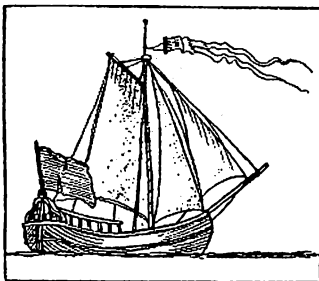
Североевропейская бригантинна для плаваний к Ньюфаундленду, 1860

ний фор-марсели, фор-брамсель и фор-бом-брамсель на передней мачте, грот и грот-топсель на средней,



Двухсоттонная шхуна-бриг конца XIX века

метров, ширина составляла восемь-девять метров, высота борта не превышала четырех метров, а осадка — четырех с половиной метров.



Русская бригантинна «Петр I», около 1700 года

а по аналогии с бригантиной — Англия. Это судно несло прямые паруса барка на передней мачте и косые на всех остальных (количество мачт могло доходить до шести). Обычно баркентина бывала трехмачтовой, и площадь ее парусности составляла семьсот двадцать два квадратных метра. Стандартный набор ее парусов такой: фок, нижний и верхний бизань и крьюс-топсель на задней, кливер, бом-кливер и фор-стень-стаксель на бушприте, грот-стаксель и грот-стень-стаксель между двумя передними мачтами, апсель — между двумя задними. Грот и бизань трапециевидны, остальные все треугольные, кроме, конечно, прямых парусов фок-мачты.

Длина судна колебалась от тридцати до сорока двух

метров, ширина составляла восемь-девять метров, высота борта не превышала четырех метров, а осадка — четырех с половиной метров.

Баркентины теперь используются как учебные суда, но в свое время они были малопопулярны, их затмевали бригантины, окутанные пороховым дымом и романтикой.

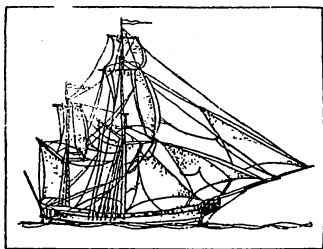
Не исключено, что именно бригантина повлияла на конструкцию английского судна XVII века, получившего название кеч (от среднеанглийского *cache* — ловля, преследование), тоже двух-

мачтового или полуторамачтового и с косым парусным вооружением (гафельным) особого рода, вошедшим в историю как «кечевая оснастка». Его задняя мачта, называвшаяся то бизанью, то «скоростной», была отнесена далеко в корму. Водоизмещение кеча не превышало пятидесяти тонн, это судно использовалось как рыболовное или каботажное торговое в Англии и Северной Америке, а впоследствии его название было перенесено на один из видов спортивных яхт, а парусное вооружение — еще и на иол. По парусной оснастке к кечу примыкают так называемые «билли-бои», широконосые и широкозадые каботажники, очень похожие на голландские хукеры, хотя они могли иметь набор парусов и шхуны или бригантины. Скандинавы делали оснастку кеча по образцу галеаса.

Такую же оснастку, как кеч, имел маленький палубный двухмачтовый китс, известный с XVIII века и использовавшийся в военное время как артиллерийский транспорт, а в мирное — как разъездное и, в частности, посольское судно. В сущности, это была разновидность яхты.

Китсы часто можно было повстречать еще во второй половине XIX века, когда в Англии компанию им составили южноанглийские бриксыемы — очень мореходные парусные траулеры длиной до двадцати метров, сконструированные рыбаками Девоншира для лова рыбы в Ла-Манше, Бискайском заливе и Северном море.

Большой редкостью был уже балингер, широко распространенный в XIV—XV веках в Северном море и известный французам под именем балейнер. Уже само его название (французское *baleine* — кит), казалось бы, говорит и о назначении этого судна, и о его родословной. И тем не менее судно это не французское, первоисточник обоих его названий, английского и французского, — греческое слово *phallaina*, тоже означающее «кит» и в те времена употреблявшееся в Британии (*baleen* — китовый ус — существует в английском и сегодня наряду с *whalebone*). Этот стошестидесятитонный

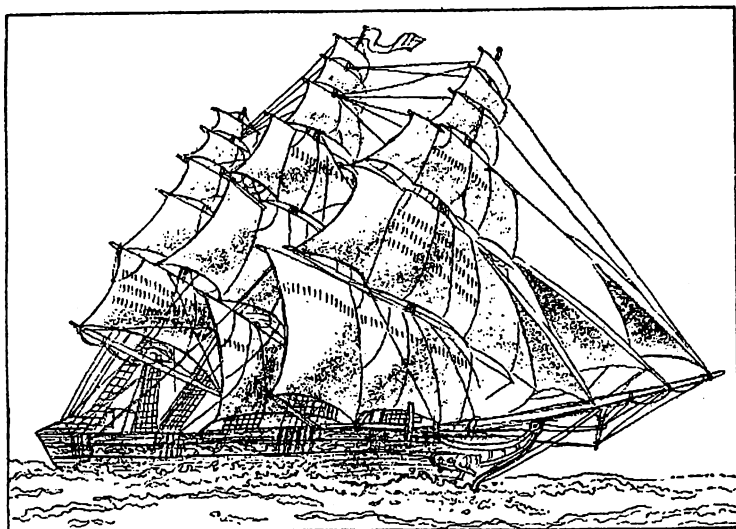


Полуторамачтовый кеч, около 1760 года

парусник был достаточно быстроходен для того, чтобы служить также каперским и военным судном.

Заметное место в английском флоте занимал одномачтовый тендер — вспомогательное военное и конвойное судно. Его название (от attend — обслуживать, сопровождать) как раз и указывает на обе эти функции. Тендеры использовались также для разведки и для связи, а в случае необходимости могли и принять бой: для этого на них имелся десяток-полтора легких пушек. Длина тендера не превышала тридцати метров, ширина достигала пяти, а водоизмещение составляло в среднем двести тонн.

Рассказ о кораблях Великобритании был бы неполон, если не упомянуть клипер, родившийся в английских колониях Нового Света в середине прошлого века. Биография его была недолгой, но блестящей. Клиперы были созданы для регулярной и быстрой доставки китайского чая, поэтому их обыкновенно сопровождает эпитет «чайный». Что же касается самого названия, то оно возникло в развернувшейся с первых же дней гонке за прибылями. Эти суда ходили по специально составленному довольно жесткому расписанию, и за сокращение вре-



Американский клипер «Рейнбоу», 1845

мени переходов между пунктами полагалась премия. На американском морском жаргоне опережать график или расписание — to slip («подрезать»). Поэтому «подрезатель расписания» и получил название «клипер».

Первый клипер сошел со стапеля в Нью-Йорке в 1845 году, последний сошел со сцены в 1886-м. Соотношение их длины к ширине изменялось в пределах от 5:1 до 8:1. Эти «рысаки», как их называли, имели три-четыре мачты с корабельной оснасткой, острые обводы корпуса и площадь парусности, обеспечивавшую им скорость до двадцати узлов и даже больше. Американцы строили их целиком из дерева, англичане сочетали деревянный корпус с металлическим набором. Водоизмещение клиперов достигало двух тысяч тонн, а высота их мачт с четырьмя-пятью реями составляла три четверти длины всего судна.

Клиперы явили собой высшее достижение парусного флота и прозвучали его лебединой песней. Но они запоздали: на смену парусу уже шел пар. И — парадоксально, но факт! — раньше всего паровые двигатели появились именно на клиперах. Парусные клиперы, можно сказать, покончили самоубийством...



*Круг третий*

**СЛЕД  
ДРАКОНА**





Господь дунул - и они рассеялись»... Как просто! Было время - в совсем иных краях примерно такая же фраза была произнесена на совсем ином языке: камикадзе, «божественный ветер» - так японцы окрестили в 1274 и 1281 годах два очень сильных тайфуна, весьма своевременно возникавших именно в тот момент, когда флот монгольского хана Хубилая (того самого, при дворе коего жил Марко Поло) дважды приближался к Стране Восходящего Солнца, чтобы покорить ее. Действительно, сходство ситуации несомненно. Господь всегда начеку и готов защитить свою верную паству. Елизавета могла тешить себя этой мыслью до самой своей смерти 24 марта 1603 года. Но не ее адмиралы.

Окончательно отказавшись от попыток разыскать Северо-Западный проход, Джон Дейвис обратился к своему покровителю лорду Сэндерсону с предложением установить прямые контакты с Индией вокруг Африки.

Западноафриканские берега были тогда по преимуществу португальскими, хотя, как предполагают, первым появился в районе устья Конго француз Жак Картье - упоми-

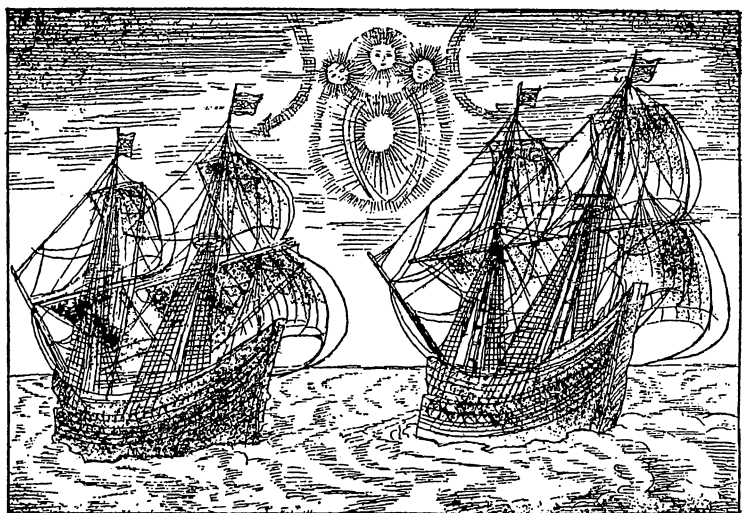
навшийся уже пират и первооткрыватель Канады. Французы не сумели тогда закрепиться на Черном континенте. Это удалось португальцам. Еще в 1589 году в Анголе высадился Хиронимо д'Алмейда, искавший серебряные рудники, а ровно через восемьдесят лет в Африке появляются первые постоянные колонии португальцев. Если Картье занимался с туземцами меновым торгом, то Алмейда сразу дал им понюхать запах пороха.

Мимо Западной Африки пролегал единственный морской путь на Восток. С Португалией, монополистом этого пути со времен Васко да Гамы, а теперь и с ее преемницей Испанией Англия все еще была в состоянии войны, терять было нечего. Наоборот, настала пора приобретений. Дейвис, например, приобрел отличное судно на свою часть добычи, оцененную в тысячу сто фунтов стерлингов и доставшуюся ему в 1589 году, когда он под началом небезызвестного в те времена Джорджа Клиффорда отбил у Азорских островов очередной галеон «золотого флота», чьи трюмы просто распирало от драгоценных металлов.

Сэндерсон легко согласился. Согласилась и королева. Против были только испанцы, и они встретили Дейвиса на берегу Марокко отнюдь не любезно. Там разгорелась такая ожесточенная баталия, что англичане вынуждены были развернуть форштевни своих кораблей на сто восемьдесят градусов и возвратиться несолоно хлебавши. Это случилось в 1590 году. Алмейда был тогда еще в Анголе, но до стычки с португальцами дело просто не дошло, их прикрыли огнем испанцы, сами того не ведая.

Год спустя отправился во второе плавание Томас Кавендиш на своем «Дизайре» («Мечте»), намереваясь совершить еще одну кругосветку, блистательнее первой. Дейвис примкнул к нему. 26 августа три корабля в сопровождении двух пинас покинули Плимут. Однако Господь, на милость коего они так уповали, оказался на этот раз католиком. Ужасный шторм отбросил англичан 7 февраля от Магелланова пролива обратно в Атлантику. Кавендиш не решился долее искушать судьбу и взял курс на Англию, но умер в собственной каюте на пути к ней и обрел последнее упокоение в холодных волнах Колумбова океана.

Что же касается Дейвиса, то он открыл в конце мая



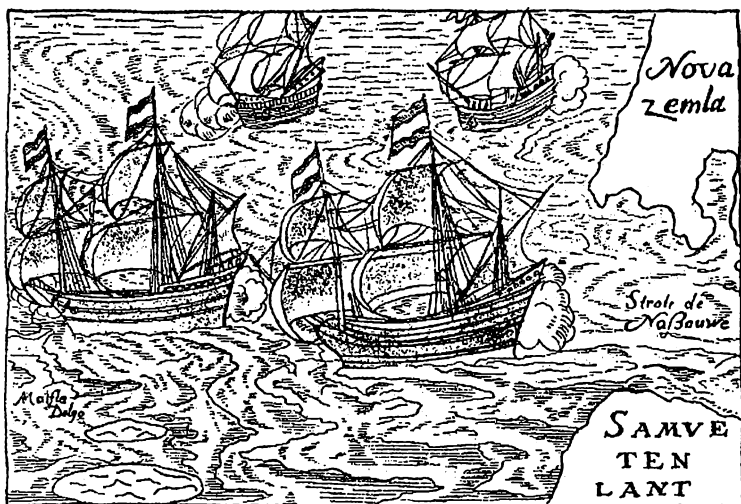
### Экспедиция Виллема Баренца

у южных берегов Аргентины группу островов, которую чуть позже пират Ричард Хокинс (неизвестно, имел ли он какое-либо родственное отношение к Джону Хокинсу и не сделал ли пиратское ремесло наследственным, фамильным) назвал по примеру Рейли Вирджинскими — в честь Елизаветы. Впоследствии они получили другое имя — Фолклендские. Этот архипелаг стал собственностью британской короны и ключом к Магелланову проливу, находившемуся в руках испанцев.

В поиски Северо-Западного прохода, признанные Англией делом безнадежным, включаются в это время Нидерланды, получившие призрачную самостоятельность от Испании после революции 1566–1572 годов и реальную — после гибели «Непобедимой армады».

В 1594 году моряк из Амстердама Виллем Баренц достигает на двух кораблях северной оконечности Новой Земли, в следующем году он борется со льдами в Карском море, а еще через год повторно (после поморов) открывает остров Медвежий и Шпицберген. Суровые ледовые условия вынудили Баренца к зимовке на Новой Земле, а 20 июня 1597 года, возвращаясь оттуда в Амстердам, он, подобно Кавендишу, умер на своем корабле, но в отличие от не-





Голландские корабли у русского побережья зимой 1596–1597 годов.  
Рисунок 1599 года

го – оставил дневник метеорологических наблюдений и карту северной части Ледовитого океана с нанесенными на нее глубинами.

Испанцы тоже не теряют времени даром. Их цель прежняя – Южная Земля. 9 апреля 1595 года Менданья с женой – доньей Изабеллой – и тремя ее братьями отбывает в свое губернаторство на четырех судах с тремястами семьдесятю восьмью людьми. Оттуда, с Соломоновых островов, он намеревался отсылать экспедиции на поиски Южного континента.

Но он так и не нашел свои новые владения. 21 июля испанцы открыли остров, названный ими Санта-Магдалиной. Чуть позже были обнаружены другие острова, получившие имена Сан-Педро, Доминико и Санта-Кристина. А весь этот новооткрытый архипелаг Менданья назвал островами Маркиза де Мендосы в честь вице-короля Перу и своего покровителя. Впоследствии прижилось имя Маркизские острова, и оно напоминает теперь не о мало кому известном вице-короле, а о первооткрывателе – самом Менданье, который тоже стал маркизом после первой своей экспедиции.

Отплыв отсюда на юго-запад, Менданья обнару-

жил еще ряд островов – Сан-Бернардо (атолл Пукапука из архипелага Туамоту, где уже побывал Магеллан), Солитарио (ныне Нуракита из группы Тувалу) и архипелаг Санта-Крус, точнее один из его островов – Ндени, на котором Менданья и умер 18 октября.

Экспедиция начала редеть в ходе бесконечных стычек с туземцами. Еще до смерти Менданьи, 7 сентября, бесследно исчезла каравелла «Санта Исабель», 10 декабря пропал галиот «Сан Фелипе», еще через несколько дней – фрегат «Санта Каталина». Единственный оставшийся корабль – «Сан Хиронимо» – повел главный штурман Педро Фернандес Кирос.

23 декабря испанцы увидели остров Понапе из архипелага, позднее названного Каролинским, но не высадились на него. То же повторилось 1 января 1596 года, когда они обнаружили остров Гуам. Лишь 12 января испанцы бросили якорь в заливе Эспириту-Санту у одноименного мыса на Филиппинах. Здесь Кирос узнал, что «Санта Каталина» была найдена у Филиппин с мертвой командой и что немногие оставшиеся в живых благодаря помощи аборигенов члены команды «Сан Фелипе» были преданы суду в Маниле и заключены в тюрьму за дезертирство. 10 августа Кирос отплыл из Манилы и 11 декабря ввел «Сан Хиронимо» в мексиканскую гавань Акапулько, окаймленную золотистой отмелью. Города там тогда еще не было, а был белоснежный форт, окруженный мощной стеной, рассчитанной на самую сильную осаду. Отсюда до Мехико караваны шли недели три. Гонец одолевал это расстояние проворней. Так что к Рождеству известие о прибытии Кироса достигло ушей генерал-губернатора.

Если в южных морях испанцы более или менее чувствовали себя хозяевами, то в Европе их дела обстояли, прямо скажем, неважно. Со стороны это было не очень заметно. Хотя Испания была ранена смертельно, окончательную победу англичанам праздновать было еще рановато. «Великой армады» больше не существовало, однако десятки мелких армад под испанским флагом все еще контролировали с грехом пополам зарезервированные ими для себя воды. С точки зрения англичан такое положение было явным анахронизмом, и они всячески пытались вдолбить это испанцам. Способ внушения был испытанный: обитатели Вест-Индии с каждым годом все больше привы-

кали к виду британского флага на корабельных мачтах.

Отправившись в плавание весной 1595 года, Альваро де Менданья лишил себя приятного для всякого испанца, редкостного зрелища, какое можно было наблюдать той же осенью в американских морях. Двадцать семь английских кораблей и две с половиной тысячи специально натасканных молодчиков на их палубах взяли курс к Центральной Америке. Кто был предводителем этой акции — неизвестно. Возможно, все трое: Дрейк, Рейли и Хокинс. А может быть, каждый из них имел свою задачу и действовал самостоятельно. Впрочем, это не столь важно. Цель у них была одна — пощипать испанцев. Дрейк и Хокинс направились к Пуэрто-Рико, где их воображение будоражил богатый город Сан-Хуан, просто-таки излучавший блеск серебра.

Рейли предпочел Тринидад. На это у него имелись веские причины: ему нужно было позарез совершить какой-никакой подвиг, чтобы вернуть расположение



Сэр Уолтер Рейли присоединяет Тринидад к владениям ее величества

королевы. Дело в том, что по крайней мере с 1587 года он был руководителем тайного кружка, куда входили даровитые ученые вроде математика Гарриота и поэты вроде Кристофера Марло (создалась даже легенда, что то ли весь этот кружок был коллективным автором произведений, под коими красовалась подпись «Шекспир», то ли кто-то из его участников). Как раз Марло и стал поневоле злым гением сэра Уолтера — виной тому его связь с тайной полицией и некоторые деяния, не очень-то одобряемые уголовным кодексом. Марло попал под наблюдение в Кембриджском университете, где знать ничего не знали о второй жизни своего магистра. Мало-помалу «под колпаком» оказался и весь кружок Рейли. От высказываний Марло за милую душу несло атеизмом, республиканством и откровенной ересью: выяснилось, например, что занятия кружка сводились к тому, что участники вслух читали слово god (Бог), но не так, как читают добрые христиане, а сзади наперед. Получилось — dog (собака). Нити вольнодумства вполне могли протянуться и ко двору: в 1592 году Рейли женился на фрейлине ее величества (безнадёжно охладив этим шагом чувства королевы). Последовал донос. 20 мая 1593 года Марло предстал перед лордами Тайного совета для дачи объяснений. Ему велено было ждать решения, а пока что ежедневно появляться в канцелярии Тайного совета во удостоверение того, что он, Марло, никуда не сбежал. В книге регистрации сохранилось одиннадцать отметок. Двенадцатой не последовало потому, что 1 июня Марло был смертельно ранен в явно спровоцированной трактирной стычке и умер, не успев перешагнуть порог своего тридцатилетия. Имя Рейли в этом запутанном деле, похоже, не фигурировало, но королева не осталась в неведении. Тем более — уже ходили в списках очередные стишки сэра Уолтера:

Все радости прошли, как лживый сон,  
Веселья дни исчерпаны до дна,  
Любовь обманута, ум пригуплен;  
Все минет, остается скорбь одна.  
Один бреду неведомой тропой,  
Утехи в море унесла волна,  
Дух гаснет, жизнь — в руках судьбы слепой:  
Все минет, остается скорбь одна.

Налет на испанских католиков был шансом, и Рейли не упустил его. Только он один и выполнил

задачу сполна. Зато Хокинс не успел даже приступить к осуществлению своей: 12 ноября он неожиданно умер на пути к цели и был похоронен в море, как и подобало британскому вице-адмиралу и казначею флота. Командование принял сэр Фрэнсис, флагманским стал его «Дифайенс» («Вызов», или «Пренебрежение», или «Неповиновение»). Но и ему на этот раз фатально не везло. Испанцам удалось отбить один из его кораблей, и далеко идущие планы пиратов перестали быть секретом: морской бой на подступах к Пуэрто-Рико окончился поспешным отходом англичан, сумевших лишь спалить полдюжину испанских кораблей, но бессильных что-либо противопоставить береговой обороне. На «вызов» англичан испанцы ответили «неповиновением». В свои зрительные трубы Дрейк и его компания могли во всех подробностях наблюдать, как испанцы загружают серебром галеоны в пуэрториканской гавани. А это уже полное «пренебрежение»! Позор неслыханный! И это было только его начало. Захватив четыре других города, в том числе многострадальный Номбре-де-Дьос, Дрейк попытался повторить давешний налет на «серебряные караваны» Панама, но и тут потерпел фиаско. Все эти неурядицы вызывали у него один приступ бешенства за другим. Кончилось тем, что 28 января 1596 года он внезапно умер на своем корабле близ Портобело «от расстройства желудка», как гласит официальная версия (имелась в виду дизентерия), не дожив до шестидесяти лет и едва успев назначить преемником своего племянника Томаса Баскервилла.

Смерти в море были в то время делом обычным: Кавендиш, Баренц, Хокинс... И все же трудно отделаться от мысли, что Дрейку «помогли»: ведь и отравления в эпоху Екатерины Медичи мало кого могли удивить. Принимая во внимание его крутой нрав и чрезмерную вспыльчивость, а главное – неудачу этого похода, такое не было бы чем-то из ряда вон выходящим. Как, впрочем, и по отношению к его дяде Хокинсу, совсем недавно отпраздновавшему свое шестидесятитрехлетие и никогда не жаловавшемуся ни на какие болячки. Похоже, что это семейство невзначай встало кому-то поперек дороги и этот кто-то испробовал на Дрейке страшный яд кураре, открытый Уолтером Рейли на Ориноко и несомненно известный не только ему одному...

В Англию из этой троицы знаменитостей вернулся только Уолтер Рейли, тщательно обследовавший Ориноко и ее притоки и установивший, что по этой реке никак не возможно добраться до вожделенного Эльдорадо. Правда, к Елизавете он явился все же не с пустыми руками: один из кусков кварцевой породы, отколупнутый его кинжалом на Ориноко, оказался фантастически золотосным. Это без колебаний подтвердили ювелиры—быть может, те самые, что делали решающий анализ «золотой руды» Фробишера. Елизавете Рейли преподнес также написанное им на одном дыхании «Открытие обширной, богатой и прекрасной Гвианской империи» — сочинение не только педантичного географа, но и восторженного поэта. И в том же году Рейли отрядил по своим следам пинасу, названную его собственным уменьшительным именем — «Уотти», под командованием своего испытанного в пиратских походах соратника Леонардо Берри. В 1597 году пинаса вернулась ни с чем...

Вполне понятно, с какими чувствами встретили испанцы известия о смерти Хокинса и особенно Дрейка. По милости судьбы сэр Фрэнсис от рождения имел «морскую» фамилию: Drake по-английски — селезень и якорь (точнее — якорек, маленький шлюпочный якорь). Но на древнеанглийском это же слово означает дракона. Известно, что ни в одном языке переводить имена не принято. Дрейк был единственным, для кого испанцы сделали исключение: в их документах этот страшный человек значится под именем El Dragon, обозначавшим и по-английски, и по-испански одно и то же — дракон. Может быть, они считали эту фамилию прозвищем, обычным в пиратской среде...

Дракон умер, но след его кильватерной струи пенился еще долго, очень долго, во всех трех океанах. След этот был глубок и долговечен. А к тому же — интернационален.

Испанцы разглядели его сразу — так сказать, в стадии зарождения. В том же 1596 году, когда Уолтер Рейли, едва возвратясь из американского рейда, отослал пинасу к устью Ориноко, он отдал самую последнюю почесть Фрэнсису Дрейку — не самому «королевскому пирату», а его памяти. Отдал у испанских берегов, повторив на корабле «Уорспайт» («Боевая злость»), возглавившем объединенную анг-

ло-голландскую эскадру, налет на Кадисскую бухту. Для испанцев, еще лелеявших какие-то смутные мечты о реванше, это был смертельный удар. Штурманом английской части эскадры был Джон Дейвис. Возможно, Рейли возложил на него и командование «Уорспайтом» (что было бы вполне логично), оставив за собой общее руководство операцией. Разумеется, англичане играли в ней главную роль. Голландцам досталось в основном ампула прилежных учеников.

Все чаще в пиратских эскадрах звучал разноязычный говор, и тому были свои причины, объективные и не от них зависящие.

По мере раздувания религиозных войн и бесчинств святой инквизиции в Европе пиратские флоты быстро пополнялись теми несчастными, в чьих глазах навечно застыл отблеск Варфоломеевских костров. Только англичане занимались морским разбоем, так сказать, по природным склонностям, хотя им грозила за это смертная казнь и в своем отечестве, и в любом другом. Голландцы же и французы избирали эту стезю чаще всего по стечению обстоятельств. Три нации, три языка — и один флаг. Этот флаг на исходе XVI века можно было повстречать уже повсеместно в Северной Атлантике. Лютеране, кальвинисты, англикане разного толка — все они вместе образовали в Новом Свете новую, единую «нацию» и создали собственные, единые «символы веры» и мир духовных ценностей, как когда-то античные пираты.

Когда это произошло — уловить трудно. Пожалуй, даже невозможно. Известно лишь, что пример подали англичане: в 1597 году королева Елизавета обнаружила, что Новый Свет — самое подходящее место для тех, кого уже не могли вместить переполненные английские тюрьмы. Известно и то, что первые французские и голландские пираты принимали боевое крещение в английских эскадрах, начав с Кадисской операции, прежде чем превратились в самостоятельную и грозную силу. Справедливости ради надо отметить, что далеко не все они сделались пиратами по собственной воле. Это видно хотя бы из того, что многие, особенно голландцы, отбывали за океан семьями и со всем своим скарбом, способным уместиться на палубе или в трюме корабля. Им нужны были всего лишь клочок собственной земли, которой в Америке сколько угодно, и открытое исполнение

собственных гимнов и молитв, без оглядки на инквизицию или соседа-доносчика.

Но их надежды обманули испанцы, чье религиозное рвение побуждало их к преследованию «еретиков» (этим же словом еретики называли, в свой черед, самих испанцев). К преследованию даже здесь, в бескрайних просторах Нового Света. И тогда преследуемые стали объединяться. Слабые пальцы сжались в крепкий кулак. Этот кулак стал называть себя «береговым братством». Таких братств организовалось множество, и когда они сливались для совместного похода или совместной обороны, шутки с ними были плохи.

Эти молодчики называли себя загадочным словом «буканьер». Что оно означает — не знает в точности никто, хотя существует масса разных предположений на этот счет.

Самое распространенное — что слово произошло от индейского *boucan* или *bucan*: так называли особого рода вяленую или копченую свинину и буйволятину (и коптильню для нее), служившую им повседневной пищей. Такое слово действительно есть, и оно даже вошло во французский лексикон, откуда пошло мнение, что первыми буканьерами были именно французы. Но с чего бы это вдруг европейцы, неважно — французы или голландцы, стали называть себя иноземным словом, тем более что их отношения с индейцами, мягко говоря, оставляли желать лучшего? Да и уж очень эта версия отдаст чревоугодием. Правда, как раз чревоугодники и составляли население третьего круга Дантова Ада, но буканьеры прославились отнюдь не своим пристрастием к копченостям. Кстати, «букан» — это также всяческого рода гвалт и тарарам, и такое понятие куда ближе к цыганскому быту буканьеров.

Нельзя не обратить внимание и на два следующих обстоятельства: французским словом *boucanier* или английским *buccaneer* называли в дальнейшем не только пирата, но и охотника на кабанов или буйволов, то есть понятие гастрономическое подменяется здесь понятием весьма распространенного в то время и в тех местах рода занятий.

Ничуть не хуже на роль «крестного» слова могут подойти французские *bouchain* (скула корабля) или *bouche* (узкий вход в залив или пролив). Второе из них вполне может указывать на район действий или



тактику буканьеров, излюбленную пиратами всех наций с древнейших времен. А родственное ему *boiseau* означает ворота порта, те самые ворота, проникнуть в которые всегда стремились ловцы удачи и где их встречал массивный огонь батарей...

Почтенные отцы семейств и промотавшиеся игроки, авантюристы и беглые рабы, дезертиры и мародеры, пираты и спасшиеся с гибнущего корабля их жертвы, уголовные преступники и лишившиеся наследства дворяне – всех их без всяких вопросов принимали в себя «береговые братства», разбухавшие словно губка. Братства униженных – *bukken* по-голландски. Сходство с английским *bussan*, из которого получилось *bussaneer*, просто-таки бросается в глаза... Америка была их последним и единственным шансом. К тому же здесь просто невозможно пропасть с голоду: хочешь – собирай устриц или черепах, хочешь – охотись на буйволов или птиц, хочешь – отнимай все это у тех, кто слабее тебя. Общий враг у буканьеров был только один – испанцы. А общая цель – добыча. *Bukken* – это почти синоним голландского же слова *geuzen* – гёзы, нищие. Морские гёзы в Нидерландах и буканьеры в Америке занимались одним и тем же делом – дрались с испанцами за свою свободу и за право не умереть с голоду...

Одновременно со второй экспедицией Баренца голландцы впервые появляются и в южных морях: в 1595 году по поручению Общества дальних стран их привел туда авантюрист Корнелис Хоутман. Обогнув Африку на четырех кораблях с двумястами пятьюдесятью человеками экипажа, он основал первую голландскую колонию на острове Ява и в 1598 году возвратился в Голландию на двух кораблях с сильно поредевшими экипажами.

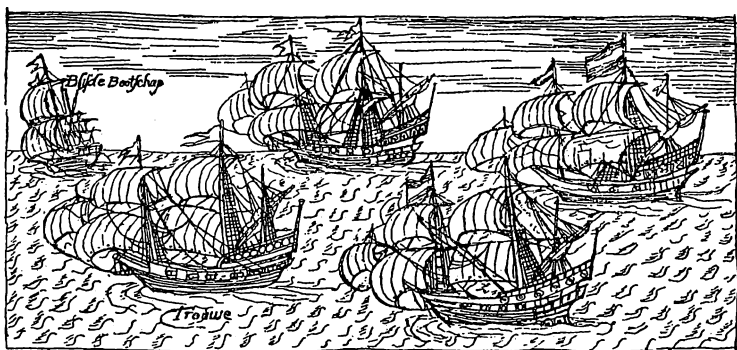
Сразу по его возвращении к Яве вышла эскадра из восьми кораблей под командованием Якоба ван Нека.

Еще один голландский корабль, отправившись по пути Магеллана, достиг Японии, а несколько других кораблей – Перу.

В Бразилии голландцы захватывают у Португалии большую территорию в районе нынешнего города Салвадора и удерживают ее несколько лет. На севере Бразилии процветает их купеческая фактория Суринам, основанная еще в 1551 году, когда Нидерланды были частью империи Карла V.

В июне 1598 года пять голландских кораблей из Роттердама вступили на путь Магеллана, где еще пенился след Фрэнсиса Дрейка. Но судьба этой экспедиции оказалась несчастливой. Ее руководитель Якоб Маху умер, подобно Джону Хокинсу, не успев даже увидеть Американский континент. Один корабль попал в руки испанцев где-то в районе Огненной Земли. Другой захватили португальцы на Молукках, куда, собственно, голландцы и стремились. Третий — «Лифде» («Любовь»), — ведомый англичанином Уильямом Адамсом, едва не превратившись в «летучего голландца» с мертвой командой, кое-как добрался до Японии, и его матросы нескоро увидели родные берега. Остальные два корабля заплутали в Магеллановом проливе и оставались там больше года, пока в ноябре 1599-го их не выручили соотечественники, вышедшие из Голландии на четырех кораблях чуть позже флотилии Якоба Маху.

Их привел Оливер ван Норт — человек, чье имя прочно вошло в историю мореплавания и пиратства. Пополнив свою флотилию за счет спасенных, он до июля 1660 года крейсировал с ней у тихоокеанских берегов в Южной и Центральной Америки. Быть может, он подражал Дрейку, поступившему когда-то точно так же. Захватив несколько испанских кораблей и наделав переполоха на всем побережье к северу от Огненной Земли, ван Норт прибыл в Акапулько. Но здесь уже стоял наготове боевой испанский флот. Поэтому, удовольствовавшись тем, что имел, ван



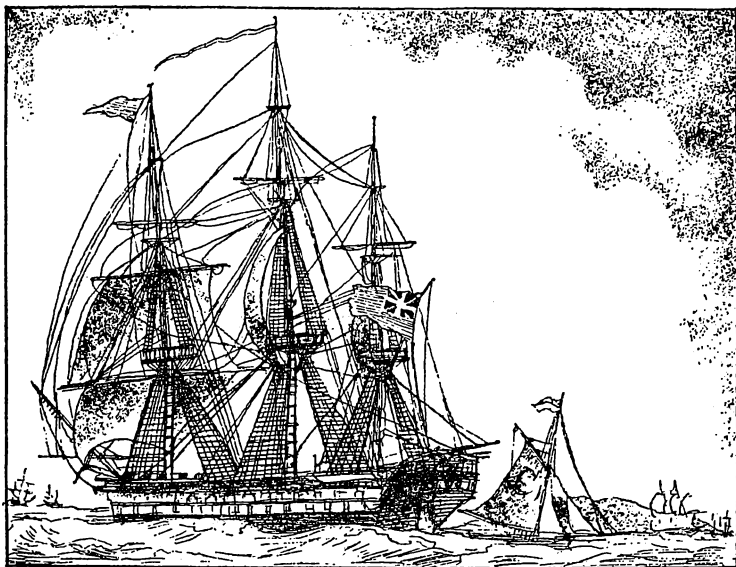
† Amsterdam, by Zacharias Heijns, in de Warmoesstract, in de Hoofde-dueghden.

Голландские корабли в Магеллановом проливе в 1598–1599 годах

Норт, тоже как Дрейк, круто повернул на запад и в сентябре достиг нынешних Марианских островов. Их население мало изменилось со времени Магеллана, голландский пират занес архипелаг в судовой журнал под тем же именем — Разбойничьи острова. После взаимных попыток аборигенов и пришельцев как можно лучше надуть друг друга в меновой торговле, голландцы отбыли к Филиппинам, там им вновь улыбнулось пиратское счастье, затем к Борнео, где удалось сплавить изрядную часть только что награбленной добычи, и наконец взяли курс к мысу Доброй Надежды. В августе 1601 года в роттердамском порту бросил якорь единственный корабль с тридцатью пятью человеками на борту и с шестьюдесятью тоннами драгоценных пряностей в своих трюмах. Это было все, что осталось от двух экспедиций 1598 года.

Наблюдая все эти «происки конкурентов», англичане делают решительный рывок, чтобы наконец-то «править волнами». Пока что все их шаги на Восток не приносили ощутимого результата, хотя с 1555 года продолжала существовать Московская торговая компания, в 1579 году была основана Восточная (Балтийская), в 1581-м — Левантская, в 1585-м — Марокканская, а в 1588-м — Африканская.

И вот 24 сентября 1599 года в Лондоне собираются пятьдесят семь джентльменов, дабы обсудить сложившуюся на морях ситуацию и, как записано в протоколе их встречи, «предпринять в настоящем году путешествие в Ост-Индию и другие острова и страны, близ нее лежащие, и торговать там такими товарами, какие, как это будет установлено по дальнейшему обсуждению, требуются в этих странах, или покупать и выменивать там те товары, драгоценности и тому подобное, которыми те страны могут снабжать». Тут же были избраны пятнадцать директоров-руководителей, «чтобы вести хозяйство, распорядиться и управлять делами, относящимися к путешествию, а также для того, чтобы обратиться к ее величеству с прошением о даровании купцам, принимающим участие в упомянутом предприятии, исключительной привилегии на возможно больший срок и таких прав и льгот, таможенных и других изъятий и разрешений, какие только могут быть получены, а также для того, чтобы снарядить соответствующие суда, нагрузив их

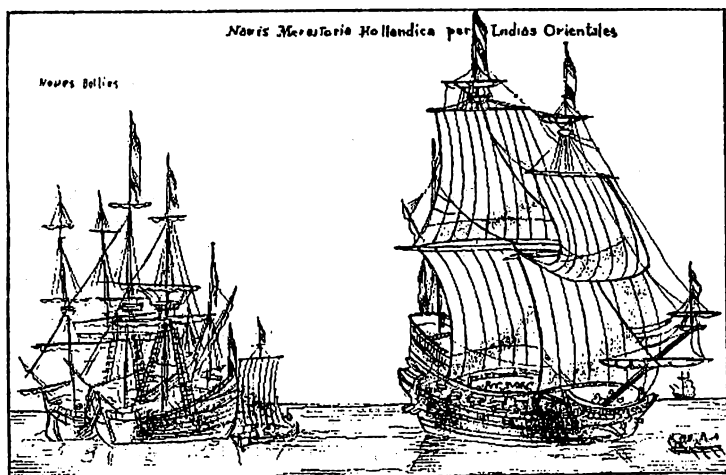


Английский «ост-индский купец» начала XIX века

различными товарами, предназначенными для отправки в данное путешествие».

Так была основана британская Ост-Индская компания для торговли с Индией и Китаем с твердым паевым взносом — не менее двухсот фунтов стерлингов. В 1601 году сто девяносто ее пайщиков снарядили четыре корабля и под командованием Джеймса Ланкастера отправили их в Индию. Два года спустя три из них возвратились с добрым грузом перца. Главным штурманом этой экспедиции был Джон Дейвис.

В 1602 году примеру англичан следуют голландцы, только что, 3 октября, разгромившие испанцев у берегов Фландрии, заявившие после изучения отчета Оливера ван Норта свою торговую монополию на воды от мыса Доброй Надежды к востоку до Магелланова пролива и избравшие чуть позже своей резиденцией Батавию (Джакарту) на Яве. Этот город являлся официальной резиденцией нидерландской Ост-Индской компании с 1683 по 1811 год, а с 1816-го это было «голландское резидентство Бантен». Объединившись в нидерландскую Ост-Индскую компанию с собственной армией и собственным флотом, опла-



Голландский купеческий корабль Ост-Индской компании первой половины XVII века

чиваемыми собственной монетой, голландские купцы и авантюристы начинают планомерное обследование южных земель, пригодных для колонизации. В 1600 году голландские пираты отбивают у португальцев остров Сан-Томе (и владеют им почти столетия, правда с перерывами), очень удачно лежащий как раз на пути кораблей британской Ост-Индской компании. В 1605 году на побережье Малакки погиб в стычке с японскими пиратами Джон Дейвис, не успев водрузить там британский флаг. И в том же году в той же Малакке, будто перехватив эстафету, голландский флот разбивает испано-португальскую эскадру, а Виллем Янсзон на пинасе «Дейфкен» («Голубок») упорно разыскивает Южный материк и делает ряд на первый взгляд малозначительных, а на самом деле достаточно заметных открытий в южных морях. В течение ближайших лет Нидерланды становятся монополистами восточной торговли.

О, они умели действовать с размахом! Они утвердили себя и в Вест-Индии новым словечком, которое во французской речи стало звучать как «флибустьер». У этого слова оказалась счастливая судьба, оно на века пережило своих создателей. И споры о нем — тоже. По одной версии, романтической, это соединение голландских *vrij* (свободный, вольный)

и buit (добыча, трофей). «Вольный добытчик». Пират. По другой гипотезе, прозаической, флибустьеры — это те, кто являлся в североамериканские воды на собственных судах — плоскодонных и высокомореходных рыбацких флиботах, «летучих лодках», рожденных на западнофризском острове Флиланд (Влиланд). Вероятно, верны и та, и другая трактовки — поистине созвучие их уникально. Относительно флиботов можно добавить, что многие источники дружно, в унисон сообщают, что суденышки первых американских пиратов были небольшими, очень маневренными благодаря двойному движителю — веслам в сочетании с парусом, быстроходными и плоскодонными. Тип этого судна нигде не приводится, но все эти характеристики как нельзя лучше подходят и для флиботов.

Англичане именовали и буканьеров, и флибустьеров приватирями — людьми, занимающимися этой сомнительной деятельностью на собственные средства и на собственный страх и риск. В те же времена или немного позднее это слово стало обозначать капера — «собственность» того, кто подписал ему свидетельство.

В 1603 году, со смертью королевы-девственницы, прервалась династия Тюдоров, и на английский трон уселся представитель ее побочной ветви — Стюартов — Яков I, одна из гнуснейших фигур в мировой истории. Первое, что он сделал, — порвал с Голландией, заключил в 1604 году мирный договор с Испанией, помиловал нескольких участников «порохового заговора», а потом по требованию испанцев отдал под суд и заключил в Тауэр сэра Уолтера Рейли, воспользовавшись тем, что тот все еще числился в вольнодумцах, атеистах и республиканцах, о чем свидетельствовали многочисленные и довольно едкие анонимные памфлеты, ходившие среди лондонцев. Официальное же обвинение было вполне стандартным — государственная измена. Королевский суд в Вестминстере послушно приговорил Рейли к «тройной смерти» — повешению, затем обезглавливанию и наконец четвертованию. Но неожиданно для всех король по совершенно непонятной причине заменил казнь пожизненным заключением.

Может быть, причиной стали надвигавшиеся важные для Англии и во многом непредвиденные события. И не исключено, что их преопределил какой-нибудь

обдуманый намек со стороны Рейли, единственного англичанина, способного еще разобраться в делах Нового Света.

Возможно, впрочем, и то, что жизнь Уолтеру Рейли сохранила... смерть Джона Дейвиса, наступившая на исходе 1605 года, за два-три дня до его окончания. Как раз в 1603 году, когда умерла Елизавета и состоялся суд над Рейли, в южные моря была отослана экспедиция Эдуарда Михельборна. Ее вел главный штурман Джон Дейвис. В декабре 1604 года, когда Рейли уже скучал в тюремной камере, Дейвисов «Тайгер» («Тигр») пробирался Малаккским проливом в Южно-Китайское море. Думается, Михельборн выполнял поручение не столько короля, сколько директората британской Ост-Индской компании, заинтересовавшейся деятельностью своей голландской тезки в тех краях. Иначе крайне затруднительно объяснить, что делал «Тайгер» целый год в Индонезии.

В один декабрьский день, уже 1605 года, моряки «Тайгера» заметили на рифах острова Бинтан неизвестную джонку, явно нуждающуюся в помощи. Помощь была оказана, люди подняты на борт английского корабля. Они оказались японскими пиратами, только что совершившими налет на побережье Борнео. Их погубила тяжесть добычи. Потеряв ее вместе со своей джонкой, они решили возместить убытки — захватить корабль своих спасителей, вполне, по их мнению, пригодный для пиратского промысла. Успех сопутствовал им на первых порах, но они совершили серьезный просчет, начав не с юта, где на специальных возвышениях (такие возвышения на баке и на юте назывались замками) стояли хоть небольшие, но все же орудия, а со шкафута, где в тот момент находилось много английских моряков. Возможно, этот просчет был вызван тем, что японцы переоценили класс «Тайгера». Дело в том, что начиная с 1515 года орудия устанавливали только на юте, но полстолетия спустя — вдоль бортов. «Тайгер» по своему артиллерийскому типу принадлежал к старым судам, план же японских пиратов исходил из современной практики. Для десятков англичан этот рейс оказался последним, в том числе для Дейвиса. Огонь пушек юта смел пиратов с палубы, но потери оказались таковы, что о продолжении плавания не могло быть речи. В 1606 году Эдуард Михельборн привел «Тайгер» в Англию.

И именно в том же 1606 году Яков внезапно выбросил голландцев из головы и решил, что настало время вплотную заняться Северной Америкой. Сыграл ли и впрямь в этом деле роль Уолтер Рейли, неизвестно, но очень на то похоже. В Лондоне и Плимуте были организованы сразу две компании, коим надлежало заняться вопросами заокеанской колонизации, а заодно и обращением индейцев в святую веру. При этом за колонистами оставлялись все права полноправных подданных его величества.

20 декабря первые три судна вышли к Америке со ста пятью будущими колонистами на борту. 14 мая следующего года они заложили в Чесапикском заливе поселение Джеймс, названное так в честь короля. А всю эту местность нарекли Вирджинией — именно это и наводит на мысль о причастности Рейли: необычное для Якова, лишенного от рождения всяческих сантиментов, увековечение имени своей предшественницы вполне могло быть результатом категорического требования «королевского пирата», не забывшего свою неудачу с колонией на Роаноке. Если первыми поселенцами этой новой Вирджинии были добропорядочные пуритане, то в дальнейшем туда стали вывозить всякий сброд уголовного пошиба, превратив заокеанские плантации по существу в место каторжной ссылки, и бедняков, вконец отчаявшихся поправить свои дела в Старом Свете и поэтому заключавших долгосрочные контракты с обеими колонизационными компаниями. Компании охотно на это шли, и население Вирджинии увеличивалось не по дням, а по часам. Первым ее губернатором был некий Джон Йорк — человек с темным и загадочным прошлым, успевший поехать и с турками, и с испанцами, побывать и рабом в Крыму, и пиратом на Дону, поскитаться и по Европе, и по берберийской Африке. Такая биография не могла не наложить отпечатка на его склонности, и в один прекрасный день 1609 года вирджинцы обнаружили, что они остались без губернатора: муза дальних странствий увлекла его на прежнюю стезю. (В 1624 году след его отыскался в Лондоне, когда там вышла написанная им «Общая история Вирджинии».)

На место Смита в том же году был прислан новый губернатор, на этот раз лорд — Томас Уэст Делавэр. Отправляясь в Новый Свет, он прихватил с собой еще



три сотни колонистов. Обратно сбежал через несколько месяцев только один — то был сэр Томас собственной персоной. На память вторично осиротевшим вирджинцам он оставил свое имя заливу и полуострову, отделяющему этот залив на юге от другого — Чесапикского.

Если даже король и не считал нужным ставить обо всем этом в известность Уолтера Рейли, тому и без того было чем заняться. В камере у «королевского пирата» досуга было вдосталь (как некогда у Томаса Мэлори, сочинившего в тюрьме историю короля Артура поистине устрашающего объема). Уолтер Рейли пишет «Историю мира в пяти книгах». Однако он довел это повествование только до 130 года до н. э. — года, когда римский консул Марк Перперна подавил антиримское восстание Аристоника в Пергаме, когда от парфянского оружия погиб сирийский царь Антиох VII Сидет, а Египтом правил Птолемей VIII Эвергет. В таком виде книга и была издана в Лондоне в 1614 году, из чего следует, что Рейли не собирался возвращаться к этой теме. Теперь его занимает иное: он ставит химические опыты, пишет трактат об искусстве кораблестроения, сочиняет драмы и перемежает все это поэтическими изысками. (Наиболее полное собрание его сочинений, изданное в Оксфорде полтора столетия назад, занимает восемь изящно оформленных томов.) Словом, продолжает заниматься деятельностью, которая заслуженно принесла ему славу титана английского Возрождения: позади — воинская слава и пенный след форштевня, Гвиана и Вирджиния, Елизавета и Дрейк, впереди... неужели же бесславная смерть в каменном мешке?!

Все это время его мысли витают далеко от Лондона — на берегах Ориноко. Оставив историю прошлого, Рейли обратился к истории будущего. Он набрасывает детальный план разработки золотых рудников в открытой им Гвиане. Елизавета поняла бы его с полуслова... А Яков?

Рейли переслал план королю.

И не ошибся. Золото — вот то единственное, чем можно тронуть любую коронованную и некоронованную особу. Яков клюнул сразу же. Но этот господин не так прост, как кажется. То, что делает король после знакомства с идеей своего узника, не укладывается ни в какие нормы. Он позволяет Рейли сплавать за океан

и привезти золото в Англию, но смертный приговор оставляет в прежней силе. Он заботливо изучает списки кораблей и их экипажей, вникая в мельчайшие детали, особенно если они касаются вооружения и маршрута, но тут же тайно переправляет все вытянутые из Рейли сведения испанскому послу, не удосужившись даже переписать их (возможно, он счел излишним образчик почерка Рейли в испанских руках). Он разрешает Рейли пиратски проникнуть в испанские владения, но категорически запрещает вступать в какие бы то ни было столкновения с их хозяевами (условия мирного договора Испании и Англии 1604 года не распространялись на Новый Свет). Иными словами, он отправляет его на верную гибель: в случае послушания — от рук испанцев, в случае неповиновения — от рук лондонского палача. А если бы Рейли удалось каким-нибудь неизъяснимым чудом избежать всех ловушек, в запасе у Якова оставался приговор Тайной палаты. . .

Итак, оба они решили рискнуть. Эскадра насчитывала семнадцать кораблей — четырнадцать фрегатов и три шхуны. Пять кораблей имели максимально малую осадку: им предстояло изучать притоки великой реки. Флагманом был пятисоттонный фрегат «Дестини» («Судьба»), построенный специально для этого рейса по чертежам самого Рейли на Дептфордской верфи. Он был спущен на воду и крещен в Рождество 1616 года, а в конце следующего марта бросил якорь на рейде Плимута под приветственные клики ожидавшей его эскадры.

12 июня путешествие началось. Началось неудачно: беспокойное море загнало корабли сперва в Фалмут, а потом в ирландскую гавань Кинсейла. В Кинсейл некоторые из них прибыли в таком виде, что пришлось срочно приступать к серьезному ремонту. (Не входило ли и это условие в сговор Якова с испанским послом, чтобы дать испанцам время подготовиться? Ведь корабль самого Рейли, построенный под его присмотром, был в прекрасном состоянии.) За пятьдесят шесть дней стоянки в Кинсейле провизия, заготовленная для перехода через Атлантику, была съедена, и экипажам пришлось даже перейти на самообеспечение — кто как мог. Это предопределило весь дальнейший ход событий, так что неудивительно, что уже на другой день по выходе из Кинсейла 19 августа

дозорные на всех мачтах были начеку и не сводили тоскующих глаз с горизонта.

Конечно, пускаться в путь без продовольствия было бы откровенным безумием. А взять его было негде: во-первых, все наличные деньги были проедены еще в Кинсейле, а во-вторых — с левого борта тянулись берега Испании, тогда как справа расстилалось безбрежье океана. Поэтому можно со стопроцентной уверенностью утверждать, что Рейли решил трянуть стариной. Но поскольку впереди были еще Азоры, Канары, Мадейра, острова Зеленого Мыса — все испанские владения — можно допустить еще и то, что жертвой или жертвами Рейли стали представители какой-то третьей страны, вероятнее всего Франции. На каком-то из островов эскадра — быть может, на вырученные в море деньги, а возможно, и благодаря красноречию своих орудий — запаслась провиантом и пресной водой, круто повернула на запад, пересекла океан и бросила якоря в порту Кайенны, принадлежавшей французам.

Рудники, по словам Рейли, находились в нескольких милях от города Сан-Томе (теперь Сан-Томе-де-Гуаяна, или Сьюдад-Гуаяна, в Венесуэле). Этот город принадлежал испанцам, и миновать его было невозможно. С колоссальными трудностями англичанам удалось захватить его, но... рудники таинственно растворились где-то в непроходимой сельве. Рейли высылал на их поиски один отряд за другим. Тщетно. И наконец он сдался — впервые в жизни. Может быть, на него роковым образом подействовала смерть сына, приключившаяся едва ли не у него на глазах. Эскадра ушла к Малым Антильским островам и там перестала существовать: одни капитаны к тому времени ушли на дно вместе со своими кораблями, другие решили попытать удачу в Карибском море.

Рейли на своем единственном корабле с испанскими сокровищами и двадцатью двумя членами команды возвратился в Кинсейл. Кроме того, в трюмах «Дестини» уместился изрядный груз табака — «отвратительного для глаз, ненавистного для носа, пагубного для ума, опасного для легких, испускающего черный удушающий дым». Так отозвался о табаке король Яков. И слава Богу, что он еще и доставку этой пахучей травы не вменил Рейли в государственное преступление с целью известить английскую нацию! (К

слову заметить, ароматный табак «Сэр Уолтер Рейли» весьма популярен сегодня в Европе и Америке — и на его полиэтиленовой упаковке красуется портрет «королевского пирата».)

Разумеется, стоило только сэру Уолтеру предложить свою шпагу Людовику XIII — и Франция с распростертыми объятиями приняла бы этого незаурядного человека. Но этим Рейли оказал бы, во-первых, неопценимую услугу Якову: бегство подтвердило бы справедливость обвинения в государственной измене. А он не собирался доставлять такое удовольствие Якову. К тому же дать повод к такому обвинению означало бы безнадежно очернить себя в глазах потомков да и своих собственных. А во-вторых (для Рейли, впрочем, во-первых), он был джентльменом в самом высоком смысле этого слова и не мог, кроме всего прочего, подвести своих поручителей (Яков и это предусмотрел!). Многие ждали его бегства — кто с сочувствием, кто со злорадством. И уговаривали. Но Рейли был еще и философом, он знал, что от судьбы не уйдешь... «Судьба» доставила его в Плимут, а оттуда он направился в Лондон, чтобы предстать перед королем и отдаться на его милость или на его суд.

Суд был скорым и справедливым. Он состоялся в среду 28 октября 1618 года. Государственная измена блестяще подтвердилась: нападение на Сан-Томе и попытка втянуть Англию в войну с Испанией были неопровержимы. Но король был все же милостивым. Из трех казней, к коим присудили Рейли пятнадцать лет назад, Яков удовольствовался только одной, самой почетной — усекновением главы на плахе. Это было исполнено на следующий же день. Рейли принял смерть с открытыми глазами, презрительно отказавшись от траурной повязки. Так сошел со сцены последний и самый выдающийся из «королевских пиратов». Его тело похоронили в вестминстерской церкви святой Маргариты, а голову набальзамировали и отдали семье. Поистине королевский дар...

Когда Уолтер Рейли писал «Историю мира», он вряд ли подозревал, как изменялась прямо на глазах картина мира его времени.

Обеспокоенные ростом влияния и могущества вчерашних вассалов, испанцы предпринимают новую

попытку поисков Южной Земли, еще не зная, что она окажется последней. Несколько лет понадобилось Киросу, вернувшемуся с Филиппин, чтобы склонить к новой экспедиции Филиппа III и его сановников. Разгром флота у Малакки оказался решающим аргументом, и 21 декабря того же, 1605, года из порта Кальяо вышли шестидесятитонный флагман «Сан Педро и Сан Пабло», сорокатонный «Сан Педро» и двенадцатитонный шлюп «Лос Трес Рейес» («Три волхва»), имея на борту триста человек. 1 марта эскадра подошла к архипелагу, получившему впоследствии имя Кука, а в апреле испанцы обнаружили группы теперешних островов Дафф и Банкс восточнее архипелага Санта-Крус.

Было бы утомительным перечислять все атоллы и острова, попадавшие испанцам на их пути к Южной Земле. Эту землю испанцы увидели 29 апреля. По крайней мере, они сочли ее таковой и торжественно нарекли Терра Австралия дель Эспирито Санто — Южная Земля Святого Духа. Это нынешний остров Эспириту-Санто из архипелага Новые Гебриды.

8 июня бурной ночью корабли потеряли друг друга. 23 ноября Кирос на «Сан Педро и Сан Пабло» прибыл в Акапулько, впервые в истории мореплавания не потеряв ни одного члена своего экипажа, за исключением умершего от дряхлости и застарелой болезни корабельного священника.

Тем временем «Сан Педро», возглавляемый Луисом Вазом де Торресом, и «Лос Трес Рейес» под началом Прадо и Товара впервые пересекли Коралловое море и подошли к Новой Гвинее. Это произошло 20 июля 1606 года. Около двух с половиной месяцев испанцы обследовали новооткрытую землю. В начале октября Торрес приблизился к северной оконечности Австралии, но по какой-то причине не заметил ее. Он вернулся к Новой Гвинее и затем через Молуккские острова взял курс на Филиппины. 22 мая 1607 года «Сан Педро» и «Лос Трес Рейес» бросили якоря на рейде Манилы. Как и Кирос, Торрес потерял за время плавания только одного моряка. Прадо и Товара некоторое время спустя вернулся на родину, дальнейшая же судьба Торреса неизвестна.

Английская и голландская Ост-Индские компании ни на минуту не забывали и о Северо-Западном проходе. Англичане снарядили на его поиски одну за

другой две экспедиции, возглавляемые Генри Гудзоном. В первой из них Гудзон поднялся в слишком высокие широты, и единственной новостью стало открытие острова Ян-Майен. Повторная попытка, состоявшаяся в следующем году, также окончилась неудачей: Гудзону не удалось даже отыскать проход между Шпицбергом и Новой Землей.

Переход Гудзона на голландскую службу оказался для него более счастливым. В 1609 году, когда англичане разучивали новый национальный гимн «Правь, Британия, волнами!», он через Баренцево море достиг Северной Америки, открыл реку, носящую сейчас его имя, и обследовал ее русло на протяжении двухсот пятидесяти километров.

Окрыленный успехом, в следующем году Гудзон вновь прибыл в эти места и один за другим открыл пролив и залив у полуострова Лабрадор, названные его именем. В аппендиксе Гудзонова залива, известном ныне как залив Джеймса, он вынужден был зимовать и в июне 1611 года отправился обратно. Однако команда корабля взбунтовалась и высадила своего капитана с сыном и семеркой верных ему моряков в шлюпку. Дальнейшая судьба их неизвестна.

Эстафету Гудзона подхватил Уильям Баффин, тоже англичанин. После нескольких рейсов в поисках Северо-Западного прохода в 1615 году он приступил к изучению Гудзонова залива, а в следующем году — моря, лежащего к западу от Гренландии и носящего теперь его имя. На самой Гренландии он открыл полуостров Хейс, а у берегов Америки — остров, отделенный от Лабрадора Гудзоновым проливом и получивший название Баффинова Земля, и еще два острова, расположенных севернее, — Девон и Элсмир...

Обо всем об этом Уолтер Рейли не знал да и не мог знать. И уж вовсе он встал бы в тупик, назови ему кто-нибудь имена Якоба Маху или Оливера ван Норга. Разумеется, сэр Уолтер превосходно изучил географию, это не подлежит никакому сомнению. Он знал, кто такие гёзы и где расположены Нидерланды. И отдавал им должное — здесь, в Европе. Но во время своих скитаний по дальним морям ему ни разу не довелось повстречать в них оранжевый голландский флаг. Теперь этот флаг гордо реял и в южных морях, и в Новом Свете.

В 1613 году моряки из Нидерландов принесли



Новый Амстердам в 1625 году

кусочек своей родины к устью Гудзона и заботливо обустроили его между реками Коннектикут и Делавэр. Эта территория получила название Новая Голландия, ее первым губернатором («директором») стал Питер Минуит. В 1614 году голландцы сочли уместным и своевременным доставить на остров Манхеттен, омываемый водами Гудзона, первую партию африканских невольников — девятнадцать человек. С 1621 года Новую Голландию взяла под свою опеку новообразованная нидерландская Вест-Индская компания, а к 1626 году торговые крепости на Манхеттене слились в единый город, получивший имя Новый Амстердам.

Что же касается южных морей, то с 1611 года голландцы сделались подлинными их хозяевами, поставив себя над какой бы то ни было конкуренцией. В Батавию прибыл новый губернатор нидерландской Ост-Индии — поэт и песенник Лауренс Реал. А 4 июня этого же года от мыса Доброй Надежды, где были голландские владения, вышли курсом на юг два судна под командованием Хендрика Браувера. Спустившись к югу до тридцать шестой параллели, он круто повернул на восток с западным ветром и шел так,

никуда не уклоняясь, пока не оказался, по его расчетам, на меридиане Индонезии. Тогда Браувер вновь повернул — теперь уже на север — и 18 августа отдал якоря в порту Явы.

Этот путь, занявший семьдесят дней и конфигурацией напоминающий на карте опрокинутую квадратную скобку, был сочтен нидерландскими экспертами оптимальным и в 1616 году специальным указом объявлен обязательным и единственным в южных морях — подобно тому, как когда-то столь же обязательные и единственные трассы предписывали испанские монархи для «золотых флотов» и «манильских галеонов».

В том же 1616 году голландские моряки сделали еще одно открытие, которое можно счесть эпохальным. 25 мая 1615 года из гавани Хорна вышли трехсотшестидесятитонный «Эндрахт» («Согласие») и двухсоттонный быстроходный «Хорн». На обоих было восемьдесят семь человек. Эта экспедиция снаряжалась на средства хорнских купцов в пику Ост-Индской компании, чье засилье к тому времени почувствовалось уже в самих Нидерландах. Командовал ею Виллем Корнелизон Схаутен, а торговым директором — комиссаром — был Якоб Ле-Мер. Целью их было разведать новый путь к Ост-Индии, на который не успели еще заявить свои права моряки Ост-Индской или любой другой компании. Иначе говоря, корабли отправились в свободный поиск.

7 декабря они достигли Патагонии, и здесь Схаутен приказал вытащить корабли на отлогий пляж для кренгования — очистки корпусов от налипших водорослей, ракушек и прочих даров моря, образующих со временем плотный панцирь и резко снижающих мореходность и маневренность. Способ кренгования голландцы избрали самый простой и распространенный: при помощи кирок, всегда имеющихся на борту для такого случая, подвели под корабли траншеи (наподобие смотровой ямы для автомобиля), смочили как следует опрокинутые набок корпуса, обложили их сухим хворостом и подожгли его. Видимо, кем-то была во время этой операции проявлена небрежность: «Хорн» внезапно воспламенился и сгорел почти дотла. Перетащив на «Эндрахт» все, что сумели спасти, моряки «Хорна» присоединились к своим коллегам, и экспедиция продолжалась. 18 января нового 1616



года «Эндрахт» миновал Фолклендские острова, а 24-го его капитан грустным взглядом проводил оставшийся по правому борту вход в Магелланов пролив.

На что надеялись Схаутен и Ле-Мер? Ответить на это трудно. Ясно одно: они искали новый путь в южные моря, поскольку два старых – вокруг мыса Доброй Надежды и через Магелланов пролив – нидерландская Ост-Индская компания провозгласила своей собственностью. По-видимому, Схаутен смутно подозревал, что суша должна же когда-нибудь кончиться. А за нею – это было известно любому юнге – расстилалось Южное море.

И она кончилась! Кончилась вечером 29 января, всего через пять дней после прохода пролива. Вот она – южная оконечность самого южного из всех известных тогда континентов! Схаутен назвал ее (и островок, лежащей южнее) мысом Хорн – в честь родного города и погибшего судна (в русской транскрипции принято название Горн). И это означало, что Огненная Земля – остров!

В начале марта, после изматывающих душу и тело штормов, голландцев ждал желанный отдых на островах Хуан-Фернандес, с 1563 года и по сей день носящих это название в память об испанском кормчем, впервые приведшем свой корабль к этим клочкам суши. Отдых, правда, относительный: рачительный Схаутен приказал заново осмотреть «Эндрахт» и подремонтировать все, что окажется нужным. Пополнив запасы пресной воды и провизии, голландцы устремились дальше в манящую беспредельность. 9 апреля ими был заново открыт островок, где когда-то побывали Магеллан и Менданья. Теперь он получил имя Хонден («Собачий») – сейчас это Пукапука в архипелаге Туамоту. За ним последовали Такароа, Такапото, Рангироа и другие, помельче. И все это – в течение каких-нибудь десяти дней! Если бы Схаутен плыл специально с целью открывать новые клочки суши – он стал бы национальным героем. Или – если бы он был испанцем либо англичанином. Но он не был ни тем, ни другим, ни третьим. Его заботило только одно – как можно лучше выполнить поручение своих нанимателей. Он был голландцем.

Ровно через месяц, и тоже дней за десять, Схаутен нанес на карту с полдюжата Кокосовых островов, их

западная группа (Алофи и Футуна) получила имя Хорн. Схаутен и Ле-Мер подумали, что это знаменитые и неуловимые Соломоновы острова, и их заблуждение на многие годы увековечили потом голландские картографы. По расчетам Ле-Мера, где-то недалеко отсюда в западном направлении должна была располагаться «Южная Земля Святого Духа», как назвал ее испанец Кирос. Глупо было бы не взглянуть на нее собственными глазами. Схаутен тоже был бы не прочь, но условия диктовал ветер, а он дул с юго-востока. «Эндрахт» прошел мимо Соломоновых островов (настоящих!), не заметив их, 3 июля вошел в Новогвинейское море, а еще через пару дней его экипаж обзирал с палубы корабля северное побережье Новой Гвинеи.

Запасшись всем, чем было можно, на Новой Гвинее, Схаутен, едва пустившись в дальнейший путь, обнаружил у ее северо-западной оконечности еще одну неизвестную группу островов, она и сегодня носит его имя. Посетив после этого Хальмахеру, Тернате и Тидоре, входящие в Молуккский архипелаг, «Эндрахт» с битком набитыми трюмами лег на курс к Яве и 26 октября отдал якорь в Батавии. Вполне понятно, что Схаутен и Ле-Мер, с блеском выполнившие то, что было им поручено, считали себя победителями. Какими же были их негодование и изумление, когда батавский губернатор с подачи представителей Ост-Индской компании приказал арестовать их за нарушение торговых прав означенной компании, выразившееся в том, что они прошли без спроса... Магеллановым проливом! Все объяснения и клятвы моряков повисали в воздухе, их просто не желали слушать, «Эндрахт» со всем его грузом конфисковали. И — вот она, благодарность! — только десять моряков остались верны тем, кто их нанимал и кто ими командовал, а все остальные тут же присягнули на верность Ост-Индской компании и отправились пропить врученные им авансы в портовые кабаки Батавии. Эти десятеро, а с ними Схаутен и Ле-Мер были в качестве пленников отправлены на компанейском корабле в Голландию, где их ждал суд. Однако в Хорн возвратились только одиннадцать: Ле-Мер умер от инфаркта 22 декабря — за три дня до того, как в Дептфорде была спущена на воду «Дестини» Уолтера Рейли.

Схаутен судом был оправдан. Чтобы успокоить взбудораженное общественное мнение, Лауренса Реала отозвали с поста генерал-губернатора Ост-Индии, и два года спустя он возвратился в Нидерланды. (По-видимому, за ним числилась не только история со Схаутеном и Ле-Мером, так как несколькими годами позже для него нашлась камера в тюрьме, откуда его не без труда вызволили друзья.) В 1618 году, одновременно со смещением Реала со своего поста, отец Ле-Мера получил «Эндрахт» со всем его грузом, и Ост-Индская компания возместила ему все издержки, в том числе выплатила компенсацию за смерть сына, а Схаутен на будущий год издал в Амстердаме свои путевые заметки — «Дневник, или Описание удивительного путешествия, совершенного в 1615, 1616 и 1617 годах по маршруту Магеллана». Мыс Хорн окончательно и бесповоротно вошел в лексикон географов и моряков.

Эпоху Великих географических открытий делят обычно на три периода: завоевательный и торговый (конец XV — начало XVII века), научный, или период проблем (XVIII — начало XIX века), и завершающий, или исследовательский (с XIX века). Все они отделялись друг от друга некоторыми затишьями, довольно продолжительными, когда шли осмысление и обработка материала и совершались лишь одиночные, в значительной мере случайные открытия.

Схаутен и Ле-Мер поставили точку в первом из них.

Тем временем пролетели незаметно восемь лет, самых трудных для английской Вирджинии. И еще год, когда колония буквально перебивалась с хлеба на квас. Лондонская компания по колонизации явно не справлялась с поставленной перед ней задачей. А события в Европе заставляли между тем поторапливаться. В 1618 году началась общеевропейская Тридцатилетняя война за установление единой веры во всем Старом Свете. В сущности, это был рецидив Крестовых походов, но на новом, неслыханном уровне. Лагерь католиков составляли Испания, Австрия, Германия, Польша и Литва; лагерь протестантов — Швеция, Нидерланды, Дания, Россия, Англия и... насквозь католическая Франция, опасавшаяся чрезмерного усиления Габсбургов.

Теперь за дело взялся Плимут. В сентябре 1620 года

в плимутской церкви святого Андрея, где еще помнили Фрэнсиса Дрейка и где покоился в мире Мартин Фробишер, вновь раздались торжественные песнопения. Сто два человека – сорок один мужчина, девятнадцать женщин и сорок два ребенка – истово распевали гимны, моля Господа о благополучном исходе задуманного. Это были пресвитериане-пуритане, не сумевшие найти общего языка с официальной англиканской церковью и решившие попытаться счастья за океаном. В порту их уже ожидали снаряженные ими на собственные средства стовосьмидесятитонный трехмачтовый барк «Мэйфлауэр» («Ландыш») и «Спидвел» («Вероника»). Правда, второй из этих двух «цветков» оказался непригоден к длительному и нелегкому рейсу, и 6 сентября он лишь присутствовал при отплытии второго, где капитаном был Кристофер Джонс.

16 декабря пассажиры «Мэйфлауэра» уже приветствовали берега Массачусетского залива, а пять дней спустя, подыскав подходящее место, отцы-пилигримы впервые сошли на берег. В память об этом событии в Лондоне была позднее выстроена гостиница «Мэйфлауэр», а в США по сей день 22 декабря отмечается праздник Forefather's Day – «прародительский день».

Через три дня пилигримы заложили первые дома поселка, получившего название Нью-Плимут, и в течение зимы, памятуя печальную участь Роанока, превратили его в самую настоящую крепость. Осенью 1622 года туда прибыла новая партия колонистов, и крепость с этого времени вполне стала заслуживать статуса города по меркам того времени. Город вскоре пустил «отростки», и все это вместе стали называть колонией Массачусетс, а район этих поселений – Новой Англией.

Так на Североамериканском континенте появились два гнезда английских колонистов – южное (Вирджиния) и северное (Массачусетс). Обитатели первого называли себя вирджинцами, обитатели второго – янки (пренебрежительное прозвище, произошедшее от имени и фамилии колониста-датчанина Яна Киса: Jan Kees = yankee), а после основания Бостона в 1630 году – еще и бостонцами. Первыми «стопроцентными янками» считаются пассажиры «Мэйфлауэра».

Между этими двумя событиями – плаванием «Мэйфлауэра» и основанием Бостона – в Европе произошло

еще одно: 1 ноября 1625 года англичане вновь надумали учинить погром в Кадисе. Однако на сей раз комендант города Фернандо Хирон с легкостью отбил нападение английского флота, коим командовал лорд Уимблтон. Да, это был не Дрейк! Дело ведь не в кораблях, дело — в адмирале. Испанский художник Франсиско Сурбаран посвятил обороне Кадиса помпезное полотно, на нем можно разглядеть и галеоны, и галеры того времени.

А в Новом Свете между Вирджинией и Массачусетсом, на тысячекилометровой буферной полосе, раскинулись голландская колония Новые Нидерланды и скандинавская Новая Швеция...

### Фрагментарий третий

#### МОРЯКИ И ИХ КОРАБЛИ

Парусные корабли неспешно и незаметно, но уверенно и неотвратимо изменяли свой облик. Они были устремлены в будущее, и судовые архитекторы не желали ударить лицом в грязь перед потомками, дать им повод сказать, что старики даром ели свой хлеб. Когг, хольк, каравелла, нао, каракка — все они, и еще многие другие суда Средневековья внесли свою посильную лепту в формирование флотов Нового времени.

Интенсификация морской торговли, с одной стороны, и потребность в ее защите — с другой, подталкивали судовых архитекторов на поиски новых решений, удовлетворяющих этим задачам. Одинаковая опасность как со стороны морской стихии, так и со стороны пиратов, казалось бы, должна была привести судовых архитекторов к конструированию некоего универсального типа судна, пригодного на все случаи жизни. Но этого не произошло. Купеческим кораблям требовались максимально емкие трюмы, военным — максимум места для размещения орудий и не менее обширные трюмы для хранения военных и продовольственных припасов, а также трофейной добычи.

Этот гордиев узел был разрублен одним ударом. Укороченные палубные бимсы и сильно заваленный внутрь фальшборт еще в Колумбово время создали новый силуэт судна — дородного и пузатого, с мно-

гоярусными трюмами и транцевой кормой с зеркальной и гладкой обшивкой. Кроме всего прочего, кормовая часть стала теперь настолько обширной, что военное судно могло значительно увеличить количество своих солдат, а торговое — пассажиров. Их было теперь где разместить: благодаря плоской корме жилье можно было устраивать не только на верхней палубе, но на всех, вплоть до самой нижней. Эта конструкция и сделала судно более легким, и позволяла снабжать его одной или двумя башнеподобными надстройками с множеством кают. Военные и торговые суда почти невозможно стало различить по силуэту, но конструктивные различия, присущие задачам тех и других, превалировали в их постройке.

Усложнившаяся форма корпуса — подлинное произведение искусства! — вынудила корабелов пересмотреть некоторые традиции. Например — шпангоуты. Их теперь невозможно стало делать цельными: и высота борта, и его изящные сложные изгибы диктовали новую технику. Впрочем, новой ее можно назвать лишь с некоторой натяжкой — скорее, это хорошо забытое старое, ибо составные шпангоуты были известны и раньше. Но то, что тогда было вынужденной мерой, теперь стало нормой. Заметно толще — до двенадцати-тринадцати сантиметров — стали доски обшивки и палубы, причем корабелы поставили эти параметры в прямую зависимость друг от друга. Составным стал и рангоут — мачты, бушприты, реи. Если составные реи известны начиная с Древнего Египта, то составные трехчастные мачты и бушприты — безусловное новшество; если стеньги появились еще на каракках, то до брам-стенг додумались только теперь, с усложнением парусного вооружения; этому же обязаны в конечном счете продолжения бушпритов — утлегари и бом-утлегари. Все эти составные части рангоута намертво скреплялись между собой несколькими шлагами толстого троса (вулингами), а начиная с XVII века — металлическими обручами (бугелями).

В этом же столетии или чуть раньше, на исходе XVII, был изобретен подвесной рангоут. Это прежде всего бизань-рей, замененный в конце XIX века гафелем. Бизань-рей крепился к задней мачте бейфутом под углом сорок пять градусов. Передний его нок был ниже заднего, к нему крепились брасы. Задний нок управлялся дирик-фалом.

Заметно выросли мачты и в высоту, это было связано с увеличением площади парусности. Еще во второй половине XV века строители каракк возродили и усовершенствовали известные древним грекам стеньги. И точно так же их связывали с мачтами — боргом или бейфутом, сделанным из очень толстого каната и обшитого кожей, предохраняющей от трения. А к концу того же столетия мачта удлинилась еще и брам-стенъгой, ранее, скорее всего, неизвестной. В XVI веке в дополнение к фока-штагу и грот-стенъ-штагу вводятся фор-стенъ-штаг и крьюйс-стенъ-штаг, в XVII веке их усиливают лось-штагами, а еще лет через пятьдесят появляются бом-брам-штаги, впервые установленные на грот-мачте. Французы в это время изобретают ватер-штаг, уравновесивший натяжение штагов фок-мачты. Корзина для наблюдателей и воинов, прилаживавшаяся в древности на топе мачты (кархесий), сохранила свое место, но превратилась теперь в марс — круглую или квадратную площадку, укрепленную на продольных брусках у топа мачты. По ночам на ней поднимался отличительный фонарь адмирала или командира эскадры. Точно такая же площадка — салинг — была и на топе стеньги, а позднее, когда мачты еще немного подросли, на них появились брам-салинги. Роль всех этих площадок была одна и та же — на них выставлялись наблюдатели, и на них матросы работали с парусами и такелажем. Первоначально они, насколько было возможно, имитировали древние корзины, но постепенно ограждение, мешавшее работе матросов, стало уменьшаться по высоте, а затем и вовсе исчезло.

Корабли Нового времени имели до пяти мачт. Фактически же была еще шестая. На античных судах эта короткая мачта устанавливалась в носовой части под углом шестьдесят градусов. Она называлась долоном — как и парус, который она несла. Известна она и как акатий или эпидром — в зависимости от того, как именовали ее единственный парус. Так вот, в Новое время эта мачта переместилась еще дальше вперед — за пределы форштевня, и на ее поперечном рее, значительно уменьшившем угол своего наклона, поднимали парус блинд — тот же долон. Такой парус имели каравеллы (его можно увидеть в Ливерпуле на модели Колумбовой «Санта Марии») и голландские буеры XVI века, его поднимали моряки знаменитого

«Баунти» и не менее известного «Властителя морей», тоже английского, построенного в 1637 году, им оснащались голландские флейты XVII века и английские фрегаты столетие спустя, его несли галеоны всех национальностей, в том числе «Голдн Хайнд» Фрэнсиса Дрейка, голландские и немецкие хольки и конвойные корабли, пинасы XVII века и суда русских поморов, греческие полакки и шведские фрегаты (например «Ниа Вассан», увековечивший в своем названии имя шведской королевской династии и больше известный под именем «Ваза»). Очень часто эта мачта имела тот же наклон, шестидесятиградусный, но потом на разных типах судов он стал видоизменяться.

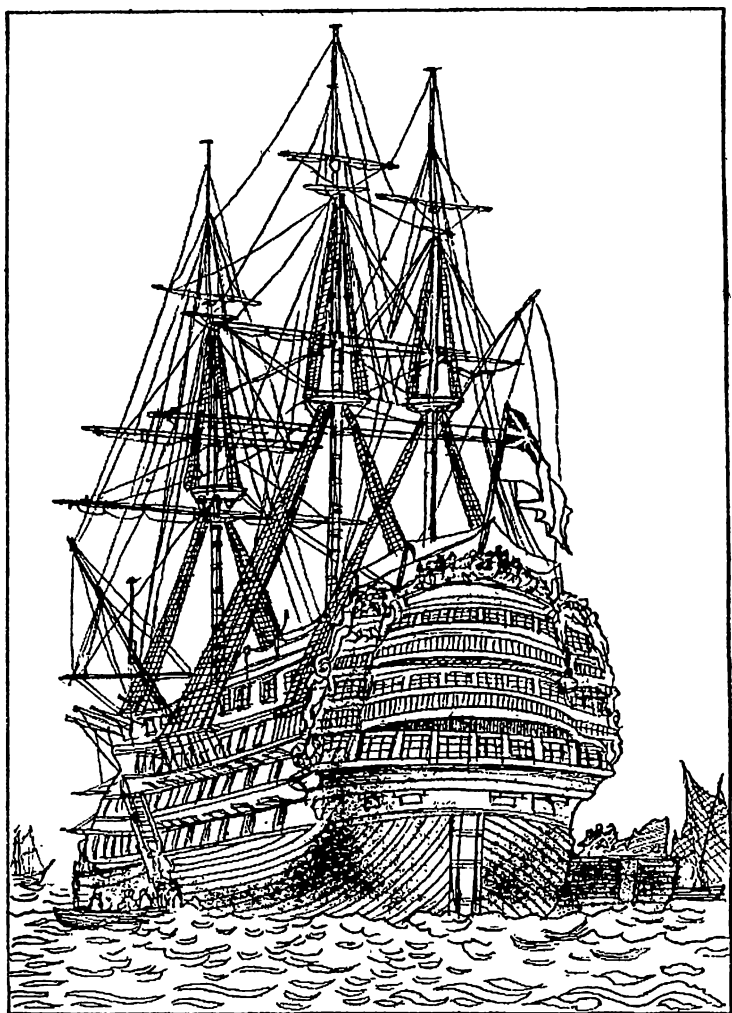
Однако независимо от угла наклона этого дерева использовать его как мачту невозможно: для этого пришлось бы набирать команду сплошь из акробатов. Поэтому на нем, в свою очередь, водрузили еще одну мачту, короткую и вертикальную, параллельную всем остальным, уменьшив угол наклона самого дерева, чтобы по нему, как по мостику, можно было добираться до этой мини-мачты. Ее называли *spriet* голландцы, *sprit* англичане, *sprêt* — немцы. Все это означало одно и то же — шест. Так же, по-видимому, называли и то наклонное дерево, на котором крепилась эта мачта, — по аналогии со шпринтовом. Да оно и превратилось по существу в шпринтов, пяткой своей упиравшийся в специальный степс впереди фок-мачты. На одном японском изображении корабля голландской Ост-Индской компании показано сочетание блинда с долоном: за блинда-реем шпринтова устроена площадка, и на ней укреплена маленькая вертикальная мачта с реем, несущая парус, а на топе — флаг днем и фонарь ночью. Такое же сочетание практиковали голландские флейты, голландские и французские пинасы. Однако парусные и такелажные работы на этой мачте были столь опасны и требовали такой кошачьей ловкости, что вскоре она переместилась на нок шпринтова и превратилась в простой флагшток — в дополнение к кормовому. Эту мачту-флагшток можно, например, обнаружить у голландского судна 1639 года на картине в Национальном морском музее Гринвича и на многих изображениях морских прогулочных яхт. Но примерно в середине XVIII века и это показалось явным излишеством,



и мачта со шпринтова исчезла. А еще столетие спустя сократилась вдвое длина блинда-рея, после чего его стали называть усами бушприта и крепить к нему бакштаги утлегаря.

Тогда же выяснилось, что шпринтов чрезвычайно удобен для растяжки дополнительных носовых парусов — треугольных кливеров, появившихся в конце XVIII века, и стакселей, а также для крепления штагов и лееров. Теперь, когда работа матросов на нем свелась к минимуму, ему можно было придавать любой угол наклона в зависимости от потребностей. В конечном счете за ним закрепилось английское название «бушприт»: bow — носовая часть судна, sprit — шест. Носовой шест. Его стали делать, как и мачту, составным, только продолжения бушприта называли не стеньгами, а утлегарями — с теми же приставками «бом» и «брам».

С боков мачты крепились вантами с выбленками, а стеньги — без выбленок. Стеньговые ванты обычно называли большими вантами, они присоединялись к фальшборту, а у их основания за пределы корпуса выступали небольшие площадки — руслени. (Под фор-русленями находились два больших запасных якоря.) К середине прошлого века руслени уже становились редкостью. «В настоящее время они как будто выходят из употребления на торговых судах вместе с красивыми старомодными галереями, изящными башнеподобными свесями, кои во времена древних адмиралов украшали с боков кормы старинных боевых кораблей. Там морской офицер мог провести часок досуга, отдыхая после боя, и покурить сигару, чтобы заглушить противный запах порохового дыма, пропитавшего его бакенбарды. А как были живописны прелестные кормовые галереи — широкие балконы, нависшие над морем! Туда выходили из командирской каюты точно так, как вы могли бы пройти на увитый зеленью балкон из девичьей светлицы. Очаровательный балкон этот, где, скользя по теплым морям в дни былых перуанских вице-королей, испанский кавалер Менданья де Лима во время плаванья в поисках Соломоновых островов, сказочной страны Офир и Великих Циклад ухаживал за доньей Изабеллой... этот очаровательный балкон — чудеснейшее из пристанищ — был срезан в результате варварских новшеств. Да, эта кургузая старая галерея вышла из моды;



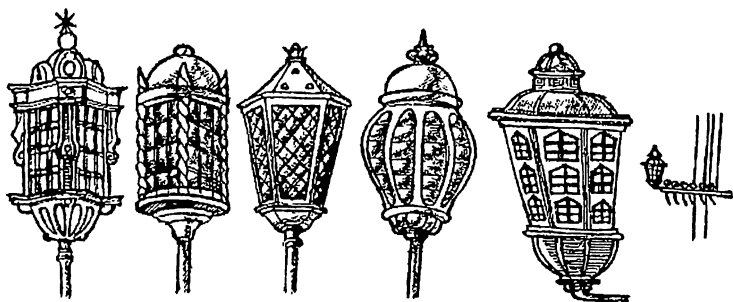
Английский трехпалубный 110-пушечный линейный корабль «Принц», начало XIX века

в глазах коммодоров она утратила свое изящество», — скорбит о старине американский писатель Герман Мелвилл. Иногда, к слову сказать, такая прогулочная галерея не уступала залу хорошего музея: на ней красовались статуи и бюсты монархов, святых, знаме-

нитых личностей (известны даже конные монументы!), висели живописные или мозаичные панно и целые собрания гербов. Это были явные реминисценции античных плавучих дворцов и вилл — прогулочных кораблей царей и императоров.

Форма кормы долго оставалась такой же, какой она была во времена Колумба, — транцевой четырехугольной — вплоть до середины XIX века. Но сколь различны теперь эти четырехугольники! То они напоминают трапецию, то их углы срезаются настолько, что корма выглядит почти овальной, то силуэт кормы становится похожим на гигантский наконечник копья... Фантазия корабелов неистощима, и они пользуются ею в полной мере, находя выход своим творческим исканиям именно в оформлении кормы.

Однако генеральный принцип ее конструирования все же сохранялся, хотя и не очень бросался в глаза. Один пояс, самый длинный, был отведен для артиллерии, применявшейся здесь в случае, если надо было уйти от погони или просто если кто-то неосторожно подставлял свою голову под это «копыто». Выше находился так называемый «зеркальный транец», такой же точно длины. Между этими двумя транцами шел самый красивый пояс обшивки, украшавшийся росписью и резьбой и опоясывавший весь корпус. На нем начиная с середины XVII века золочеными накладными буквами писали название судна, а иногда — имя владельца и порт приписки. Над «зеркальным транцем» борта сужались, делая плавный изгиб, такой, что силуэт кормы напоминал лиру. Здесь, на уровне верхних палуб, располагались салоны с выходами на пышно декорированные галереи, огражденные резными балюстрадами. Над одной из галерей нередко можно было увидеть тонко изукрашенный щит наподобие геральдического, а на нем — накладные гербы царствующей особы и командующего флотом. Привычным был на этом щите и лик святого покровителя судна, чье имя, случалось, совпадало с названием. Щит обычно крепился на контртимберсах. Венчал все это сложное сооружение гакаборт — переосмысленный античный афластон, загибающийся вовнутрь и иногда даже, как в древности, выполненный в виде голов животных. На нем и рядом с ним подвешивались или укреплялись на металлических кронштейнах кормовые фонари из золоченой меди или бронзы, часто поддерживавши-

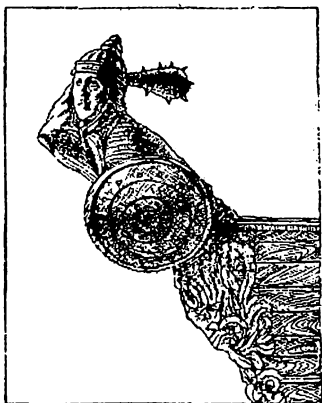


Корабельные фонари XV—XVIII веков

еся с боков изящными декоративными фигурами из того же металла,— настоящие произведения искусства: один (гакабортный) в центре и два (габаритные)— по крайним оконечностям кормы. На знаменитом французском корабле «Ла Куронн», построенном в 1636 году, кормовые фонари были поистине устрашающих размеров: средний из них имел длину двенадцать футов, а окружность— вдвое бóльшую. Трудно теперь сказать, были ли такие фонари чем-то исключительным. Скорее всего— нет. Их стекла, составленные из десятков мелких стеклышек, напоминали заднюю фару велосипеда и преломляли свет самым причудливым образом.

В Новое время обычной деталью судового набора становится фальшкиль, применявшийся от случая к случаю еще в античности. Но если в те седые времена назначением фальшкиля было предохранение днища от повреждений при волоке или на мелководье, то теперь его назначение— оберегать днище при вытаскивании корабля на пляж для кренгования, а также придавать судну лучшую остойчивость. Поэтому иногда фальшкиль делали металлическим, а то и попросту обивали выступающую килевую балку или даже все днище медными либо свинцовыми листами. Кроме всего прочего это предохраняло корпус от дровоточцев и от ударов некоторых видов рыб (например, меч-рыбы или пилы-рыбы), способных проткнуть насквозь размягченную в воде обшивку.

Некоторый аналог фальшкилю можно усмотреть и в новой конструкции форштевня: эта носовая балка, прежде нередко закрывавшаяся обшивкой, стала теперь остро выступать из корпуса и служила водорезом.



Носовая фигура

Изгиб водореза формировал отныне носовой силуэт судна. Его теперь непременно украшали носовой фигурой царствующей особы или, чаще, покровителя либо покровительницы экипажа, как бы летящей впереди корабля, указывая ему безопасный курс. Так поступали и древние греки: знаменитая статуя крылатой Ники Самофракийской украшала некогда нос судна.

Носовые фигуры возродили испанцы на своих галеонах, и они получили на-

звание галеонных, или гальюнных. Те же испанцы нередко водружали на носу судна фигуру льва или иного сильного зверя, и их корабли возрождали этой деталью память о византийских химерах, предназначенных для извержения «жидкого огня». В них же вплоть до нашего XX века искусно маскировался ствол бушприта. Степец бушприта мог располагаться где угодно — внутри корпуса судна, под палубой или на ней, — но внешне бушприт очень часто составлял одно целое с гальюнной фигурой. Об этом заботились те, кого мы сегодня назвали бы дизайнерами. Здесь же устанавливались специальные свесы-платформы, красиво огражденные точеными релингами, — гальюны. В XVI—XIX веках гальюнная часть судна отмечалась внутри корпуса специальной переборкой, так и называвшейся — гальюнная, или бикхед. По бокам форштевня в бортах прорезали клюзы — отверстия для якорного каната, иногда мастерски вкомпоновывая их в общую картину носовой части. Вероятно, клюзы появились как переосмысление каким-нибудь морским архитектором привычной детали греческих судов — нарисованных на бортах глаз. Поскольку же функцию этих глаз приняла на себя гальюнная фигура, то назначение клюзов с самого начала было исключительно утилитарным.

Якорь теперь не вытаскивали через фальшборт на палубу, как было раньше, а подтягивали к клюзу и там жестко раскрепляли вдоль борта в положении лежа.

А еще позднее, когда якоря стали делать без штока, со съемным или с поворотным штоком, их втягивали в клюз, и он сам играл роль кругового крепления. С увеличением дальности и продолжительности рейсов возрастало и количество якорей на борту—в XVII—XVIII веках оно доходило до шести, тогда как на античных судах, за редкими исключениями, было два якоря, а на средневековых не более четырех. С увеличением габаритов судов все более массивными и дорогостоящими становились якоря и якорные канаты, все более широкими—клюзы. Бытующее по сей день идиоматическое выражение «рубить якорь» родилось еще в античности: в случае опасности якорный канат именно рубили, как и мачту. А идиомой оно стало начиная с 1814 года, когда была изобретена и впервые применена на английском судне «Кент» якорная цепь. С тех пор «рубить якорь»—в отличие от команды «отдать якорь»—означает быстро освободить якорь-цепь, так чтобы якорь вместе с нею ушел на дно. Поскольку же «рубить якорь» было удовольствием дорогим и применялось только в самых безвыходных ситуациях, то к якорю был постоянно прикреплен на длинном и тонком, хорошо просмоленном тросе поплавков, или буй—чтобы утопленный якорь можно было потом отыскать и извлечь. Такие поправки появились тоже в античную эпоху.

С античности известно и устройство для подъема якоря. Вначале это был простейший ворот, в эпоху императорского Рима появилась специальная лебедка, пережившая и древние, и Средние века. И наконец где-то в XVI или XVII веке был изобретен вертикальный вращающийся шпиль, выглядевший почти так же, как современный,—сперва с одним барабаном (малый шпиль), а затем с двумя (большой шпиль)—палубным и подпалубным. Со временем шпили стали делать со стопором. В верхней их части были равномерно прорезаны квадратные гнезда. В них вставлялся конец длинного шеста, тоже квадратный,—вымбовки. По команде матросы налегали на вымбовки и под звуки флейты ходили вокруг начинавшего вращаться шпиля, намазывавшего на свой барабан якорный канат,—«выхаживали шпиль». Известны ритмические песни наподобие бурлацких, сопровождавшие эту нелегкую работу, заглушая пронзительный визг и скрип деревянных частей шпиля. В XVII веке большие шпили иногда

располагали на верхней палубе горизонтально, превратив их в брашпиль, а в 1896 году в Англии был изготовлен первый брашпиль из металла – почти такой же, как современный...

Неизведанными путями шли корабели.

Неизведанными морями шли построенные ими корабли.

Шли над Атлантидой. Над Пацифидой. Над Лемурией. По воде аки по суку. Шли в края, где, по утверждениям античных и средневековых авторитетов, не могло быть никакой жизни. Шли туда, где должен бы быть вечный испепеляющий зной, – и околевали во льдах. Все чудища Моря Мрака, подвластные языческому Нептуну, поджидали их на пути – и на рубеже двух полушарий, когда вода в шпигатах начинала закручиваться в обратную сторону, когда день становился ночью, а ночь – днем, когда вот-вот должны были показаться земли собакоголовых или абсолютно лысых антиподов, разгуливающих по миру кверху пятками, – на экваторе моряки, добрые христиане, робко спрашивали у Нептуна и его нечистой свиты разрешения на дальнейший путь. И всегда получали его. И тот, кто возвращался домой из южных морей, имел право до конца жизни именовать себя «моряком летучей рыбы» и в подтверждение этого почетного звания носить в ухе серьгу.

А что на самом деле поджидало тех, кто отваживался оторваться от надежной суши и пуститься в дальние странствия? Очень хорошо это суммировал Вондел в «Похвале мореходству» – настолько хорошо, что само название оды при чтении этих строк звучит издевкой. Вот эти строки:

Все ужасы Харибд, все Сцилл водовороты,  
Пучины жуткие, в которых тонут логи,  
Буруны пенные – дурных вестей гонцы,  
Слепые отмели, надводные гольцы,  
Ветра, сулящие в пути одно лишь худо,  
Чрезмерная жара и тягостная студа,  
Мгла, непрозрачная для самых зорких глаз,  
Тоска полночная – «собачьей вахты» час,  
Шуршанье тяжких волн среди пустой равнины,  
Их вечный переплеск – и хрупкость древесины,  
Которой моряки вручили жизнь свою;  
Томление по тем, кто ждет в родном краю,  
С детьми и женами прискорбная разлука,  
Рутинная странствия, безмерная доука,

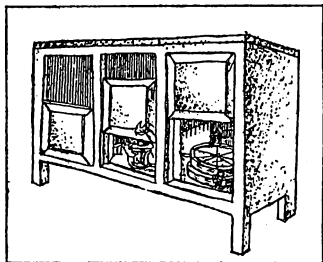
Подгнивший такелаж, подпорченность харчей,  
Болезни, множество неожиданных мелочей,  
Тайфуны, наконец, угроза флибустьеров –  
Все, что растет в умах до сказочных размеров.

Но:

Владеет множеством искусств моряк бывалый,  
К примеру, тяжкий рей брасопить силой малой,  
Иль сделать должный галс, иль фордевинд кормой  
Умело уловить, – а под ночную тьмой,  
От коей, кажется, никто не сыщет спасу, –  
Свой курс препоручить надежному компасу...  
Колени преклоним пред истой лепотой  
Счисления светил, наукою златой,  
Что позволяет путь среди коварных хлябей  
Исчислить с помощью прекрасных астрольбий,  
Доподлинно узнать, насколько небосвод  
Своей серединою восстал из дальних вод.  
Иль, небольшую дань пожертвовав старанью,  
Павлина отыскать над неба южной гранью,  
Там, где Возничего столь высоко взнесло,  
Что он язвит главою лебяжее крыло.  
При вспоможеньи сих созвездий путеводных  
Курс проложить легко во всех просторах водных.

Если судно было большим, трехпалубным, например галеон, то под первой и второй палубами от носа к корме шел коридор, напоминающий коридор спального вагона: с одной стороны был борт с выступающими из него ребрами шпангоутов, с другой – помещения: каюты, кладовки, камбуз, разного рода склады товаров. Под верхней палубой каюты были похуже (а для путешественников – подешевле), так как их, во-первых, постоянно заливало водой, а во-вторых, в них можно было легко набить шишку о выступающие бимсы. Дешевые каюты обычно располагались в носу и корме, а между ними были грузовые помещения. Люк со второй палубы вел в трюм, кишачий разной живностью и наполненный зловонной жижей. Ее отчерпывали две пары поршневых помп, установленных в районе грот-мачты в специальной шахте.

Во время шторма, особенно ночного, корабль превращался в суший ад. Еще с восходом луны даже при спокойном море на нем гасили все свечи, фонари и плошки, остав-



Нактоуз XVII–XVIII веков



ляя лишь самые необходимые огни (например, в нактоузе — застекленном шкафчике, где были установлены два компаса с лампой между ними): упавшая горящая свеча или лампа грозила страшными бедствиями. Всякое хождение по судну прекращалось. Тех, кто занимал каюты под верхней палубой, беспрестанно окатывало водой сквозь разошедшиеся доски настила, через неплотно закрытые люки и через выбитые волнами окна. В нижних каютах и в тех, что располагались в кормовой надстройке, было полегче. На палубу во время бури выходить без нужды воспрещалось (как воспрещается и теперь), и многие валялись в койках, бормоча молитвы и судорожно цепляясь за скобы у изголовья, чтобы не сверзиться вниз и не переломать себе кости. На корабле стояли грохот от сорвавшихся с привязи предметов и густая вонь от подмоченного в трюме провианта. В такие минуты часто бывало, что бочонки с питьевой водой опрокидывались или заливались океаном — а это вело к сокращению норм выдачи живой влаги. Те, кто работал на палубе, непременно должны были обвязаться страховочными концами и передвигаться от леера к лееру, густой паутиной опутывавшим всю палубу, а во время краткой передышки лежать ничком на палубе, принимая на себя всю ярость разгулявшейся стихии. Такие леера протягивались и в подпалубных пространствах. Только вой ветра, только выстрелы лопнувших снастей, только рев океана, только болезненные вскрики людей. Особенно угнетающее впечатление производило молчание судового колокола. Корабль казался жутким призраком, заброшенным в беспредельность стихии.

Отправляясь в дальние странствия, моряки брали с собой массу необходимых вещей, стараясь обеспечить себя на все капризы жизни. Практически все важные части корабля и судового снаряжения дублировались запасными, вплоть до готовых мачт и реев, строительных деталей, досок, гвоздей и инструментов для работы с ними. На случай порчи корпуса или палубы в трюме всегда были наготове пакля, вар, деготь, смола. Сало и жир обладают водоотталкивающими свойствами, но они же, растопленные (дрова для этой цели тоже имелись на каждом судне) и вылитые за борт, усмиряют на короткое время волны, дают судну и людям кратковременную передышку. Дожида-



Постройка бота из обломков судна, 1599

лись в трюмах своего часа помпы со всеми своими приспособлениями, запасные якоря и лопасти рулей, кирки и весла, тросы и блоки, балласт в мешках и холст для изготовления таких мешков, большие и малые пилы и парусина, иглы и нитки для ее починки, всевозможное военное снаряжение и провизия.

С провизией, к слову сказать, приходилось хуже всего. Ни о каком многообразии, калорийности, вкусе не могло быть и речи. Единственной свежей пищей, да и то лишь в дни убоя, было мясо коров и свиней, которых брали в рейс живыми. В носовой части судна на верхней палубе располагалась поварня с чугунной плитой — камбузом, чье название перешло потом и на саму поварню. Там оканчивали свой жизненный путь животные и птицы. А дальше — солонина, такая, о какой мог только мечтать Пигафетта, и весь тот мусор, который он упомянул в своем дневнике как съедобный. Предел мечтаний — традиционное морское янки-хаши, изобретение американцев: пюре из картошки с мелко настроганной солониной. Но это — не раньше XVII века. Лишь на короткое время хватило людям Магеллана продуктов, загруженных в Севилье, — сухарей и фасоли, гороха и чечевицы, готовой солонины и вяленой рыбы, анчоусов и сыра, лука и чеснока,

изюма и инжира, меда и неочищенного миндаля, соли и риса, муки и айвового варенья. Ненадолго хватило им хереса и оливкового масла, уксуса и воды, каперсов и горчицы. Старая, задубевшая кожа, размоченная в морской воде,— вот чем должны были довольствоваться те, которые шли впереди. Да еще протухшая гнилая вода, опилки и крысы.

И все же они шли за горизонт, эти люди, для которых жизнь была адом, а смерть избавлением! Надеялись ли они на возвращение? На это могли бы ответить только они сами. «Кливер поставлен — все счета оплачены», — говорили французские моряки, выбирая якорь. Каждый рейс для моряка — последний. И каждый оставленный за кормой порт — последний. Море плохо знает арифметику. А из грамматических времен знает только два — прошедшее и настоящее. Они шли, смутно догадываясь, что за ними придут другие и, быть может, помянут их в своих молитвах. А на большее они и не рассчитывали. Они открывали мир. И не жалели мараведи на покупку пергамента для карт и на изготовление самих карт (Боже, что это были за карты!), и не торгуясь приобретали астролябии и квадранты, компасы и запасные иглы для них (юстировка испорченных игл влетала в кругленькую сумму), песочные часы и кожаные футляры для особо ценных бумаг. Для экспедиции Магеллана, например, были изготовлены или закуплены двадцать пять карт (и только одна из них — карта мира, предназначенная для короля, — удостоилась кожаного футляра), шесть металлических астролябий и одна деревянная, свыше трех десятков компасных игл, пятнадцать деревянных квадрантов в оправе из латуни, тринадцать компасов (один из них, позолоченный, был отослан королю вместе с картой мира) и восемнадцать песочных часов.

Магеллан был одним из последних больших мореплавателей, кто водил корабли, полагаясь в основном на свои знания и опыт, да еще на милость Господню. Только в 1530 году, девять лет спустя после его гибели, появилась первая известная нам плоскостная карта мира с поправками показаний компаса для той или иной долготы. Ее автором был Алонсо де Санта-Крус, космограф из Севильи. Но, увы, и эта карта оказалась далека от совершенства, хотя пользоваться ею все же было можно — с большой оглядкой: составитель чересчур увлекся гармонией и симметрией, и то, что было

верным для известных морей, оказалось неприемлемым для более отдаленных — хотя бы потому, что все параллели и меридианы были вычерчены на карте строго по линейке.

Однако лед тронулся. В том же году антверпенский астроном Гемма Фризий дал в руки мореплавателей надежный ключ к определению координат. Широту в те времена умели весьма точно определять даже юнги — по пеленгу Солнца при помощи градштока — «посоха Иакова», астролябии или квадранта. Стоило лишь сверить полученные цифры с нужным местом в таблицах эфемерид или в астрономических альманахах, выпускавшихся со времени изобретения книгопечатания. «Ловле свегил», правда, мешали пасмурная погода и качка. С качкой совладал в середине XVI века итальянский математик, медик и философ Джеронимо Кардано: он изобрел «карданов подвес» — гибкое шарнирное сочленение для подвешивания котелка компаса в нактоузе, корабельных ламп и любых других предметов (той же астролябии), позволявшее им оставаться в горизонтальном положении при любых видах качки. В кардановом подвесе, имеющем вид кольца, есть два специальных гнезда, и в них вкладываются оси (цапфы), укрепленные в продольной плоскости котелка компаса, лампы или чего угодно другого. С этого времени нактоуз изменил свой облик: приземистый шкафчик превратился в высокий и узкий пелорус, оборудованный кардановым подвесом и фактически не изменившийся до наших дней. Фризий сделал следующий шаг: исходя из постоянства скорости вращения Земли — один градус за пятнадцать секунд — он предложил отсчитывать долготу от ближайшего известного меридиана при помощи... часов! «Как просто!» — можем мы теперь сказать. Да, просто, но ведь до этого надо было додуматься...

Итак, с 1530 года долготу определяли посредством песочных часов. Излишне говорить, какова была точность тех измерений! История представит нам не один пример того, как вдруг «терялись» на картах разных мореплавателей острова и целые материки и как столь же неожиданно «находились» те, что были уже не единожды открыты. Начиная с XVI века каталог таких географических недоразумений пополнялся с головокружительной быстротой. Мало способствовала исследовательскому мореплаванию и развитию точной

картографии также неразбериха с единицами измерения: каждый измерял расстояния и прочие величины так, как научили его родители. Унификации в этой области пришлось дожидаться очень долго...

Примерно в 1593 году, во всяком случае не позднее 1594-го, пират Джон Дейвис значительно усовершенствовал квадрант, получивший с того времени название «английского» или «Дейвисова». Принцип Дейвиса основывался на совмещении изображений светила и горизонта в одной плоскости и измерении угла между ними. Идея нового прибора для измерения высот небесных светил и определения широты открыла, можно сказать, новую эпоху в конструировании морских угломерных инструментов, о чем ни Дейвис, ни его современники, конечно, не догадывались.

Но должно было пролететь еще почти два столетия, прежде чем уверенное вычисление координат перестало быть проблемой.

В 1699 году Исаак Ньютон в развитие принципа Дейвиса предложил заменить его квадрант, имевший градуированную дугу, представлявшую собой четвертую часть окружности, более совершенным октаном с градуировкой восьмой части окружности. Однако эта идея не привлекла тогда внимания, Ньютон явно опережал свой век. Зато в 1731 году ею внезапно заинтересовался соотечественник сэра Исаака — Джон Хэдли, а еще позднее тот же Хэдли и одновременно с ним американец Годфри остановились на «золотой середине»: они синхронно, но независимо друг от друга сконструировали секстант-прибор, объединивший в себе достоинства квадранта Дейвиса и октана Ньютона и существующий почти без изменений по сей день. Уже в начале XVIII столетия сделалась достоянием музеев астрольбия (она же ноктурлябия в ночное время), честно отслужившая свой век.

Изобретение секстана совпало чудесным образом с изобретением точного пружинного морского хронометра, тоже дожившего до наших дней, хотя тот первый, сконструированный йоркширцем Джоном Харрисоном, мало имеет общего с нынешними.

С начала XVII века искусство мореплавания и искусство судостроения шагают рука об руку. Еще в 1559 году в Париже вышла книга Пьера де Медина «Ис-

кусство навигации», иллюстрированная множеством ксилографий. Следующий шаг сделали англичане: Джон Дейвис одним из первых суммировал накопленные к тому времени навигационные знания в книге «Секреты моряков», вышедшей в Лондоне в 1594 году между двумя его экспедициями. А год спустя он выпустил еще одну книгу — «Гидрографическое описание мира», которой пользовался Джеймс Кук почти два столетия спустя.

Эти две монографии явились самым настоящим откровением для всех, кто был связан с морем: ведь каждый капитан держал свои знания в своей голове, все карты были секретными, а чертежи строящихся судов, точнее — отдельных их деталей, в лучшем случае делались на песке по мере надобности и тут же тщательно затирались.

Дейвис сломал стену молчания. В 1616 году португалец Мануэл Фернандиш, следуя его примеру, издает первую в мире «Книгу о строительстве судов», примерно в 1619 году амстердамский картограф и издатель Виллем Янзон Блау, упомянутый Вонделом в «Похвале мореходству» как творец «дивных карт, орудий всевозможных» и очень хороших глобусов, печатает также

лоций томы,

В которых с точностью неслыханной рекомы  
Морские отмели, скалистые брега —  
Все то, что в моряке зрит вечного врага.

Еще чуть позже, в 1629 году в Ульме увидела свет книга Йозефа Футтенбаха «Судовая архитектура», написанная на латыни и потому сразу же ставшая доступной всем.

Со второй половины этого столетия англичане, а вслед за ними и другие морские народы стали строить свои суда быстрее за счет сокращения цикла доводки после спуска со стапеля. До этого оно сходило на воду «слепым»; на воде, «на натуре», так сказать, оно принимало в свои трюмы расчетный груз, а на палубы пушки — и лишь после этого на корпусе рисовали ватерлинию, а в бортах прорезали орудийные порты. И вот в 1666 году английский судостроитель Энтони Дин, наверняка знакомый с книгой Футтенбаха, впервые проделал это прямо на стапеле. Изучив грузовые шкалы на уже плавающих судах и призвав на помощь закон Архимеда, он вывел математическую

закономерность, вычислил водоизмещение строящегося судна, а на его основе — грузоподъемность и осадку, и уверенно нанес на корпус ватерлинию, а в двух футах над нею указал места орудийных портов: именно в двух футах над водой должна была располагаться нижняя палуба — только тогда при любой волне орудия могли вести огонь.

Это было эпохальное открытие! Энтони Дин наглядно показал возможности научного, математического подхода к строительству кораблей. И у него сразу же нашлись последователи. В 1671 году бургомистр Амстердама Николас Витсен издает книгу по судостроению, носящую энциклопедический характер, как и труд Фернандиша, в 1690-м выпускает вторую — «Судовая архитектура» на латинском языке, а в 1697-м в Амстердаме выходит в свет «Нидерландское судостроительное искусство» Корнелиуса ван Эйка — мастера Дельфтской верфи, принадлежавшей Ост-Индской компании, и однофамильца, а может быть и родственника знаменитых живописцев.

Одновременно с книгой ван Эйка в Лионе издается книга французского иезуита Поля Оста «Теория конструирования судов, содержащая примеры математических расчетов», сразу же переведенная на русский язык по повелению Петра Первого. Подобно тому, как Эксквемелин (речь о нем пойдет в следующей главе) наблюдал жизнь и нравы пиратов, будучи у них врачом, так Ост всю свою жизнь занимался теорией морских наук — сперва плавая корабельным капелланом на кораблях эскадры де Турвиля, а потом занимал должность профессора математики в королевской семинарии города Тулона. Ост обобщил все, что ему удалось разузнать во время службы на флоте, о построении кораблей для атаки и о традициях капитанов и офицеров, об истории мореплавания и о роли флагманов, — и проиллюстрировал все это примерами, имевшими место на всех флотах за последние полвека, а также — уже от себя — преподавал «полезные правила», коими пользовались, на свою беду, все его современники, особенно англичане. Закрадывается даже мысль, не сделал ли это Ост с умыслом по чьему-то заданию, и не был ли его трактат «литературным троянским конем», ибо сами французы действовали на море вопреки этим правилам — и неизменно побеждали: в 1744 году они наголову разгромили английскую эскад-

ру около Тулона, а двенадцать лет спустя – у острова Минорка.

Книги ван Эйка и Оста вышли «под занавес» XVII века, суммировав основные его достижения. Ост был первым, кто употребил слово «теория» применительно к судостроению. А восьмью годами раньше другой француз, парижанин Рено, использовал его в названии своей книжки, посвященной мореплаванию, – «Теория маневрирования судов». Изыскания этих двоих и их последователей подытожил в 1766 году математик Леонард Эйлер в фундаментальном труде «Полная теория конструирования и вождения кораблей», изданном тогда же в столице Франции.





*Круг четвертый*

**СЛУГИ  
ДЬЯВОЛА**





История «королевских пиратов» стала легендой. Как и их эпоха. Время титанов кончилось, им на смену спешили жалкие дилетанты. Новые времена не шли ни в какое сравнение с прежними. Менялись правители, изменялись и их подданные.

Если изящные и в то же время острые стихотворения Уолтера Рейли сделали его классиком Возрождения, светочем, не померкшим до сегодняшнего дня, то новые «народные» поэты не умели сочинять ничего более радостного, чем примитивные песенки наподобие той, что звучит в фильме «Остров сокровищ»:

Берег, принимай обломки,  
Руки, ноги, черепа...  
Будут вспоминать потомки  
Подвиги морских бродяг.

Если философские опусы того же Уолтера Рейли будят мысль и навевают ассоциации с другими философами, более глубокими и известными, то вся философия новоявленных «джентльменов удачи» сводится к банальному сетованию:

Крепись, моряк! Моряк, не плачь!  
Свирепствует норд-вест...  
Косые реи тонких мачт —  
Твой погребальный крест.

И это еще — лучшее, что они могли бы создать. Могли бы — потому что эти строки сочинены столетия спустя и не ими. Но очень точно выражают настроение той среды, какая сложилась к XVII веку на островах Карибского моря. Типичная уголовная романтика. Весь этот разношерстный сброд, столь поэтично воспетый писателями грядущих веков, особенно XIX, и в самом деле сформировал подлинно уголовную среду, со всеми ее характерными признаками.

Мы не знаем ни одного имени корабельного инженера-пирата. Как, впрочем, и применительно к более ранним временам. Но эти два незнания — совершенно разного рода. Античные пираты изобрели в сущности те базовые типы судов, из коих потом в результате бесчисленных эволюционных улучшений и изменений выпестовались лучшие парусники мира. Новые типы нужны были им для того, чтобы превзойти в скорости и маневренности тех, за кем они охотились. Их отдаленные потомки не утруждали свои головы подобной ерундой, они предпочитали захватывать уже готовые корабли и, почти ничего в них не меняя, выводить на большие дороги моря. Поэтому странновато выглядят встречающиеся в литературе «сравнительные характеристики» военных и пиратских кораблей, например фрегатов. Пиратских типов судов в Новое время просто не существовало, как не существовало и верфей для их постройки. «Джентльмены удачи» лишь выбирали лучшее из возможного и в крайнем случае изменяли расположение или вид орудий, убирали «лишний» парус или, наоборот, ставили дополнительный, снимали ненужные украшения, если они усиливали сопротивление ветра. Естественно, что вследствие этого изменялись численность и состав команды, водоизмещение, скорость, но никак не основные конструктивные характеристики — такие, как длина, ширина, судовой набор и прочее. Едва ли это дает право выделять, по примеру античности, пиратские суда в особый класс. Это были те же каравеллы, те же галеоны, бриги или фрегаты, только максимально приспособленные к новым задачам.

Если раньше исход боя предопределяло не столько вооружение, сколько быстроходность и виртуозное владение веслами, то теперь решающим фактором стали навигаторская тактика и мастерское обращение с бегучим такелажем и парусами.

Если в античные времена пиратство было явлением прогрессивным, способствующим развитию географических представлений, судостроительного искусства, а главное — укреплению и процветанию рабовладения, то есть было органичной и важной частью господствующей экономики; если в Средние века оно еще сохраняло отчасти эти функции, а вдобавок вывело суда в океан, положило начало большой торговле, а также Великим географическим открытиям в Северной Атлантике и у берегов Западной Африки, — то теперь, в эпоху лихорадочного накопления капитала, в эпоху промышленных революций, пиратство стало откровенной помехой на трассах купеческих флотов и только брало, брало, брало, ровным счетом ничего не давая взамен и упорно подтачивая экономические устои общества. Единственным светлым пятном во всей истории пиратства Нового времени была блестящая деятельность «королевских пиратов», не только открывавших новые земли и прокладывавших новые морские пути, но иногда и строивших специально для этих целей корабли по собственным чертежам — как, например, это делал Уолтер Рейли. Начиная с XVII века экономическая роль пиратства быстро стала уступать место роли политической, и в конечном счете пиратство, это слепое, но мощное орудие в руках королей обернулось «насмешкой горькою обманутого сына над промотавшимся отцом».

Пираты античности нередко носили царские или равные им титулы, они были эвпатридами — аристократами — в самом подлинном смысле этого слова. Пираты Средневековья еще следовали этой традиции, хотя не всех их можно с полным правом назвать рыцарями. «Королевские пираты» оказались последними в этой славной плеяде, но еще и в XVIII и даже в XIX столетии нет-нет и мелькнут в летописи пиратства истинные «джентльмены». Однако это уже будет капля в море, явный анахронизм и исключение из правила. Начиная с XVII века уголовщина, со всеми ее характерными атрибутами вплоть до устрашающих кличек — традиция, доставшаяся в наследство от викингов, — захлестнула морские театры. В какой степени — можно в большей мере догадываться, нежели утверждать.

В 1724 году в Лондоне вышел пухлый том под многособещающим названием — «Всеобщая история

грабежей и смертоубийств, учиненных самыми знаменитыми пиратами, а также их нравы, их порядки, их вожаки с самого начала пиратства и их появления на острове Провидения до сих времен». Четыре года спустя за первым томом последовал второй, не менее объемистый. Автор — некий капитан Чарлз Джонсон. Кладезь фактологического материала! Имена, точные даты, описания походов и сражений, подробные детали быта... Из этого кладезя, к сожалению, щедро черпают по сей день.

К сожалению: потому что капитан Чарлз Джонсон — такой же миф, как большинство его персонажей. Лишь в нашем столетии было замечено поразительное стилистическое сходство его «Всеобщей истории пиратства», явно не случайное, с некоторыми другими сочинениями, тоже вышедшими в Лондоне примерно в это же время. Например — с анонимным сатирическим трактатом 1702 года «Наикратчайший способ расправы с диссидентами». Или с «Беспристрастной историей царя Петра Алексеевича», тоже анонимной, на страницах которой кое-кто и сегодня ищет материал для своего романа. Или с «Записками кавалера», повествующими о гражданской войне англичан в 1630-х годах и написанными в 1720 году, за четыре года до записок капитана Джонсона.

Авторство этих сочинений сомнений не вызывало. За трактат о диссидентах был приговорен к позорному столбу малоизвестный тогда житель Лондона по имени Даниэль Дефо — человек, возводивший свою родословную к Уолтеру Рейли (в 1720 году он обосновал в какой-то мере эти притязания в «Историческом очерке плаваний и приключений Уолтера Рейли») и поставивший себе целью писать так, чтобы его сочинения были «правдивее правды». Довольно скоро был установлен и автор истории Петра I — все тот же Даниэль Дефо. С «Записками кавалера», кажется, первым разобрался Карл Маркс — до этого, на протяжении столетия, к ним обращались как к мемуарам очевидца. Опять — Дефо. «Правдивее правды» были изложены этим мистификатором и прославившие его приключения Робинзона Крузо, «написанные им самим», то бишь Робинзоном. Здесь, кстати, не раз выступают на сцену пираты, причем эпизоды эти сочинены со знанием дела: Дефо сам в молодости попал ненадолго в руки алжирских (!) пиратов в устье Темзы, когда

держал путь в Роттердам. Не менее достоверно придумал Дефо «автобиографии» Молль Флендерс, пиратского капитана Синглтона (Синглтон – такой же романизированный пират Джон Эйвери, как капитан Блад – Морган), полковника Джека (где часть действия происходит в Америке), мемуары «счастливой кургизанки» Роксаны, вышедшие одновременно с первым томом записок «капитана Джонсона».

Дефо вообще всегда питал непреодолимое пристрастие к монументальным «историям». Между выходом первого и второго томов «Всеобщей истории пиратства», за каких-то четыре года, он успевает попутно сочинить «Политическую историю Дьявола, древнюю и современную», «Систему магии, или Историю искусства чернокнижия», «Исследование истории и подлинности привидений». Завидная работоспособность!

Органично и естественно вписывается в этот ряд и двухтомник «Чарльза Джонсона», но замечено это было лишь в конце 1960-х годов – американским дефоведем профессором Джоном Робертом Муром. Однако и после этого анонимная книга Дефо охотно переиздается как бестселлер всех времен и многими принимается за подлинник той «мемуарной эпохи». Со страниц этого двухтомника сразу же после опубликования пошли гулять по свету его персонажи – вымышленные наряду с подлинными. Впрочем, подлинные в этой книге, скорее всего, лишь наиболее громкие имена, возможно некоторые даты да еще баснословные слухи, достигавшие ушей Даниэля Дефо и обрабатывавшиеся им в виде связных «биографий». Оттуда черпали свои сюжеты Эдгар По и Вашингтон Ирвинг, Роберт Стивенсон и Артур Конан Дойл, Райдер Хаггард и Рафаэль Сабатини, капитан Мариэтт и Фенимор Купер, Висенте Рива Паласио и Джон Стейнбек. Ну, им-то простибельно: во-первых, они не знали, а во-вторых – они романисты. Гораздо хуже то, что многие персонажи и «деяния», порожденные фантазией Даниэля Дефо, упорно кочуют по страницам современных исследований пиратства – совсем не романов – и популярной прессы, всегда готовой пощекотать воображение читающей публики. Причина совершенно ясна: только в книге Дефо можно найти в любом потребном количестве дефицитный материал – имена

и факты, не упоминаемые больше нигде и никем. А красочные детали, придуманные этим писателем позапрошлого столетия, породили целую индустрию «подлинных пиратских карт» с отмеченными крестиком кладами, изувечивших судьбу не одного десятка искателей баснословных (в самом прямом смысле этого слова) сокровищ.

Дефо, или, если угодно, «капитан Чарлз Джонсон», несомненно был знаком с другим анонимным сочинением на эту же тему, изданным в 1678 году в Амстердаме. Книга называлась «Американские морские разбойники», автором ее значился некий А. О. Эксквемелин. В 1968 году эта книга была издана в Москве под заголовком «Пираты Америки».

Слово «анонимный» в сочетании с именем автора — да ведь это же абсолютный аналог книге Дефо! Вот только кто такой Эксквемелин — не установлено до сих пор, хотя версий изобретено предостаточно. Бесспорно одно: в отличие от книги Дефо, «Американские морские разбойники» написаны очевидцем. В этом убеждает масса точных деталей, какие можно только наблюдать, но никак не измыслить в тиши кабинета. Прежде всего это описание животного и растительного мира Америки, получившее впоследствии блестящее подтверждение, а также быта флибустьеров. Книга Эксквемелина — единственный серьезный и надежный источник, имеющийся в распоряжении исследователя пиратской вольницы.

Подобно тому, как семь античных городов ревниво оспаривали честь считаться родиной Гомера, а восемь средневековых государств — родиной Колумба, так и национальность Эксквемелина считают «своей» голландцы, испанцы, немцы, фламандцы и французы, на свой лад и совершенно произвольно подгоняя эту необычную фамилию под привычное для каждой нации звучание — переставляя по своему усмотрению буквы и слоги в фамилии автора «Американских морских разбойников».

Сам Эксквемелин сообщает о себе, что в 1666 году (когда Даниэлю Дефо, кстати голландцу по происхождению, было шесть лет) он нанялся хирургом на корабль французской Вест-Индской компании, основанной в 1664 году сюринтендантом государственных строений и мануфактур (а с 1665 года — и торговли) Жаном Баттистом Кольбером для дальнейшей коло-

низации и освоения Новой Франции, где еще в 1642 году был заложен город Монреаль, и Западной Африки, на побережье которой, возле устья Сенегала, француз Т. Ламбер основал в 1638 году город Сан-Луи, в то время скорее торговую факторию. Эксквемелин отправился на Антильские острова, попал в плен к пиратам и служил у них несколько лет по своей специальности.

Книга была издана на хорошем литературном голландском языке. Однако это вовсе не означает, что она на нем была и написана и что автор — голландец по крови. Косвенное подтверждение можно найти на первых же страницах, где автор как бы со стороны описывает французские «морские церемонии», прекрасно известные французам, и голландские, едва ли явившиеся откровением для жителей Амстердама. Из этого можно было бы заключить, что Эксквемелин не был ни французом, ни голландцем, и тем сузить круг поисков. Он преподносит эти церемонии так, как преподносил бы сторонний наблюдатель, особенно иностранец, и не сравнивает ни с какими другими, что дало бы возможность установить национальность автора. Но можно рассуждать и иначе: описание голландских церемоний сразу после французских как раз и дано для сравнения...

Кстати, пользуясь случаем, представляется нелишним познакомить читателя с описанием этих церемоний, тем более что на их основе потом возникло празднество перехода экватора, существующее по сей день, да и русское издание книги Эксквемелина вот уже третье десятилетие числится в библиографических редкостях.

Когда французский корабль выходил к стремительному проливу Сарлинг, ревущему среди утесов и рифов, то здесь, на 48°10' северной широты, происходило обязательное крещение всех, кто попадал в эти места впервые. Делалось это так: «Главный боцман облачился в длинный балахон, надел шляпу забавного вида и взял в правую руку деревянный меч, а в левую — горшок с колесной мазью. Его лицо было вымазано сажей. Он нацепил на себя ожерелье из деревянных гвоздей и прочих корабельных мелочей. Все, кого еще судьба не заносила в эти края, становились перед ним на колени, и он крестил им лбы, ударяя при этом по шее деревянным мечом (своеобразная карикатура на



посвящение в рыцари.— А. С.), а подручные боцмана обливали их водой. Сверх этого каждый „крещеный“ должен был отнести к грот-мачте бутылку вина или водки. Впрочем, у кого вина не было, того и не просили об этом. На тех кораблях, которые еще сами не бывали в этих местах, брали вино и с их командиров; все это сносили к мачте и делили».

У входа в этот пролив крестили и голландцев, только сценарий у них отличался от французского. Еще раз слово Эксквемелину: «Способ крещения у них совсем не такой, как у французов. У них принявшие крещение, словно преступники, трижды прыгали в воду с самой высокой реи, а некоторым, по особой милости, разрешали прыгать с кормы. Но истинным геройством считался четвертый прыжок—в честь Его Высочества или капитана. Того, кто прыгал первым, поздравляли пушечным выстрелом и поднятием флага. Кто не желал лезть в воду, платил по голландским правилам двенадцать стюйверов (шестьдесят центов.— А. С.), а офицеры—половину рейксдалдера (гульден с четвертью.— А. С.). Пассажиры же платили столько, сколько с них потребуют. Со шкиперов кораблей, еще не бывавших в этих водах, брали большую бочку вина; если они противились, в отместку отсекали фигуру на носу корабля (то есть лишали судно его покровителя.— А. С.), и шкипер или капитан не имели права воспрепятствовать этому. Все полученное передавалось главному боцману, который хранил трофеи до захода в гавань, а там на вырученные деньги покупали вино и делили со всеми находившимися на корабле без исключения. Ни голландцы, ни французы так и не могли растолковать, зачем все это делается, говорили только, что это старый морской обычай. Некоторые утверждают, что этот обычай был установлен императором Карлом V, но в его законах ничего подобного не значит».

Конечно же, если бы тут был замешан Карл V, то этот обычай был бы распространен на всю его империю, на Испанию в первую очередь. А это не так. Что же касается голландцев, то их моряки принимали точно такое же крещение еще и возле утесов Берланга, на 39°40' северной широты—у берегов Португалии.

У Эксквемелина не могут не броситься в глаза его упоминания голландцев: «у них», «по голландским правилам». Так не говорят о соотечественниках.

Думается, Эксквемелин действительно был уроженцем Амстердама, но не голландцем, а... натурализовавшимся греком. Как врач, он прекрасно владел латынью — международным языком ученых того времени, и, скорее всего, книга на нем и была написана, а затем переложена на голландский (по крайней мере многочисленные названия животных, моллюсков и растений неизбежно были переведены с латыни — так их принято писать и в наши дни).

И именно латынь дает ключ к расшифровке имени автора, если только это можно назвать именем: «инициалы» в этом случае могут быть сокращением ab origine (абориген, местный уроженец, а «фамилия» — exque («а именно», «хотя и») Melinus (с Мелоса). Получается — «местный уроженец, хотя [родом] с Мелоса», то есть он родился в Амстердаме, куда переехал с острова Мелос его отец или более отдаленные предки, а быть может, и он сам (если прочесть «местный житель, хотя родом с Мелоса»).

Подлинное имя автора знали издатели, и они честно сохранили его в тайне — навсегда, — чтобы не скомпрометировать мемуариста в глазах амстердамской публики как бывшего пирата и не лишить его этим клиентуры как медика.

Путешествию Эксквемелина предшествовало множество событий, заметно изменивших лик Центральной Америки. «Королевские пираты» не могли и мечтать работать в таких условиях!

Примерно в 1615 году, когда в бразильском Мараньяне возникла пиратская «Экваториальная Франция», португальцы, сами того не ведая, нанесли сокрушительное поражение у мыса Кабо-Фрио французам, англичанам и датчанам (возможно, впрочем, что то были голландцы — dutchmen: как греки и римляне делили человечество на «варваров» и самих себя, так и португальцы делили его на испанцев, неиспанцев и самих себя, поэтому сведения португальских источников о национальностях докучавших португальцам пиратов весьма условны, как, впрочем, и дата «окончательной» победы над французскими пиратами). После того как губернатор Южной Бразилии Антонио Салена навел порядок в своих владениях, изгнав из них французов, они довольно скоро верну-

лись в составе английских и датских эскадр, стремясь как можно быстрее отмыть позор поражения от «береговой крысы». Снова португальским колонистам пришлось защищать свои жизни, свою честь и свое имущество с мужеством обреченных. И вот около 1615 года португальский адмирал Константино при поддержке генерал-губернатора Мена де Са и индейцев племени арарибойя после серии военных неудач разгромил-таки пиратов у Холодного мыса.

Большинство «джентльменов удачи» перебазировалось после этого в карибские воды и теперь уже оттуда молниеносными укусами тревожило берега Бразилии. Но многие остались, превратившись в каперов и контрабандистов. Их потомки, внуки и правнуки, влили немалую толику крови в вены нынешней бразильской нации — наряду с местными индейцами и неграми из Анголы и Гвинеи, доставлявшимися для работы на кофейных и сахарных плантациях. Эта кровь нередко вскипает и сегодня в жилах бразильских рыбаков, совершенно непредсказуемо ударяя им в голову...

В 1623 году появилось первое английское поселение в Вест-Индии — на острове Сен-Китс, где возникло потом знаменитое пиратское гнездо, прославившееся, правда, не столько своими деяниями, сколько пером Конан Дойла.

В 1625 году англичане начали колонизацию открытого испанцами в 1518 году острова Барбадос, куда впервые высадились еще двадцать два года назад. В 1628 году на Барбадосе закладывается город Бриджтаун.

В том же 1628 году главнокомандующий флотом голландской Вест-Индской компании адмирал Питер Хейн со своим тридцатью одним кораблем, где экипажи насчитывали около сотни человек, захватил весь «золотой флот» Испании с грузом, оцененным в двенадцать миллионов гульденов серебром, — удар, от которого Испания нескоро смогла оправиться.

В 1630 году англичане закрепляются в полутора десятках километров от Эспаньола — на острове Тортуга («Черепаша») площадью примерно три сотни квадратных километров, где первые поселения — испанские — стали возникать еще в 1590-х годах. Тортуга была ключом к Багамскому каналу, по нему испанские галеоны шли к Мексике или Панаме. Теперь этот ключ был положен в карман английского камзола.

С 1632 года становятся английскими острова Антигуа и Монтсеррат из группы Подветренных.

В 1635 году с десятков вест-индских островов оккупируют французы, среди них особенно ценны Гваделупа и Мартиника.

В 1638 году голландцы захватили практически все испанские и португальские крепости и фактории на атлантическом побережье Мавритании от мыса Кап-Блан до устья Сенегала и стали монополистами в торговле гуммиарабиком — мавританской камедью, а англичане, не довольствуясь уже островами, пытаются в том же году закрепиться на территории Гондураса: оттуда несравненно удобнее и безопаснее «править волнами». К сожалению, точно такого же мнения придерживаются и испанцы, вступившие с незваными гостями в оживленную полемику. Англичанам не только не удалось стать хозяевами Гондураса, но в 1639 году они потеряли еще и Тортугу: ее оккупировали французские пираты. Зато в 1647 году англичане приступили к колонизации Багамских островов (они считали их своими еще с 1578 года, но никак не могли вступить во владение ими), а в 1655 году вместо намечавшегося захвата Эспаньолы отбили у испанцев Ямайку, сразу скомпенсировавшую им все потери.

Быстро разрасталось население Вирджинии, британской Гвианы и французского острова Сан-Кристофер. Но шли еще ожесточенные споры вокруг Бермудских островов: открытые на рубеже XV и XVI веков, с 1609 года они перестали быть необитаемыми — после того как там напоролся на риф корабль адмирала Сомерса. Тогда же архипелаг надолго получил и имя этого незадачливого мореплавателя. Лишь в 1684 году эти острова официально станут британским владением.

И все еще переходит попеременно из английских рук во французские и обратно Сент-Люсия — остров из группы Наветренных, открытый в 1502 году (он станет британским ровно через три столетия).

В 1664 году — том самом, когда Кольбер основал французскую Вест-Индскую компанию — его английский «брат» Карл II преподнес своему настоящему брату герцогу Йоркскому очередной королевский подарок: он подарил ему Новую Голландию, захваченную специально посланным туда британским флотом. Следующий шаг англичан напрашивался сам собой,



Кораблекрушение. Гравюра на дереве, 1539

и они не задумываясь сделали его — захватили остров Манхеттен, нанеся тем самым зубодробительный удар нидерландской Вест-Индской компании, а разросшийся на острове город Новый Амстердам переименовали в Нью-Йорк.

И наконец в 1666 году, как раз к прибытию Эксвемелина, англичане завоевывают для себя Вирджинские острова. (А в 1672 году, когда он отплыл обратно в Европу, британским становится остров Сент-Винсент из этой же группы.)

Голландский врач на французском корабле. Еретик среди добрых католиков. Это был нечаянный символ новой эпохи.

Голландцы и французы стали к тому времени подлинно морскими нациями, без всяких скидок, особенно первые. Их корабли можно было теперь запросто повстречать на всех известных к тому времени морях и океанах. Они готовы были потеснить испанцев и англичан, они готовы были на равных с ними «править волнами».

Впрочем, испанские флоты, тощавшие год от года и день ото дня, являли собою все более и более жалкое зрелище, особенно после 1640 года, когда от Испании отделилась и обрела былую самостоятельность Португалия. Время великих мореходов Испании неумолимо растворялось в дымке прошлого. В том числе — и

в южных морях, «исконно испанских», как по инерции все еще полагали испанцы. Альваро де Менданья и Нейра был в них первой ласточкой. Сколько последовало за ней — мы никогда в точности не узнаем: история ведет нас «от вершины к вершине». А ведь далеко не на каждом корабле был свой Пигафетта.

С этого времени на тихоокеанской арене разворачивается трагедия, растянувшаяся на столетия, — трагедия в первую очередь для ни в чем не повинных туземцев. Хотя постановщики были разные, цель у них у всех была одна — богатства южных морей. Одинаковы были и средства ее достижения.

Трагедия эта необычна: она состояла из пяти актов, как и положено по классическим канонам, — но все они инсценировались параллельно и во времени, и в пространстве. Гибель Эль-Кано знаменовала собою поворотный пункт в исследовании Земли. Отныне поиски пошли в пяти генеральных направлениях. Некоторые из них настолько тесно переплетены, что их трудно разграничить: например, проблема достижения «восточного края света» сушей неразрывна с проблемой поисков Северо-Восточного прохода, после многих усилий открытого в конце концов Семеном Дежневым и Федотом Поповым в 1648 году. Этот проход приводил в Тихий океан, а там — свои проблемы: Южная Земля, острова Пряностей и острова Золота и Серебра (Офир) — в этой книге все тихоокеанские проблемы объединены в одну.

И, наконец, — Северо-Западный проход. Магеллан раз навсегда покончил с дискуссиями о шарообразности Земли, Схаутен доказал, что Американский материк не достигает полюса на юге. А на севере? Такова была этика той эпохи, что открытия принадлежали тем, кто их совершил. У южной оконечности Африки хозяйничали португальцы. Магелланов пролив стерегли испанцы. По общему мнению, с севера тоже можно было обойти Америку, более того — этот путь представлялся короче. Но как его отыскать?

И гонка началась.

Нидерланды вступили в нее во всеоружии. Им отдал дань восхищения даже один из директоров английской Ост-Индской компании. Похвала конкурента — что может быть правдивее и ценнее? Соединенные провинции Нидерландов, писал этот конкурент по имени Томас Мен в своем исследовании «Богатство

Англии во внешней торговле», сделались «величайшим и славным примером» для всей Европы. «И не произошло ли все это благодаря их непрерывному усердию в торговле?— задается совершенно справедливым вопросом Мен.— Не являются ли их провинции складами товаров для большинства стран христианского мира, благодаря чему их богатство, судоходство, моряки, ремесла, народ, а потому и общественные доходы и акцизы выросли до удивительной высоты?».

Крошечные Нидерланды, по его признанию, стали поставщиками всей Европы в части готовых кораблей и разного рода снастей, пушек и пороха, зерна и пуль. И они настолько утвердились в этой роли, что Англия вынуждена уступать им хорошо обеспеченные рынки. Но что самое удивительное— всего этого Голландия достигла только благодаря рыболовству.

Мен приводит в своей книге одну из гаагских прокламаций, обнародованную 19 июля 1624 года, где четко и недвусмысленно записано, что «крупное рыболовство и ловля сельдей являются главным занятием и основной золотоносной жилой Соединенных провинций». Рыболовство дало Нидерландам ровно столько, сколько потеряла на этом деле Англия. Стоит лишь отнять его у голландцев — и тут же «значительная часть их судоходства сразу погибнет, их доходы и таможенные пошлины станут незначительными, их страна обезлюдеет из-за недостатка работы и заработка, из-за чего прекратится поступление налогов и сборов, и их торговля с Ост-Индией и другими странами придет в упадок.

Таким образом, слава и мощь Нидерландов заключается в ловле сельди, налима и трески в морях его величества».

Увы, его величество ничего не мог противопоставить тем, кто еще недавно вызывал симпатии и сочувствие англичан своими антипапскими наклонностями!

Разыскивая упорно не дающийся в руки Северо-Западный проход, голландские купцы не оставляют теперь надежды утереть нос и испанцам в поисках Южной Земли. Эту задачу они поручают талантливому мореплавателю Абелу Янсзону Тасману, командиру торгового корабля. На счету Тасмана уже были рейсы в Японию и открытие островов Бонин. В 1642—1643 годах он в свободном поиске Южной Земли наносит 24 ноября 1642 года на карту южный и восточ-

ный берега Земли Ван-Димена, названной так в честь генерал-губернатора Батавии (Джакарты), обследует западное побережье Новой Зеландии, омываемое морем, носящим сегодня его имя, и открывает ряд островов и архипелагов, в том числе — Тонга, Три-Кингс и Фиджи. 15 июня 1643 года Тасмана уже поздравляют с благополучным возвращением жители Батавии.

В следующем, 1644, году он снова приходит в эти моря и совершает в них одно-единственное открытие. Но это открытие — Южная Земля! Она и сегодня носит это имя, только на латинском языке — «Австралия».

Слово это, собственно, придумал еще Кирос, когда 29 апреля 1606 года принял за Южный материк замеченные им Новые Гебриды. Правда, звучало оно в его устах несколько иначе: вместо привычного и ожидаемого Australia (южная) он употребил слово Austrialia (австрийская), вольно или невольно выразив этим каламбуром свои верноподданнические чувства к Филиппу III, королю испанскому и эрцгерцогу австрийскому. Поэтому точное название, данное Киросом, — «Австрийская [земля] Святого Духа». Однако слова Австрия и Австралия имеют разные корни и означают совсем не одно и то же: давая своей новой провинции имя в 795 году, Карл Великий назвал ее Остмарк, или Австрия, со значением «Восточная марка» — а не южная! Столь буквальный перевод — «Восточная Земля Святого Духа» — естественно, увел бы далеко в сторону, поэтому еще в XVII веке географы и картографы пользовались более осторожным названием — «Южная Земля Святого Духа» (хотя можно встретить и довольно бессмысленное «Австралия Святого Духа»).

После Тасмана все встало на место. Он обошел на своем корабле залив Карпентария, получивший это имя позднее — во славу голландского губернатора Питера Карпентера, от мыса Кейп-Йорк, не замеченного восемь лет назад Киросом, до островов Уэссел и северо-западные берега материка, омываемые Арафурским и Тиморским морями, до нынешней Земли Тасмана.

В январе 1799 года англичане Джордж Басс и Мэтью Флиндерс вспомнили и о Киросе, и о Тасмане, об их заслугах перед географией. Земля Ван-Димена была переименована ими в Тасманию, а Новая Голландия получила имя Австралия.



В 1628 году голландский адмирал Питер Хейн захватил испанскую эскадру с дюжиной миллионов гульденов серебром. В 1644-м Тасман обнаружил Южную Землю. Неизвестно, какой из этих ударов был чувствительнее для испанцев, оба вместе явились для них непоправимой катастрофой. И не только для них. Голландский флот, насчитывавший шестнадцать тысяч судов, стал к этому времени самым многочисленным и совершенным в мире. Не без его помощи голландцам удалось наконец разрешить одну из самых волнующих загадок южных морей — загадку Офира.

В поисках островов Золота и Серебра сложил голову в 1519 году португалец Дьогу Пачеко к югу от Суматры.

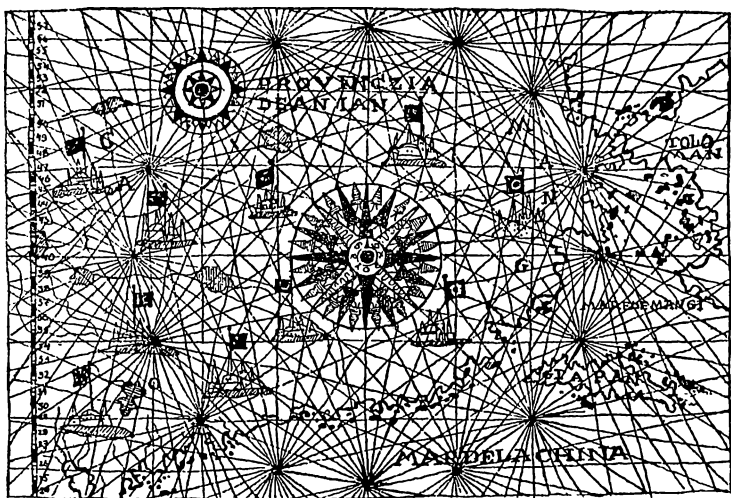
В 1527 году другой португалец, пират, на трех французских кораблях добрался до Малакки — Золотого Херсонеса, но не сумел возвратиться назад.

Испанец Сааведра год спустя поспешил назвать островом Золота Новую Гвинею. В 1555 году эти острова искал испанец Хуан Гаэтано.

Их наносили на карты у всех берегов Тихого и Индийского океанов.

И вот 4 апреля 1643 года по поручению Ван-Димена из Тернате вышла экспедиция Мартина Герритс-зона де Фриза и Хендрика Корнелисзона Схепа. Ей мы обязаны многими открытиями (например, народности айнов и Сахалина), но главное — это была последняя в истории экспедиция по поискам Офира. Методом исключения острова Золота и Серебра были отождествлены с достаточно уже разведанными Гавайями и исчезли с карт серьезных картографов. Пряности и золото южных морей, вывозимые голландцами, наводнили европейские рынки. «Летучий голландец» стал символом века — капитан ван Страатен, не веривший ни в Бога, ни в дьявола и осужденный небесами вечно странствовать по морям, не зная гаваней. Стремительный взлет совсем еще недавних вассалов испанской короны, еретиков, слуг дьявола, был просто неслыханным экономическим чудом, сравнимым разве что со столь же стремительным упадком Испании.

Не только экономическим — научным тоже. Бернхард Варен издает в 1650 году в Амстердаме свою «Всеобщую географию», сразу ставшую знаменитой и в 1718 году переведенную Федором Поликарповым по распоряжению Петра на русский и отпечатанную



Аниан на компасной карте из атласа XVI века. Библиотека в Венеции

в Москве. Вот что, например, в ней говорится на 103-й странице: «Океанъ тихій обще завомый маръ дель зурь; иже во америкъ между западнымъ брегомъ америки и азіею, и лежитъ великимъ трактомъ до острововъ индійскихъ и филиппинскихъ, и даже до хины». Чем не руководство для плавания! А вот еще, четырьмя страницами ниже: «Фретъ аннианъ, между америкю сѣверною и татары азіатскими, чрезъ которъ изъ океана татарского въ тихое путь быти сказуютъ, но еще неподлинно». Это — о Северо-Восточном проходе. Точнее — о Татарском проливе: его упомянул Марко Поло под именем Anian (японцы называют его Aniwa), и с тех пор этот топоним запестрел в трудах и на картах итальянских географов, а с их легкой руки — и всех остальных. И вывод, неутешительный: «Однакоже мнози нынешние навигаторы весьма отрицаютъ оное быти фретъ, полагаютъ же между татарскою землею или кореомъ и америкю широкое море».

О, голландцам было чем гордиться! Им наступают на пятки французы и англичане. И все же авторитет Нидерландов неоспорим.

\* \* \*

В отличие от остальных европейских народов, французы проникли в историю мореплавания, можно сказать, с черного хода. Не имевшие ни централизованного государства, ни приличного флота, они долго довольствовались крохами пирога, раздираемого такими крупными хищниками, как Испания, Португалия и Англия. Вскоре после упоминавшихся уже экспедиций Жака Картье Франциск I учредил регулярное каперство, направленное против Габсбургов, и примерно с этих пор французские пираты стали селиться на Гаити, а в 1630 году основали колонию на Тортуге и укрепили ее. Они стали называть себя на голландский лад — флибустьеры.

Постепенно были распределены сферы влияния.

Французские флибустьеры владели островом Святого Христофора, где поселились в 1625 году, Мартиникой, Гваделупой и частью Сан-Доминго.

Голландские закрепились в 1634 году на Тобаго и Кюрасао.

Английские в 1655 году — на Ямайке и Барбадосе.

В конце концов испанцы остались только на Кубе и на Гаити.

Пираты разных национальностей иногда объединялись для свершения крупных дел вроде захвата города или испанской армады, иногда вели между собой настоящие войны, если количество захваченных слитков никак не желало делиться на равные части. Среди них можно было встретить батрака вроде Франсуа д'Олонне, изжаренного и съеденного в 1660-х годах индейцами в Никарагуа, и родовитого аристократа вроде де Граммона, ставшего губернатором французской части Гаити, но не успевшего приступить к исполнению своих обязанностей, так как в октябре 1686 года бесследно исчез...

В 1651 году лорд-протектор Англии Оливер Кромвель заставляет парламент принять Навигационные акты, запрещающие англичанам прибегать к посредничеству голландских купцов и судовладельцев. Ближайшим следствием этих актов явились резкое вздорожание английских товаров и взрыв пиратской активности, перехват товаров в пути и продажа их американцам по более сносным ценам. И в следующем году на этой почве вспыхивает трехлетняя англо-голландская война, в 1665 году, после захвата англичанами Нового Амстердама, — вторая, в 1672-м — третья.

Свирепствами в родном краю  
Ничуть не ублажив, как видно,  
Алчбу кровавую свою,  
Блудорожденная ехидна,  
Свежатиною оделя  
Рабов и стаищу собачью,  
Священной кровью короля  
Надув утробу вурдалачью,  
Себя мечтою опоя  
О соке франкских виноградин,  
Из Темзы выползла сия  
Наимерзейшая из гадин,-

приветствовал голландский поэт и добрый приятель упоминавшегося уже Лауренса Реала, экс-губернатора Ост-Индии, Йост ван ден Вондел появление возле Портленда английского военного флота, насчитывавшего семь десятков кораблей и возглавляемого аж тремя адмиралами — Блейком, Дином и Монком, в первых числах марта 1653 года. За несколько дней до того от бискайского острова Ре отошла голландская купеческая флотилия с французскими винами — под охраной военных судов, коими командовал адмирал Мартен Харперсзон Тромп, известный выпивоха и забияка, по отзывам современников. На беду англичан Тромп оказался в момент встречи флотов трезв, как стеклышко. Битва длилась трое суток, и победа Тромпа была поистине блистательной: он доставил к устью Мааса в целостности и сохранности все порученные его заботам корабли, а англичане с великими позором и немалыми потерями ретировались к своим берегам. Самая чувствительная потеря в этой битве — гибель барона Рабутена де Шенталья: после этого осталась сиротой его четырехлетняя дочь Мария, будущая маркиза де Севинье и прославленная писательница.

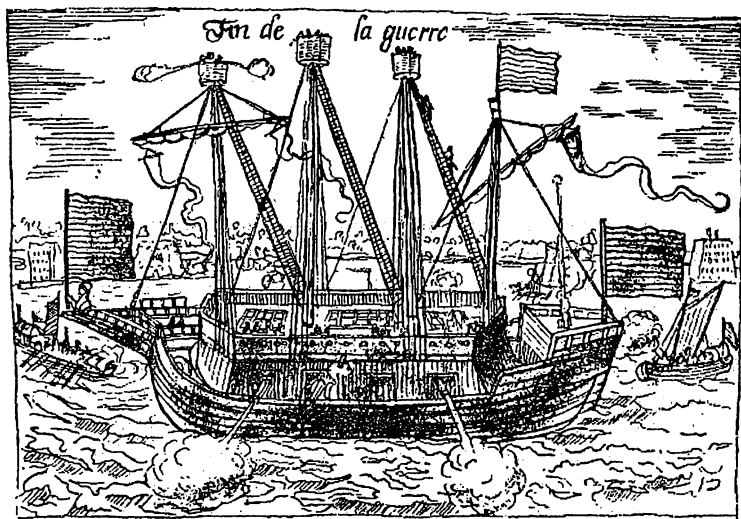
Англичанам ничего после этого не оставалось, кроме как ответить аналогичной любезностью на любезность Вондела, чье «Счастлиное мореплавание» было опубликовано молниеносно и с чувством декламировалось во всех портовых кабаках. Этот труд взял на себя английский собрат Вондела по перу Эндрию Марвелл.

Голландия, размером с гулькин нос,  
Есть лишь песка британского нанос,  
Да та земля, что наши корабли  
На мелководье днищем наскребли,  
Да океаном выхаркнутый груз  
Досок и щепок, устриц и медуз,-  
Все, чем морская бездна погнушалась,  
Голландцам во владение досталось,-

так начинается его «Поругание Нидерландов», посвященное... «выдающейся победе британского флота» над Тромпом у Портленда! И этот жалкий выпад, выдержанный в духе пушенной вдогонку бессмертной сентенции «Сам дурак!», лондонские типографы аккуратно воспроизводили еще дважды – в 1665 и 1672 годах, едва загоралась очередная англо-голландская морская война.

Вернуть себе Новый Амстердам голландцам не удалось, он остался Нью-Йорком. После того, как в июне 1667 года голландцы блокировали устье Темзы со всем английским флотом, по мирному договору в Бреде им был возвращен лишь оккупированный Англией Суринам. Между второй и третьей войнами, в 1669 году, перестала существовать Германская Ганза – событие, громом прогремевшее над всеми морями. Во время третьей голландцы выигрывают генеральное морское сражение, входят в Темзу и уничтожают английские военные и торговые суда. Но вторжение в Нидерланды французской армии, сражавшейся в третьей войне на стороне Англии, заставляет их признать Навигационные акты.

Вероятно, не без влияния потрясающих успехов Нидерландов не только в части военных удач, но и на



Ф. Хагенберг. «Конец войны». Антверпенская гравюра на меди

ниве морской коммерции, Жан Баттист Кольбер уже после смерти своего единомышленника кардинала Мазарини убедил наконец Людовика XIV обнародовать в 1669 году эдикт о морской торговле, признавший в конце концов, что «для блага наших подданных и нашего собственного удовлетворения важно совершенно истребить пережитки всюду еще распространенного взгляда, будто занятие морской торговли несовместимо с дворянством и отнимает у него привилегии». Французские шевалье и маркизы стали пайщиками многих экспедиций — и никогда не пожалели об этом.

Не упускали своего французы и в морях Нового Света. Во времена Эксквемелина еще гремело имя Пьера Леграна (Большого) родом из Дьеппа. Писатель называет его «одним из первых пиратов на Тортуге», а этот остров, как уже говорилось, был занят французами еще в 1639 году. Но и четверть века спустя доблестный француз был в отличной форме: в 1662 году он на «маленькой барке», вмещавшей двадцать восемь человек, захватил корабль вице-адмирала испанского «золотого флота», отбившийся от флотилии у западного побережья Эспаньолы.

История эта весьма загадочна, потому что Пьер Большой, как уверяет Эксквемелин, «высадил испанцев на берег, а корабль отправил во Францию». Так поступали в лучшем случае каперы, но не пираты. А если Пьер был одним из первых на Тортуге, то пиратский стаж был у него весьма солидным, о чем свидетельствует и захват «золотого галеона» чуть ли не с лодки. Впрочем, сам Эксквемелин признается, что он не делает различия между буканьерами и корсарами, флибустьерами и каперами: «Я именую всех этих людей пиратами, ибо сами они иначе себя не называют, не прикрываются иными прозваниями или титулами и не подчиняются никому на свете». Но по логике вещей даже самый неразумный капер должен был пересечь со своей крошечной лоханки на захваченный корабль и продолжать подвиги на нем. Почему Пьер этого не сделал? Потому ли, что у испанского корабля «обшивка была довольно ветхая, и в любое время судно могло дать течь»? Но он вполне мог успеть захватить на нем другой, более крепкий корабль: ведь доставил же его этот самый галеон во Францию, после чего разом разбогатевший Легран

«вероятно» (осторожничают Эксквемелин) навсегда расстался со своей чересчур хлопотной и нервной профессией.

Карибское море, несомненно, взрастило целую плеяду знаменитых пиратов, то более, то менее удачливых, то одетых в рубища, то щеголявших в расшитых галунами дорогих камзолах. Даже если отвлечься от мистифицированных «мемуаров капитана Джонсона», можно отыскать в анналах пиратства немало подлинных виртуозов своего дела.

Это Пьер Француз, промышлявший примерно так же, как его тезка и соотечественник Легран.

Это Бартоломео Португалец, с двадцатью девятью товарищами на скорлупке, вооруженной четырьмя легкими пушками, захвативший двадцатипушечный испанский корабль, где одних только солдат было семьдесят, потеряв при этом десяток убитыми и четверых ранеными. Возле города Кампече на Юкатане он имел глупость угодить в руки испанцев. Сидя в каюте, превращенной для такого случая в кутузку, он с любопытством наблюдал, как на берегу сколачивают для него виселицу. Когда ему наскучило это зрелище, Бартоломео вызвал в свою каюту охранявшего его часового, профессионально прирезал его, сбросил в воду пустой бочонок и отплыл восвояси, придерживаясь за этот импровизированный поплавок. А несколько дней спустя он возвратился к Кампече на каноэ и захватил этот самый корабль. Короткое время спустя это судно пошло на дно где-то у Кубы. «О страшной жестокости этого пирата,— пишет Эксквемелин,— у испанцев знали все. Однако его походы не принесли ему почти никакой выгоды. Я видел, как он умирал в такой нужде, какую редко встретишь на свете».

Это соотечественник Эксквемелина, долго живший в Бразилии и потому известный как Рок Бразилец, ставший пиратом ради пропитания и снискавший известность у испанцев «как самый злой насильник и тиран». Этот человек с внешностью приказчика из галантерейной лавки запросто мог сажать людей на кол или поджаривать их на медленном огне. «Он был груб, неотесан и вел себя словно бешеная фурия,— пишет Эксквемелин.— Когда он напивался, то как безумный носился по городу и немало перекалечил людей, которым довелось понасть ему под руку. Никто не

осмеливался ему ни в чем перечить, только за глаза говорили, что он дурной человек». Он еще орудовал на Ямайке, когда там был Эксквемелин, так что это — запись очевидца.

Благодаря этим и множеству подобных сорвиголов испанцы, хотя и с большим опозданием, «убедились, что на море от пиратов нет никакого спасения, и стали плавать значительно реже». Однако и пиратам ведь надо же было на что-то жить. Они сориентировались в изменившейся обстановке мгновенно, и... с этой поры ни один портовый город, ни одно приморское поселение и ни один караван больше не чувствовали себя в безопасности. Безопасность их и до этого была очень и очень относительной, но теперь в Латинской Америке вспыхнула подлинная война.

Пираты сорганизовывались теперь не только во флотилии, но и в сухопутные шайки, иногда по справедливости заслуживавшие названия армий. У них была отлично — при всей богемности образа жизни — поставленная разведка. И планировали они свои операции на уровне самых современных требований военного искусства той эпохи.

Первым, по словам Эксквемелина, додумался до этого некий Льюис Шотландец, разграбивший Кампече и оставивший от него лишь обгорелые руины. После него на эту стезю ступили англичане Эдуард Мэнсфилд (по другим данным, то был голландец из Кюрасао по фамилии Мансвелд), захвативший испанский остров Санта-Каталина недалеко от Коста-Рики и заставивший нескольких тамошних жителей скрытно провести его головорезов в Картахену, и Джон Дейвис, взявший испанский город посредством ночного десанта с корабля.

Ко времени прибытия Эксквемелина на Антильские острова там уже существовало несколько корпораций пиратов, четко организованных и прекрасно обустроившихся. При всем различии в деталях они обладали несомненным сходством в образе жизни и обычаях, регламентировавшихся своеобразным неписанным сводом законов и установлений — неким вариантом круговой поруки. «Каждый из пиратов, собираясь идти в море, делал то, что считали нужным его товарищи по плаванию», — отмечает Эксквемелин. Если



позволительно такое сравнение, в Карибском море была создана единая конфедерация «республик», каждая со своим языком, своим самоуправлением, своим национальным или местным колоритом,—но объединявшаяся чем-то общим, наднациональным, позволявшим всем свободно общаться друг с другом и планировать совместные операции. И именно это общее, эти самозародившиеся и саморазвившиеся законы, сопровождало всякого пирата от экипировки для выхода «на дело» до дележа добычи и возмещений за увечья. Правила флибустьерского общежития были настолько незыблемы и зримы, что сразу бросались в глаза каждому новоприбывшему—такому, как Эксквемелин.

Прежде чем вступить на зыбкую тропу «джентльмена удачи», как именовали себя эти прохвосты, или *desperado* (отчаянные), как называли их испанцы, каждый должен был взвесить свои возможности и свои желания на весах Фортуны.

Если с этим было все в порядке, будущий пират записывался под начало какого-нибудь атамана и первым делом отправлялся в ближайшую лавочку или обращался к какому-нибудь запасливому собрату на предмет приобретения оружия и патронташа с порохом и тремя десятками пуль: таков был стандарт. Обычно же приобретали пули с большим запасом: «Любимое занятие пиратов—стрельба в цель и чистка оружия»,—сообщает Эксквемелин. А порох могли хранить в роге, болтающемся на наплечном ремне: широкая сторона этого рога, через которую его наполняли, закрывалась плотной крышкой или затычкой, а нижняя снабжалась маленькой крышечкой с отжимной пружинкой; нажатие пальца—и струйка пороха стекала в подставленную ладонь.

Затем все собирались в условленном месте, где их поджидала загодя заготовленная шлюпка, каноэ или самый настоящий корабль, укрытые от нескромных взоров возможных конкурентов. Только когда они, осененные удачей и блеском золота, вернутся из похода,—только тогда они открыто ошвартуются у самого удобного причала, на виду приветствующей их толпы.

А пока... Пока их заботы помельче—часть команды занимается кренгованием, конопачением и просмолкой судна, другая часть рыщет по округе в поисках запаса провианта. Либо это охотники, бьющие влет и в бег

все, что попадает под руку, либо тривиальные грабители окрестных селений, отбирающие все, что годится в пищу, а иногда захватывающие с собой и самих жителей — в качестве лоцманов или недостающих членов команды. Как когда-то финикийские моряки набивали свои трюмы камнями для балласта, с тем чтобы постепенно заменять их оловом или серебром, так карибские пираты нередко использовали для этой же цели туши крупных животных. В общем случае пиратский котел был одним и тем же и для юнги, и для капитана, но для особо уважаемых предводителей могли приготовить и специальное блюдо. Впрочем, капитаны на этом не настаивали, потому что нет ничего проще, чем сделать для какого-нибудь персонального бифштекса либо пудинга подливку из кураре или приправу из мышьяка.

Но вот корабль подготовлен, провиант запасен — теперь собирается общая сходка. По наблюдению Эсквемелина, на ней решаются только три вопроса: куда плыть, на кого нападать и как делить добычу.

О разделе добычи составляется особое соглашение, называемое *Chasse partie* («участие в охоте»), из чего явствует, что это изобретение французов. Первой строкой в нем значатся те, кто идет в рейс, так сказать, на твердом окладе: двести реалов егерю, сто или сто пятьдесят — плотнику, двести или двести пятьдесят — лекарю. Как нетрудно догадаться, это единственные члены команды, не участвовавшие в сражении с оружием в руках. Но они могли получить и больше, если оказывались в числе раненых. Самым тяжелым увечьем признавалась потеря или паралич правой руки: за это причитались шестьсот реалов или шесть рабов. По существу то была единовременная — она же и пожизненная — пенсия, если только потерявший правую руку, способную держать оружие, не был левшой. За лишение или паралич левой руки либо правой ноги, а также за любую огнестрельную рану выплачивали пятьсот реалов или давали пять рабов, потеря левой ноги стоила на сотню реалов или одного раба дешевле. Выколотый глаз или отсеченный палец оценивались в сотню реалов или одного раба. После боя, когда были подсчитаны раны и увечья, все эти «оклады» и компенсации выплачивались немедленно и независимо от величины всей добычи. Дальше было проще: четыре-пять долей оставшегося — капитану,

полдоли – юнге и тем, для кого этот рейс был первым в жизни, остальное – поровну между всеми. Каждый, получая свою долю, клялся на Библии, что он ничего не утаил сверх положенного, и уличенный в ложной клятве навечно изгонялся из пиратского братства, что обрекало его в лучшем случае на нищету.

По возвращении в порт продавался с торгов либо захваченный корабль, либо свой собственный – если захваченный был лучше. Если же корабль был захвачен с какого-нибудь жалкого каноэ или барки, то он однозначно становился пиратским, а собственная плаврухлядь тут же торжественно сжигалась.

Эксquemелин в целом относится с сочувствием к пиратской вольнице, даже, пожалуй, с симпатией. «Друг к другу пираты относились заботливо, – отмечает он. – Кто ничего не имеет, может рассчитывать на поддержку товарищей». А вот что он еще пишет о тех, кто захватил его в плен и заставил служить себе в течение шести лет: «Пираты очень дружны и во всем друг другу помогают. Тому, у кого ничего нет, сразу же выделяется какое-либо имущество, причем с уплатой ждут до тех пор, пока у неимущего не заведутся деньги. Пираты придерживаются своих собственных законов и сами вершат суд над теми, кто совершил вероломное убийство. Виновного в таких случаях привязывают к дереву, и он должен сам выбрать человека, который его умертвит. Если же окажется, что пират отправил своего брата на тот свет вполне заслуженно, то есть дал ему возможность зарядить ружье и не напал на него сзади, товарищи убийцу прощают. Среди пиратов дуэли завязываются довольно легко. Захватив корабль, пленных высаживают при первой же возможности. Но двоих или троих оставляют, чтобы впоследствии продать или заставить делать все, что не хотят исполнять сами. (Если материальная добыча оказывалась мала для уплаты за увечья, то сперва расплачивались пленниками, обращая их в рабов прямо тут же, на палубе, а уже оставшихся могли отпустить восвояси, оставив сверх того упомянутых двух-трех человек. – А. С.). После двух-трех лет добросовестной службы их иногда отпускают».

Деньги жгли пиратам карманы. Об этом хорошо были осведомлены трактирщики на всех островах и местные дульсины. Трактирщики давали «джентльменам» кредит до тех пор, пока они окончательно не

влезут в кабалу, и потом продавали их самих за долги. Дульсинеи оттачивали свое профессиональное мастерство на том, чтобы содрать как можно больше, дав как можно меньше: «Я знал на Ямайке одного человека, который платил девке пятьсот реалов лишь за то, чтобы взглянуть на нее голую», — признается Эксквемелин. Спустить сегодня ночью все, что добыто вчера днем, — вот был девиз очень и очень многих. И чем ошеломительнее была сумма — тем доблестнее. О некоторых «вчера миллионерах, сегодня нищих» долго ходили легенды по всем архипелагам. Таким был уже упоминавшийся Рок Бразилец, спускавший в кабаках раз за разом все, с чем он возвращался с моря.

Во второй половине XVII столетия в Карибском море и близлежащих областях гремели два имени, заставлявшие бледнеть даже выдавших виды пиратов. Одно было французским, другое — английским.

Первое принадлежало некоему Жану Франсуа Но (в английском произношении Нау) — уроженцу французской Вандеи. По иронии судьбы его двойное имя напоминало о первых двух выдающихся французских пиратах — Анго и Флери — и о короле, которому они служили.

Его родной город Сабль д'Олонне расположен на берегу Бискайского залива между Ла-Рош-сюр-Йон и Ла-Рошелю, это и теперь побережье отважных рыбаков и мореплавателей. Причина появления Жана Франсуа в Новом Свете неясна, но наиболее правдоподобно, что он был рыбаком и имел неосторожность попасть в руки испанцев на своем суденышке для продажи в рабство: с 1648 года по 1659-й Испания и Франция были воюющими сторонами. В этот-то промежуток и могло случиться то, что случилось. В те времена рабство для европейцев не было пожизненным, контракт заключали на три года, на пять лет или на другой столь же непродолжительный срок. А дальше бывший раб мог стать надсмотрщиком или даже компаньоном прежнего своего хозяина.

Жан Франсуа отверг и то и другое. Приняв в качестве новой фамилии имя родного города, он стал мстить испанцам и очень скоро сделался грозой всей Эспаньолы и окрестных вод. Его отвага доходила до безрассудства, имя Жана Франсуа д'Олонне стало синони-

мом удачи и... жестокости даже в той среде, отнюдь не отличавшейся пансионной благовоспитанностью. Авторитет д'Олонне был так высок, что его соотечественник, губернатор Тортуги мсье де ла Плас преподнес ему необыкновенный подарок — готовый корабль (случай едва ли не единственный в истории пиратства). Думается, что дар не был бескорыстным, и доля губернатора была оговорена во всех деталях.

Все шло хорошо, пока по нелепой случайности д'Олонне не лишился этого корабля во время шторма у берегов Кампече. На суше пиратов уже поджидали плотоядно облизывавшиеся испанцы. В числе немногочисленных спасшихся оказался сам д'Олонне. Пока испанцы выбивали из захваченных в плен его товарищей сведения о нем, все более убеждаясь в гибели своего недруга, пока в их церквах радостно гремели благодарственные молебны о чудесном вызволении из лап дьявола, — д'Олонне совратил нескольких рабов, таких же, каким совсем еще недавно был он сам, пообещал им золото и свободу, убедил украсть у своего хозяина парусно-гребное каноэ, и они доставили его на этой скорлупке к Тортуге, отмахав единым духом тысячу двести морских миль. А поскольку д'Олонне располагал к этому времени кое-какими накоплениями да и имя его служило надежным векселем, то очень скоро он снова вышел в море на корабле с двумя десятками вооруженных до зубов головорезов — вероятно, теми же рабами с Юкатана, теперь уже бывшими, и взял курс на Кубу.

До губернатора Кубы быстро дошли слухи о воскресшем французе. Он выслал против д'Олонне десятипушечный корабль, посадив на него девяносто солдат и негра-палача и наказав не возвращаться с пустыми руками. Они и не вернулись — за исключением упомянутого негра. Этот негр доставил в Гавану головы всех без исключения испанцев, аккуратно снесенные пиратом, и послание д'Олонне к губернатору, где он в изысканнейших выражениях советовал ему готовиться к смерти. Губернатор, коего едва не хватил удар, вознамерился было снарядить против д'Олонне целую экспедицию, но его собственные подданные, отлично знавшие, что этот проклятый француз слов на ветер не бросает, умолили его не делать этого. Это спасло Кубу от неистовства бывшего рыбака.

Беда зато обрушилась на побережье Южной Аме-

рики: д'Олонне надумал захватить богатый город Маракайбо, вымостив дорогу к нему трупами испанцев. Объединив свои капиталы и силы с престарелым пиратом Мигелем Бискайским (возможно, баском по национальности), жившим на Тортуге, он в последних числах апреля 1666 года выступил к этому городу на восьми судах, насчитывавших тысячу шестьсот шестьдесят человек экипажа. По пути д'Олонне захватывал испанские корабли — плавучие сокровищницы — и отсылал их на Тортугу в распоряжение губернатора. Трофейные корабли незамедлительно разгружались, вновь загружались свежим провиантом, оружием и искателями приключений и недели две спустя догоняли его эскадру.

Конечно же, Маракайбо был взят. Причем не путем обстрела с моря, как обычно, а — впервые в истории — с суши. Могли ли испанцы хотя бы предположить это? А вслед за ним пал близлежащий порт Гибралтар на южном берегу озера Маракайбо в районе нынешнего города Санта-Мария. Из Гибралтара пираты вернулись к Маракайбо и потребовали у губернатора тридцать тысяч реалов выкупа. Иначе они не ручались за то, что город не исчезнет навечно с географической карты. В ожидании выкупа молодчики д'Олонне развлекались грабежами церквей и корабельных складов. Маракайбо после бесконечных войн с пиратами оскудел настолько, что требуемой суммы в нем попросту не нашлось, и пиратам пришлось удовлетвориться двадцатью тысячами реалов и пятьюстами коровами.

Покинув берега Южной Америки, эскадра д'Олонне в целостности и сохранности достигла через восемь суток французского острова Ваку к югу от Эспеньолы. «Разделив все добро, — сообщает Эксквемелин, — они подсчитали, что серебра и драгоценностей оказалось на шестьдесят тысяч реалов. Кроме денег каждый еще получил больше чем на сотню реалов шелка и шерстяных тканей, не считая других мелочей... Серебро они взвешивали и приравнивали один его фунт к десяти реалам, а с драгоценностями дело у них обстояло хуже, потому что ничего в них они не понимали... Часть добычи, которая приходилась на долю павших в бою, была передана их товарищам или родственникам. Когда все было поделено, пираты покинули остров и взяли курс на Тортугу, куда они прибыли, к их великой радости, уже через месяц (14 ноября 1666

года.— А. С.). Дня за три, быть может на день меньше или на день больше, они спустили все свое добро и проиграли все свои деньги. Правда, тем, кто терял буквально все, ссужали небольшую сумму... Часть пиратских денег получили трактирщики, часть — шлюхи (и десять процентов всей добычи — губернатор Тортуги.— А. С.), так что скоро пиратам пришлось пораскинуть мозгами и задуматься над тем, куда и как снова отправиться за добычей». Тут же Эксквемелин приводит и сочиненную на этот случай поговорку: «Что прилив приносит, отлив уносит». Море плескалось в жилах этих людей. И подобно ему они жили приливами и отливами. Скупцы и расточители — ими заселил Данте четвертый круг своего Ада.

Бесчинства д'Олонне продолжались долго, но нет смысла заниматься их описанием, ибо все они совершались по одному шаблону. Грабежи индейцев, захваты городов и селений, засады и пытки, насилия и ссоры, пьянки и неожиданное благородство составляли быт пиратов. Если средневековые ликеделеры считали себя «друзьями Бога и врагами мира», то д'Олонне не сумел приобрести друзей ни на Земле, ни на небесах, зато врагом его был весь род человеческий.

И он поплатился за это. Потеряв однажды все, он отправился на маленькой барке к Картахене в надежде захватить там испанский корабль. «Но впоследствии выяснилось,— пишет Эксквемелин,— что Богу больше не угодно помогать этим людям, и он решил покарать Олоне самой ужасной смертью за все жестокости, которые он учинил над множеством несчастных. Итак, когда пираты прибыли в залив Дарьен, Олоне со своими людьми попал прямо в руки дикарей, которых испанцы называют индиос бравос (дикими, свирепыми индейцами.— А. С.). Они разорвали Олоне в клочья и зажарили его останки. Об этом рассказал один из его сообщников, которому удалось избежать подобной участи, потому что он спасся бегством. Таков был конец человека, который пролил несчетное количество крови и совершил множество мерзких преступлений».

Если верна версия о том, что буханьеры — великие любители копченой буйволятины, то в их роли на этот раз выступили нехристи, а роль буйвола досталась «гневному», как окрестил Данте насельников следующего, пятого круга Ада. Быть может, д'Олонне чуть-чуть опередил свое время, за что и поплатился...

## Фрагментарий четвертый

### ГОЛЛАНДСКИЕ МОРЯ

Блистательные успехи голландского судостроения и включение Нидерландов в гонку на морях Йост ван ден Вондел восторженно приветствовал в 1620 году одой «Похвала мореходству», посвященной Лауренсу Реалу. Ода эта насчитывает четыреста семьдесят восемь строк и довольно подробно повествует о том, как строились и как выглядели голландские корабли той героической эпохи, принадлежавшие Ост-Индской компании.

Они строились из дуба, были трехмачтовыми и сочетали в себе достоинства торговых и военных судов. В носовой части, в районе бушприта, палуба и борта были прорезаны клюзами. Якорный канат или цепь скользили через них и наматывались на установленные тут же битенги — кнехты. В носу располагался и кубрик — жилище матросов, а в корме, отделенная от него шканцами, — каюта «рулевого», то есть шкипера. Здесь же были каюты офицеров и гостей. Конструкция этих судов была такова, что максимально возможное пространство под главной палубой выгадывалось для трюмов: «Все жито герцогства сюда сгрузи — неполным сей трюм окажется».

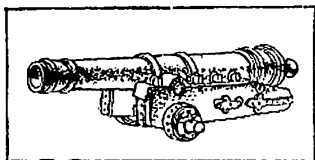
Корабли работали методом фрахта, и их нередко сопровождали «полномочные клерки» — представители Ост-Индской компании, отвечавшие за груз и имевшие право подписи на фрахтовых договорах. В дела судовождения они не вмешивались, но могли приказать шкиперу изменить курс, если это диктовалось торговыми интересами.

Шкипер и штурман отвечали за людей, за корабль и за груз, причем забота о сохранности груза была для них на первом месте: Ост-Индская компания выплачивала за это премиальные сверх жалованья. Голландские корабли одни из первых снабжались поэтому помпами — насосами для откачивания воды из корпуса.

Далее следовали баталер, имевший собственный отсек, где он распоряжался как хозяин, боцман, цирюльник, парусных дел мастер и лекарь.

Судно было вооружено несколькими орудиями разного калибра — легкими готлинггами, средними длинноствольными кулевринами и тяжелыми сорокавосьмифунтовыми картаулами, поэтому в список его коман-





Кулеврина XVI века

ды включались канониры. Их хозяйство размещалось в крыйт-камерах под главной палубой.

Для поддержания порядка и наказания его нарушителей в распоряжении шкипера имелся профос, совмещавший обязанности полицейского и экзекутора или палача.

На голландских кораблях экипажу старались давать горячую пищу; в кладовках хранились рыба, горох, сухари, вяленое мясо, разная крупа, и искусство кока заключалось в том, чтобы приготовить из всего этого и еще многого другого нечто съедобное, а желательно еще и аппетитное. Питание было четырехразовое и организовывалось по артельному принципу: экипаж был разбит на шестерки, и на каждую шестерку полагался один котел.

На таком корабле бывала сотня хорошо обученных матросов, «и даже не одна», и несколько юнг. Юнги исполняли роль вестовых и камбузников, закреплялись за боцманом и парусных дел мастером, помогали комендорам и баталерам.

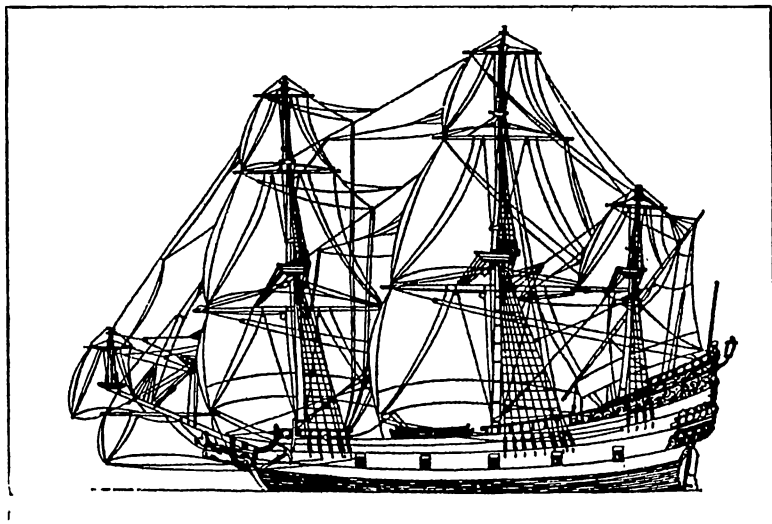
Гавань, где стояли эти корабли в ожидании выхода в рейс, всегда являла собою праздничное зрелище. На высоких стенах ветер перебирал полотнища флагов, штандартов и вымпелов всех мыслимых и немыслимых цветов. По ним можно было изучать геральдику и фауну всех легенд начиная с античных. Вышитые золотом и серебром орел Юпитера и павлин Юноны, лев святого Марка и голубь праведника Ноя, Персей с Пегасом и Персей с Андромедой, порожденные причудливой фантазией художника саламандры и грифоны, — от всего этого могло приключиться легкое головокружение. Был у голландцев уже в то время и специальный морской флаг, перекочевавший с мачт кораблей гёзов на флагштоки океанских кораблей и лоцманских ботов. А вдобавок — еще и роспись транцев, и резьба кормовых галерей, над которыми потрудились лучшие мастера своей эпохи, приглашавшиеся и на зарубежные верфи (Антонис Ван-Дейк, например, в эти самые годы корпел над эскизами украшений для английского линкора «Соверен оф зе Сиз» — «Властитель морей»).

Так что напомним нам – мы спросим наконец –  
Могучий сей корабль? – Лишь княжеский дворец,  
Воздвигнутый на страх надменным супостатам,  
Сверкающий резьбой, и мрамором, и золотом,  
Где на любом шагу – ступени, тайники,  
Чьи погреба темны, чьи залы высоки,  
Чьи балки в росписях, а вид дозорных башен  
Для ока пришлеца и радостен, и страшен, –

так подытоживает свои впечатления от ост-индских кораблей, один за другим покидавших гавань или входивших в нее под троекратные громы пушечных салютов, Йост ван ден Вондел.

Вондел называет эти суда пинасами, однако то могли быть и флейты, зародившиеся еще в Средние века, но теперь уже не имеющие ничего общего со своими предками. Новый флейт и пинаса появились одновременно и скорее всего были сконструированы по заказу новообразованной Ост-Индской компании.

У Велиуса, хрониста из Хорна, можно найти такие строки, написанные в 1604 году, но относящиеся к 1595-му: «В этом же году здесь было впервые спущено на воду судно, которое называют хорнским бегуном или флейтом (fluijten), построенное очень широким, так что его ширина не менее чем вчетверо была меньше длины, а другие были еще длиннее и очень удобны для плавания по морю, так как способны ходить под парусами против ветра и имеют малую



Пинаса XVII века

осадку». Тринадцать лет спустя, по словам того же Велиуса, отношение ширины флейта к его длине стало еще контрастнее: один к пяти и даже к шести. Это, собственно, и было главным новшеством, но оно повлекло за собой ряд других изменений в конструкции и оснастке.

Прогрессирующее уменьшение ширины было вызвано тем, что в прямой зависимости именно от ширины судна находились еще с ганзейских времен портовые сборы. Чем меньше ширина — тем меньше пошлина. Ширина измерялась расстоянием между планширями бортовых фальшбортов — и борта флейта, насколько это возможно, заваливаются вовнутрь благодаря сильно вогнутым шпангоутам, так что судно становится пузатым наподобие испанского галеона. А это, в свою очередь, позволило увеличить емкость трюма, куда можно было погрузить «все жито герцогства» — и еще оставалось место, и уменьшить осадку, сделав флейты пригодными и для плавания по рекам. Некоторую потерю скорости хитроумные голландцы компенсировали скруглением кормы и установкой длинных съемных стеньг, изобретенных примерно в 1570 году Крейном Воутерсом, корабелом из Энхизена, на все три мачты, так что высота мачт превысила длину всего судна. Удлинив мачты, хорнские корабельные заты укоротили реи — и паруса флейта, сделавшись меньшими по площади, потребовали меньшего количества матросов для управления ими, а флейт смог ходить круто к ветру. На передних двух мачтах флейт нес прямые паруса — главные и над ними марсели и брамсели, а на бизани парусное вооружение было комбинированным — прямоугольный рейковый крьюсель («крестовый» парус) над латинским.

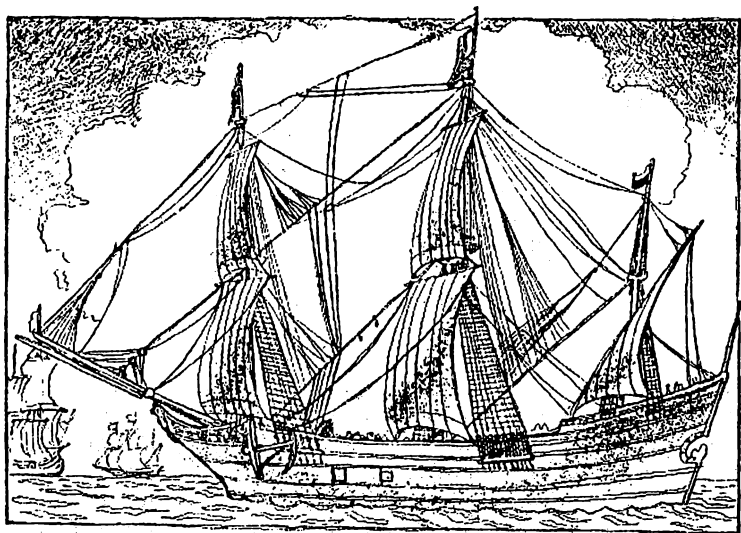
Новинкой было и рулевое управление флейтом. На коггах, хольках, нефях и других судах позднего Средневековья узкое перо руля делалось таким высоким, что слегка выступало над нижней, а иногда даже над главной палубой, напоминая мощно развитую лопасть кормового весла. На уровне его верхней части и был пост управления, представлявший собою специально устроенную открытую или полуоткрытую нишу, где находился рулевой, управлявшийся с румпелем — горизонтальным брусом, прикрепленным к заостренной верхушке пера руля, проходившей через отверстие в корме вовнутрь корпуса судна. Примерно

такой же принцип был еще на финикийских и ассирийских судах, и вот только теперь он показался голландцам анахронизмом. Рулевой не видел, куда он правил, и лишь слепо повиновался доносившимся до него командам кормчего.

На новых флейтах румпельное отделение стали устраивать в районе главной палубы, а то и в надстройке, где для него предусматривали нечто вроде полуоткрытой галереи. Решение было сколь гениальным, столь же и простым: конструкторы прикрепили румпель не к перу руля, а к вертикальному промежуточному брусу, соединившему эти две детали. То есть весло было как бы восстановлено в своем первоначальном виде, и рулевое устройство получило тот облик, какой придавали ему еще древние египтяне. Этот брус, получивший название «колдершток», был шарнирно закреплен поперек борта в самой корме (принцип, известный еще со Средневековья, возможно он применялся и на старых флейтах) и позволял румпелю поворачиваться в пределах девяноста, а перу руля — десяти градусов. Этого было вполне достаточно. Позднее для облегчения работы рулевого румпель был перемещен к ахтерштевню, снабжен колесом, связанным с пером руля уже не бруском — колдерштоком, — а тросовыми и цепными передачами, и превратился в штурвал. Первый штурвал появился именно на флейте, а в XVIII веке он окончательно вытеснил колдерштоки на всех типах судов. Колдершток, существовавший примерно сотню лет и вызывавший бурные восторги современников, оказался хоть и необходимым, но все же промежуточным решением, этапом.

Грузоподъемность флейта редко превышала чetyреста тонн, длина его была около сорока метров, ширина близка к семи, а осадка чуть больше трех. Его экипаж составлял шесть-семь десятков человек. На верхней палубе имелось некоторое количество легких пушек (не более двух десятков), чтобы отбиваться от пиратов.

Если флейт, можно сказать, по праву своего второго рождения сразу сделался королем голландского флота, то королевой безусловно следует признать пинасу, другое средневековое судно, претерпевшее одновременно с флейтом столь же значительные изменения. Они были очень похожи, эти два типа, так



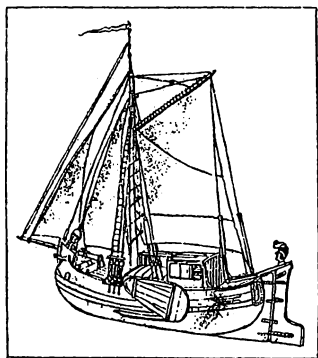
Голландский флейт начала XVIII века

что судно, которому пропел свою оду Вондел, с равным успехом могло быть как тем, так и другим. Он назвал его пинасой. Ее длина могла быть от двадцати пяти до тридцати метров, а высота надводного борта — свыше трех. От флейта она отличалась лишь внешне: у нее были менее вогнутые шпангоуты, что делало ее не такой пузатой и вместительной, и зеркальная транцевая корма. Кроме того, носовая часть корпуса пинасы была почти прямоугольной и имела такой же формы бикхед — поперечную переборку от палубы до высоты бака. От этой детали отказались лишь к началу XIX века англичане по настоянию адмирала Горация Нельсона. Пинаса, вошедшая в состав флотов Британии, Франции и других стран Европы, отлично зарекомендовала себя в длительных исследовательских плаваниях, в том числе и в полярных морях.

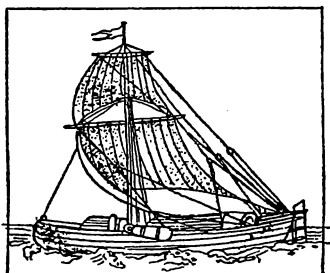
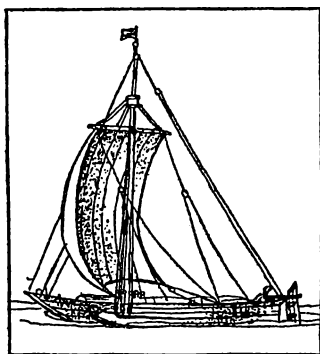
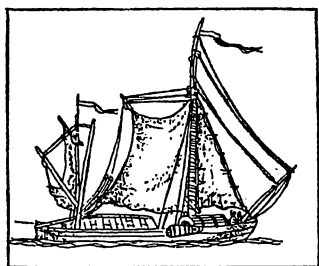
Король и королева имели вполне подобающую и представительную свиту. Ее численность тревожила еще Уолтера Рейли, отмечавшего, что в Нидерландах «столько кораблей, сколько в одиннадцати христианских королевствах, вместе взятых». Только торговый флот «низменной страны» насчитывал не менее десяти тысяч судов разного вида и назначения. А был еще

промысловый, военный, транспортный, вспомогательный, и не раз появлялись в них суда-гибриды – тот же фрегат, сочетавший в себе подводную часть пинасы и надводную галеры, или «ост-индцы» с прямым парусным вооружением двух передних мачт (как у фрегата) и с гафельным на бизани (как у куфа), развивавшие скорость лишь до семи узлов, так как их подводная носовая часть была менее острой, чем у фрегата...

С XIII века голландские воды бороздили фризские эверы, или энвары (голландское *eever* означает «кабан», но название судна произошло от *enaver* – плавающий в одиночку, то есть судно, управляемое одним человеком – как античная бирема), распространенные в северных морях от Бельгии до Германии: первые упоминания эверов можно найти в «Таможенном тарифе» фландрского города Дамме 1252 года и в гамбургских торговых договорах 1299-го. Несмотря на свои более чем скромные размеры, эти бескилевые плоскодонные суда могли перевозить за раз до сотни тонн груза. Судостроительная революция коснулась их лишь полтысячелетия спустя, в XVIII веке, когда эверы стали килевыми, обзавелись высокой носовой частью и не менее высокой круглой или транцевой кормой, а также мачтой с большим гафельным парусом. В XIX столетии на них стали устанавливать еще одну полумачту с таким же парусным вооружением (известна, впрочем, и шпринтовая оснастка эверов). Они использовались как рыболовные суда, угольщики и торфяники, паромы, военные транспорты и строились в больших количествах еще и в нашем веке. Теперь увидеть эвер можно редко, но все же не невозможно. На Одере, особенно в его эстуарии, такие эверы употреблялись в XIII–XIV веках исключительно как рыбацкие челны, а для перевозки грузов использовались похожие на них, но трехмачтовые суда с большими шпрюйтовыми парусами – по одному на каждой мач-



Одномачтовый эвер с Эльбы, конец XIX века



Рейнские суда 1640 года

те-однодеревке. В XIX веке такие грузовые челны достигали в длину тридцати метров, в XX – на десять метров больше. Ширина их колеблется от четырех до пяти метров, а высота борта не превышает двух.

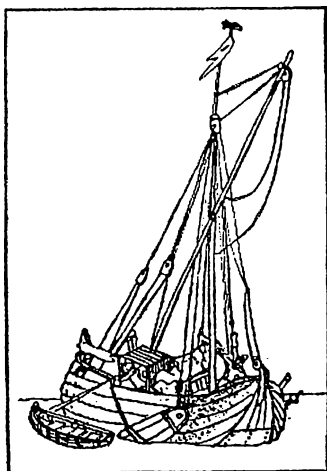
Большие эверы трудно отличимы от другого типа судна, распространенного тоже примерно с XIII до XIX века в тех же водах. Это – аак, вначале, как и эвер, бескилевой, плоскодонный и полуторамачтовый (грот-мачта возвышалась над палубой на двадцать четыре метра, и ее гик был почти равен ей по длине, он достигал двадцати метров), хорошо приспособленный для плавания по рекам и мелководьям. Аак, как римский линтер, служил главным образом для перевозок вина по тем же самым рекам – Лану, Маасу, Одеру, Рейну, Шельде и их притокам. Как и эверы, малые ааки были открытыми, подобно линтерам, а большие – до сорока метров длиной и шести шириной – имели палубу. Парусное вооружение маленьких ааков напоминало оснастку шлюпа, больших – было близкородственно кечу. У нас нет данных, снабжались ли ранние килевые эверы шверцами. Ааки – снабжались, и это позволяло вдвое увеличить их грузопольность. Водоизмещение аака достигало двухсот

тонн, а площадь парусности — четырехсот двадцати квадратных метров.

В этой же шеренге стоят голландские биландер, блазер, бомме, боттер, буер, дамлупер, тьялк, флибот, хенгст, хой, шмака. Почти все они произошли от эвера и имели сходное назначение. Голландцы объединяли их собирательным названием «поон», по типу одноименного судна. Эти кораблики могли быть полуторамачтовыми (бомме) или двухмачтовыми (биландер, шмака, а позднее, примерно с 1560 года, и буер, и блазер), но это, скорее, исключения: остальные типы судов этой группы имели одну мачту (иногда заваливаемую, как у дамлупера), причем только боттер имел прямую (рейковую) парусную оснастку, прочие — шпринтовую (гафельную), а биландер совмещал оба ее вида (трапезиевидный длинный парус на его второй, мачте тоже назывался биландером). По назначению это были в основном рыболовные суда (блазер, бомме, боттер), чисто грузовые (биландер, часто использовавшийся как угольщик), транспортно-пассажирские (дамлупер), грузопассажирские (хой и хенгст, перевозивший и пассажиров). Тьялк и шмака — многоцелевого назначения, их можно было увидеть в военных флотах вместе с буерами и флиботами, участвовавшими в войне 1588 года против испанцев.

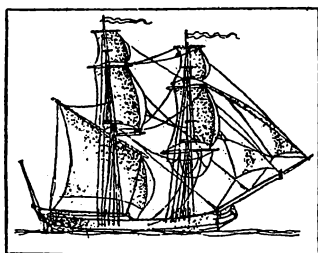
Все они имели длину десять-двенадцать метров и ширину четыре, с небольшими отклонениями в ту или иную сторону, но диапазон грузовместимости был гораздо обширнее — от двенадцати тонн (тьялк) до ста сорока (флибот). По длине выделялся лишь восемнадцатиметровый дамлупер, грузоподъемность бомме и хоя была в пределах сорока тонн. Кроме биландера и боттера, эти суда, как правило, имели палубу, а боттер — еще и шверцы, как аак.

Самые старые из этих типов впервые упоминаются с XVI века: боттер, буер,

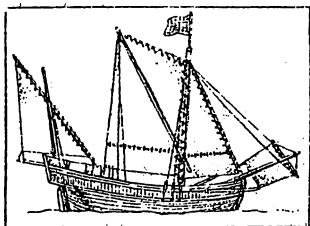


Рейнское судно 1697 года

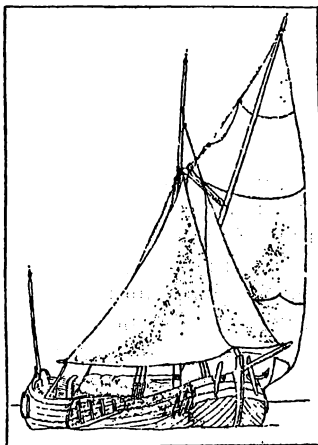




Биландер середины XVII века



Буер XVI века



Голландский дамлупер конца XVIII века

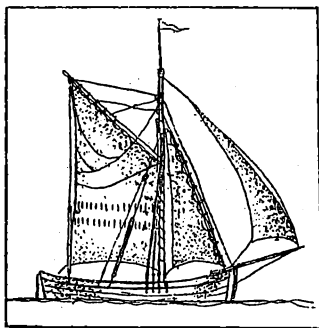
тъялк, флибот, хой и шмака. В XVII столетии появляются биландер, бомме, дамлупер, в XVIII, когда прежние типы уже стали историей, им на смену пришел хенгст («конь») с очень наклонным форштевнем, доживший вместе с тъялком и шмакой до следующего века, в XIX — блазер, произошедший, как полагают, от боттера. Биландеры, правда, еще существовали, но теперь так называли речные грузовые лодки — своего рода баржи. Что касается флибота, то это в сущности маленький — стотонный — флейт или, точнее, помесь флейта и бота, о чем свидетельствует и название.

Голландский бот (boot — лодка, маломерное судно) известен со Средних веков. Первоначально ботам поручали обслуживающие, посыльные, разведывательные и прочие подобные функции. Но ходили они на абордаж, и перебрасывали десанты, и вели самостоятельные бои. Это были, в сущности, суда шестого ранга. Соответствующими были и их параметры, и вооружение — десятка два легких пушек, и экипаж — около четырех десятков человек.

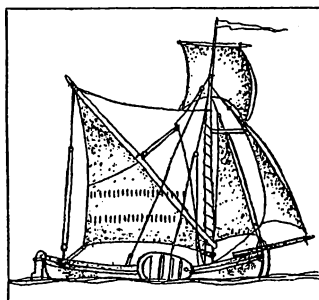
Поон, давший имя группе судов, появился не позднее XVI века, а скорее всего еще раньше, и дожил в измененном виде до наше-

го столетия. Вполне вероятно, что это было другое название буера, так как различия между ними едва ощутимы. Он был традиционно плоскодонным, но имел едва приметно выступающий наружный киль и шверцы по его сторонам. Округленный корпус оканчивался впереди коротким толстым бушпритом, к которому крепились один или два латинских стакселя, поднимаемых в помощь большому шпринтовому или гафельному парусу на единственной мачте. Обширные трюмы снискали поону хорошую популярность среди голландских рыбаков и купцов. Средняя длина этих судов была пятнадцать метров, ширина — около пяти, а грузоподъемность — от шестнадцати до шестидесяти тонн.

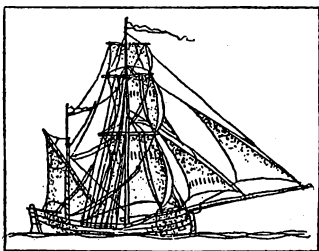
Именно из буера или поона развился в XVII столетии тьялк, впервые упомянутый в 1673 году французами и в 1690-м Николасом Витсенем. Существует, правда, и другое мнение — что не тьялк произошел из поона, а поон из тьялка, но оно опровергается тем, что тьялк дал в конце XVI или начале XVII века путевку в жизнь хукеру (в чем, кажется, никто не сомневается), и выстраивается хорошо просматриваемая во времени конструктивная цепочка: буер или поон — тьялк — ху-



Голландский хой



Тьялк 1760-х годов



Голландский рыболовный хукер середины XVIII века

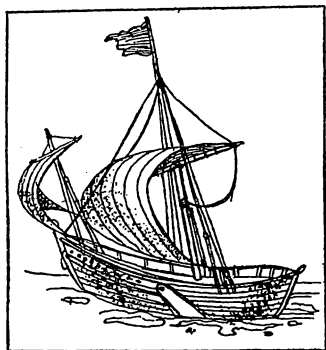
кер. В ней есть бесспорная логика. А на рубеже XIX и XX столетий в Голландии появился еще и спортивный тьоттер — такой же плоскодонный, такой же одномачтовый, тоже со шверцами, но с более длинным бушпритом и большей площадью парусности — до двадцати пяти квадратных метров. В отличие от поона тьоттер был втрое короче (до пяти метров) и вдвое уже (до двух с половиной метров).

Аналогичная проблема «яйца и курицы» возникает иногда и по отношению к блазеру: на роль его предка, кроме боттера, претендует и кааг — тоже средневековое судно, длиной до пятнадцати метров и грузоподъемностью до сотни тонн, со шпринтовой оснасткой, а позднее с гафельной, дожившее с изменениями до наших дней. Возможно, так назывались первоначально маленькие коggi — плоскодонные и одномачтовые, с тупым носом и грубо сработанным коротким форштевнем, торговые и рыбацкие. У каага, однако, были шверцы, как и у боттера, а у блазера — нет, так что аргументы сторонников этой версии явно нуждаются в подкреплении...

Названия голландских судов весьма красноречивы и часто свидетельствуют об их назначении: *bij land* — «возле берега» (биландер), *boejer* — «грузовое судно» (буер), *hengst* — «конь», *dogge* — «треска» (доггер — двухтрехмачтовый тресколов в полторы сотни тонн водоизмещением и с гафельной оснасткой).

В конце XVIII века у короля-флейта и королевы-пинасы произошло прибавление семейства. Новорожденную принцессу морей, которой предстояло долгое и славное царствование, голландцы нарекли шхуной: *shoon* — прекрасный, красивый.

Ее появление первыми приветствовали не историки и не поэты, а живописцы: самое раннее изображение шхуны, да не одно, можно увидеть на гравюрах Виллема ван де Вельде Младшего. Его морские картины, а особенно гравюры и рисунки



Голландский рыболовный догбот, около 1600 года

(например, рисунок двадцатичетырехпушечного фрегата 1665 года) настолько многочисленны и точны в изображении деталей, что думается невольно: а не подвизался ли он и на верфях в качестве, например, чертежника? И лишь лет двадцать спустя, в 1713 году, американский судостроитель и судоводитель А. Робинсон официально зарегистрировал «первый» спуск шхуны на воду в городе Глостере. Кстати, шхуна быстрее всего привилась именно в американском флоте, и это обстоятельство, вкупе со свидетельством Робинсона, до сего дня служит поводом для нескончаемых дебатов о приоритете.

По своей скорости (двенадцать узлов по ветру при полном парусном вооружении), управляемости и маневренности шхуна сразу же приглянулась не только шкиперам и адмиралам, но и представителям, так сказать, смежных профессий – пиратам и работорговцам. Она умела максимально использовать боковые ветры благодаря своим косым парусам, сохраняя приличную скорость даже под очень острым углом к ним, умела обходиться экипажем в сорок-пятьдесят человек, несущих те же четырехчасовые вахты, вместо сотни на судах с прямым парусным вооружением.

Надо заметить, что по своему парусному хозяйству шхуны не были одинаковыми, капитаны разнообразили набор полотнищ как могли. Но три устоявшихся типа можно было встретить где угодно, от мыса Горн до мыса Норд-Кап и от Голландии или Америки до Индонезии.

Прежде всего – гафельная шхуна (ее путают иногда с бермудской, не имеющей гафеля, но несущей почти такие же паруса) с трапециевидными нижними парусами, натянутыми между горизонтальным гиком и наклонным гафелем, и треугольными верхними, с тремя-четырьмя лиселями или стакселями между фок-мачтой и бушпритом и апселем между топом бизани и гафелем грот-мачты.

Затем – марсельная, или топсельная шхуна, двух- или трехмачтовая. Паруса ее грот- и бизань-мачт, а также междумачтовые и бушпритные, те же, что у гафельной, но фок-мачта имеет комбинированное парусное вооружение: трапециевидный парус между гиком и гафелем, такой же, как на остальных мачтах, и два-три прямых рейковых паруса – топселя – над ним. Это значительно улучшало ее остойчивость и делало

более послушной рулю при сильном попутном ветре и волне под корму. Именно марсельная шхуна вкупе с бригам явились родителями бригантины, а с барком — баркентины. Вест-индские пираты нередко увеличивали на ней высоту мачт, чтобы иметь возможность поставить как можно больше парусов и выиграть в скорости. В этом случае шхуна называлась «балау».

Наконец — стаксельная шхуна, как правило, трехмачтовая. Две ее передние мачты имеют приподнятый над палубой горизонтальный гик, чья пятка совмещена с пяткой длинного гафеля, установленного под углом сорок пять градусов, так что каждая мачта несет по два треугольных паруса, обращенных вершинами в противоположные стороны и вместе образующих трапецию, разрезанную по диагонали гафелем. Фок-мачта снабжена спереди еще одним гиком, парным первому: на нем крепится нижняя шкаторина треугольного паруса. От клотика фок-мачты к оконечностям бушприта и утлегаря тянутся штаги, на которых с помощью системы скользящих колец поднимаются стаксели (оттого этот вид шхуны и носит название стаксельной). Аналогичная система могла применяться и для управления другими парусами. На бизань-мачте гик расположен ближе к палубе, чем прочие, и несет единственный огромный треугольный парус, чья внешняя шкаторина соединяет топ мачты с ноком гика.

Стандартная марсельная двухмачтовая шхуна середины прошлого века, построенная на верфях Нью-Орлеана, имела продолговатый, узкий и высокий корпус с тонким форштевнем и высокие мачты, слегка отклоненные в корму, под стать мачтам корвета. Водоизмещение ее достигало шестисот тонн. Она имела два румпеля на случай крутой волны или поломки главного: один на юте под гиком грот-мачты, второй — между обеими мачтами, почти в центре палубы. Шлюпка обычно была одна, для ее подъема и спуска имелись тали, а управлялась она чаще всего по старинке — рулевым веслом, хотя навесной руль и румпель были уже известны. Если она занималась каперством или работорговлей, в трюме скрывалась дюжина нарезных легких, но дальнобойных орудий, целый арсенал ручного огнестрельного оружия и цепей, а также аптечка. Такая шхуна могла перевозить в своем чреве до четырехсот рабов, хотя нормой считались триста. Имела она и койки для дюжины

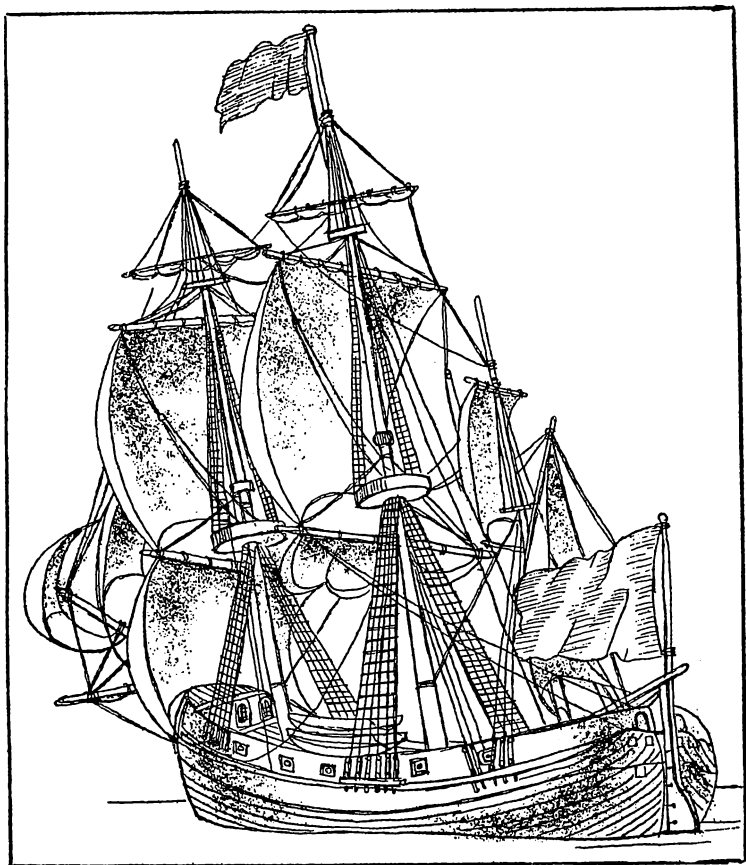
пассажиров, чьи фамилии заносились в особые книги: на каждые сто тонн груза полагались два пассажира. Такое судно рассчитывалось на четыре года и затем продавалось, так как вследствие неизбежного старения охотник легко мог превратиться в дичь. Но окупалось оно после первых же рейсов, ибо агенты и осведомители всегда точно указывали доходный маршрут, и арматоры неизменно получали свои две трети прибыли, отдавая одну наемной команде с наемным капитаном.

В военных флотах шхуны использовались как крейсерские, дозорные, посыльные и конвойные суда и играли в них заметную роль.

С XVII века известен и голландский плоскодонный кат («кошка»). Он получил особенную популярность столетие спустя, причем не у себя на родине и не в скандинавских странах, сразу же заимствовавших его, а в Англии — благодаря тому, что этот скуластый трехмачтовик длиной примерно тридцать пять метров стал излюбленным типом судна Джеймса Кука и был введен им в южные и полярные моря, где показал себя наилучшим образом. Собственно говоря, эти суда и строили чаще всего по норвежскому образцу, и они были приспособлены для плаваний прежде всего в североευропейских морях. По своей конструкции и оснастке кат являет собой нечто среднее между флейтом и буером, только форштвень его покруче, а бизань лишена гика. Две его передние мачты вначале не имели стеньг и несли только прямоугольные главные паруса, на рубеже XVIII и XIX веков, когда стеньги появились, на них стали устанавливать марсели и брамсели, значительно изменившие силуэт судна, приблизившие его к барку. Но кат несравненно быстрееходнее (до восьми узлов) и на нем легче управляться с парусами, чем на барке, а это дает больший выбор в подборе команды. Предназначался кат, имевший малую осадку и объемистые трюмы, для перевозки грузов (в том числе сыпучих — например, угля), рыболовства и использовался как малый военный транспорт — шлюп. Его водоизмещение было от двухсот тонн до тысячи, длина — до тридцати шести метров, ширина — едва за девять. Площадь парусности ката приближала его к баркентине, то есть составляла семьсот квадратных метров. На «Индеворе» Кука было десять пушек и дюжина мортир; видимо, примерно так вооружались и другие каты.

А еще лет пятьдесят спустя, в середине прошлого века, в Канаде появился одномачтовый гибрид ката и голландского бота – широкий плоскодонный рыболовецкий катбот, хорошо приспособленный к мелководьям благодаря своей удивительно маленькой осадке, но маломаневренный. Его попытались было использовать в традиционных парусных гонках, но и здесь он проявил себя не с лучшей стороны. Катбот быстро сошел со сцены, уступив ее почти такому же ейреру, приспособленному в первую очередь для сельдяного лова.

С XIII века известен и еще один тип голландского



Трехмачтовый хукер

судна, часто почему-то приписываемый англичанам,— хукер, известный в России как гукар, а начиная с Петровской эпохи—гукор. Его голландское название *hoecker* можно перевести как «угловатый». Это был грузовой двухмачтовик с широким носом и круглой кормой, чаще всего использовавшийся для рыболовства и перевозки грузов, а в военное время игравший роль транспорта (для этого его снабжали примерно десятком пушек). В XVII—XVIII веках хукеры делали и трехмачтовыми. Они имели грузоподъемность от шестидесяти до двухсот тонн, были очень маневренными и развивали скорость до пятнадцати узлов, отчего их называли в обиходе «морскими охотниками». Хукеры несли косые паруса и имели почти горизонтальный убирающийся бушприт. Их команда не превышала полусотни человек, но вместить они могли раз в шесть больше.

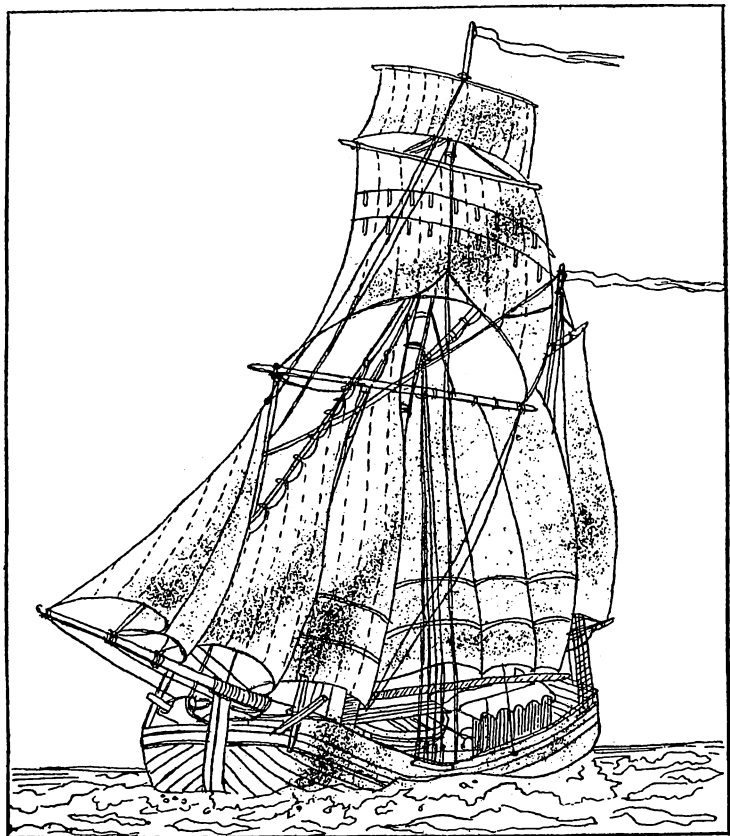
Современником хукера был еще один парусник, имевший такое же водоизмещение и похожую биографию: его корни тоже уводят в ганзейские времена. Это *плейт*. Его название означает то ли «удирать» (*pleite gaan*), то ли, наоборот, «нападать, выступать против» (*pleiten*). Это фрахтовое судно было предназначено для плаваний вдоль берега, а в тихую погоду служило пассажирским паромом между Англией и Францией. Особенно оно было распространено в Голландии и Бельгии. *Плейт* имел длину не более двадцати пяти метров и был очень похож на тьялк.

С XVIII и вплоть до нашего века исключительно популярен был в Голландии *куф*, или *коф*. Причем не только в Голландии. Этот каботажный двухмачтовик хорошо знали в Бельгии, Германии. Ширококорпусный, скуластый, килевой, он хорошо был приспособлен к плаваниям на мелководьях и на реках. Не исключено, что и само его название было перенесено с месопотамских *куфф* или *гуфф* (*kuf*—корабль), о которых сообщал Геродот: те имели точно такое же назначение и тоже отличались своею округлостью. Водоизмещение *куфа* колебалось от сорока до девяноста тонн. Малые могли быть плоскодонными, в этом случае их снабжали шверцами, как тьялки. Большие *куфы* имели кормовой руль, им управляли из *ахтерника*, находящегося ниже ватерлинии. На бортах *куфа* имелся привальный брус, а каждая его мачта несла один или два рейковых паруса. Кроме того, до трех



треугольных парусов ставили на бушприте. Малые куфы были короткомачтовые и их парусная оснастка походила на оснастку кеча, а на больших мачты удлинялись стеньгами, и набор парусов был близок к тому, какой имели шхуна или барк.

Куф был заложен голландцами в основу судов-гибридов, различающихся прежде всего парусной оснасткой. Этим он напоминает шхуну, тоже давшую несколько новых типов. Известны, например, шхуна-куф, трехмачтовый барк-куф. По форме корпуса различали куф-тъялк и куф-галиот. Особенно охотно строили куф-тъялки – килевые и снабженные двумя больши-

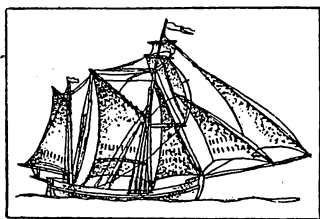


Куф конца XVIII века

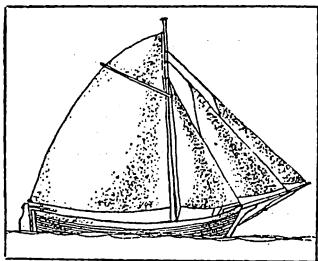
ми шверцами. Их длина варьировалась в пределах пятнадцати-двадцати пяти метров, ширина — четырех-шести, водоизмещение — тридцати-семидесяти тонн. Куф-тъялк имел высоту борта до двух метров, а оснастка и управление были настолько просты, что экипаж мог состоять всего лишь из четырех и даже из двух человек.

Галиот, к слову сказать, имел теперь мало общего со своим средневековым тезкой. Возрожденный к новой жизни голландцами в XVII веке, это был совершенно новый и оригинальный тип судна, хорошо приспособленный для плаваний вдоль берегов Северного моря. Слово «галеот» или, реже, «галиот» было хорошо знакомо древним грекам: о галеотах, «которых называют также меч-рыбой и морским псом» писал Полибий и вслед за ним Страбон. В возрожденном его названии слышится теперь отзвук имени маленькой итальянской галиотты, но мореходные качества и ряд конструктивных особенностей гораздо ближе напоминают голландский буер, а штевни и острые обводы роднят его со шхуной. Полуторамачтовый галиот XVIII века имел длину от восемнадцати до тридцати метров, ширину от четырех до семи-восьми и водоизмещение сто тридцать тонн. В следующем столетии эти цифры увеличились в полтора-два раза.

Галиот нес большой гафельный парус на высокой грот-мачте и несколько маленьких на бизани. Над гафельным парусом располагались три рейковых. На длинном бушприте крепились три стакселя, и еще один поднимался на форштаге. Когда в XIX столетии галиот стали использовать в качестве фрактового судна, его водоизмещение удвоилось, и он стал совершать рейсы через океан — в Центральную и Южную Америку. Это была головокружительная карьера! Но еще не вершина. Галиот стал за всегдатаем в Ост-Индии, уверенно огибая мыс Доброй Надежды, а параллельно с торговыми плаваниями превратился еще и в китобоя и в охотника за пиратами. Для этого на нем устанавливали тяжелые орудия, стрелявшие «галиотовыми бомбами», как окрестили эти снаряды французы. Естественно,



Голландский полуторамачтовый галиот XVIII века

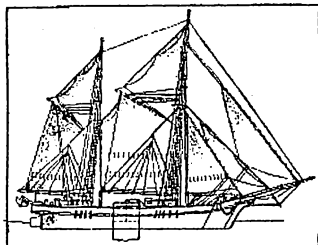


Шнигга, 1875

шнигга-галиот – помесь галиота с торговой шниггой, известной также в Англии, Германии и России. (Шнигга – это маленькое рыболовное или фрахтовое судно, родившееся в XVIII веке.) Шнигга-галиот имела в длину чуть больше пятнадцати метров, а ширина ее не превышала пяти, она была полуторамачтовой и несла очень широкий фок.

Не редкостью в Новое время был средневековый хольк, или хулк, имевший теперь совсем иной облик (он стал исключительно трехмачтовым) и иные задачи, поскольку его водоизмещение повысилось до четырехсот и более тонн. Это судно было удобно для торговых операций среднего масштаба, его второй родиной стала Россия: там он получил имя «гулька».

Нидерландским считают обычно плоскодонный одномачтовый грузовой парусник прам, впервые упомянутый в документах Штральзунда (славянского Старгарда) в 1278 году: *prām* и *praam*. Но слово *praam* ровно ничего не означает ни в немецком, ни в голландском, кроме названия этого типа судна. Зато оно хорошо было знакомо славянам: на древнерусском оно



Скоу XIX века

участвовал теперь галиот и в войнах на море.

Голландцы не ограничились воскрешением этого типа из забвения. В северных морях ходила шхуна-галиот, а в XIX веке галиот стал трехмачтовым и получил парусное вооружение фрегата. Был, как уже сказано, создан куф-галиот, а чуть позднее появилась килевая

звучало «пором» – такая же стяжательная форма, как, например, «ворон – вран». Это слово знали чехи, сербы, словаки, хорваты, болгары. Оно звучало на германских реках еще в те поры, когда на той территории славяне вели борьбу за выживаемость с германцами. На древневерхненемецком оно трансформировалось в *farin*

(паром, челн) и *faþan* (плыть, ехать). В древнеисландском оно звучало так же, но означало несколько иное: *faþmǫ* — груз. Грузовое судно. Чешское *praĕm* было заимствовано немцами и в форме *Prahm* (паром), а уже от них голландцы вывели свой *praam*, а французы — *prame*. Так что если русские и заимствовали прам у голландцев, то они всего лишь вернули свое. Но такое заимствование выглядит очень сомнительным. Вероятно, прамы не исчезали на русских реках с того самого XIII века, а лишь получали местные названия.

Прам строился иногда и килевым, и в любом случае он имел угловатые скулы и шверцы. Его гигантский трюм, закрывавшийся двускатной крышкой, обеспечивал высокую рентабельность этого типа судна. Оно участвовало и в боевых действиях, поскольку просторная, плоская палуба размером тридцать пять на десять или одиннадцать метров давала возможность легко устанавливать на ней изрядное количество орудий — до полусотни.

Наиболее часто встречавшиеся размеры прама — тринадцать-четырнадцать метров в длину и три-четыре в ширину, а водоизмещение его не превышало ста пятидесяти тонн. Если при этом он нес косые паруса, то его относили к классу ботов. Такой прам или бот — то же, что английский тендер. Да и парусное вооружение было у них одинаковым. Но англичане предпочли для прама (и для лихтера) другое название — скоу (от датского *schouw* — лопата, шаланда).

Голландский флот наряду с английским располагал лучшими кораблями своего времени, причем кораблями всех рангов и классов. Удивительно ли, что именно эти две страны помимо своей воли стали впоследствии родоначальницами флота российского!



*Круг пятый*

**ВОЙНА  
И СМЕРТЬ**





Мя д'Олонне не успело еще сойти со сцены, как на ней появился новый персонаж — самый, пожалуй, знаменитый со времени Фрэнсиса Дрейка. То был его соотечественник Генри Морган, уроженец Уэльса, сын обнищавших джентри Роберта Моргана, ставшего простым крестьянином, и его жены Гвенлианы, промышлявшей, помимо прочего, ясновидением.

Ясновидицей она оказалась, прямо скажем, никудышной. Могла ли она хотя бы предположить, что их сорванец, сызмальства грезивший Индиями и заморской экзотикой, прославит их род крепче, чем все их предки (а среди них было немало местных знаменитостей)? Подвиги Дрейка и Рейли, разгром «Непобедимой армады», невольничьи корабли, курсировавшие между Африкой и Новым Светом, занимали его воображение куда больше, чем наследственный клочок земли, едва позволявший семье сводить концы с концами.

В один прекрасный день пятнадцатилетний Генри сбежал из дома и очутился в Кардиффе. Те жалкие гроши, что удалось скопить, позволили ему наняться камбузником на корабль, отходивший в Вест-Индию.

Когда судно прибыло на Барбадос, контракт Моргана на рейс, подписанный им в кардиффском кабаке в весьма веселом расположении духа, чудесным образом превратился в кабальную грамоту, скрепленную королевской печатью. Из нее следовало, что он, Генри Морган, обязуется отработать пять лет на плантациях того, кто его купит. Его купил за одиннадцать монет добродушный с виду джентльмен, владелец обширных поместий. Юный раб ему понравился, и Морган был оставлен в доме плантатора нести весьма необременительные обязанности. Два года спустя он стал управляющим — очень высокая честь для юнца! — и все свободное время тратил на чтение книг по мореходству и изучение карт. Он готовился в флибустьеры.

Сахарные плантации были сильно разбросаны, берег изрезан бухтами и руслами рек, и Генри сделал первый шаг к своей мечте: вместо жеребца, обычного для объезда владений, он обзавелся маленьким шлюпом, а вскоре сумел убедить хозяина приобрести корабль, чтобы сэкономить на фрахте и увеличить прибыли. У него был государственный ум, у этого юнца! На приобретенной посудине, собственноручно приведенной им в порядок, Генри крейсировал между Наветренными островами, изучая арену своей будущей деятельности и сверяя натуру с картами.

За четыре года Морган настолько увеличил состояние своего патрона и свое собственное, что плантатор возвратил ему свободу на год раньше положенного. Девятнадцатилетний Генри отбыл на Ямайку, где вице-губернатором был его дядя — Эдуард, брат его отца. Резиденция вице-губернатора находилась в Порт-Ройяле — «королевском порту», бывшем испанском городе Сант-Яго-де-ла-Вега, заложенном в 1523 году доном Хуаном Эскивелем. Туда и заявился будущий флибустьер. По простоте душевной Генри поделился своими планами с дядей, но сэр Эдуард воспринял эту идею холодно. Он лишь вскользь сообщил племяннику, что год или два назад скончалась его матушка, и многозначительно заметил, что Англия теперь находится в состоянии мира с Испанией, так что его служебный долг как раз и состоит в том, чтобы вылавливать флибустьеров и вздергивать их в назидание прочим, если только этой неприятной процедурой не озаботятся сами испанцы.

Стоит ли говорить, что Генри не внял всем этим

намекам и предостережениям! Прямо тут же, в Порт-Ройале, он напросился в пайщики к какому-то бродяге, владевшему ревматической развалюхой, превратил эту развалюху в боеспособный корабль, нанял часть команды и наконец-то вышел в море. Наконец-то! Трижды, четырежды «наконец-то»! Фортуна безмятежно улыбалась ему. За эти три или четыре похода Морган стал владельцем кое-какого капитала. И значительно увеличил его за столом для игры в кости. На эти деньги он купил теперь такой корабль, о каком мечтал еще в Уэльсе. И первый же рейс на нем к берегам Кампече с лихвой оправдал все затраты: «Там он захватил много судов».

Когда Морган вернулся на Ямайку, он сразу же попался на глаза престарелому Эдуарду Мэнсфилду, как раз в это время снаряжавшему флотилию для похода на материк. Мэнсфилд предложил Моргану присоединиться к нему на правах вице-адмирала. Они ударили по рукам. Однако сотрудничество этих двоих продолжалось недолго, ибо Мэнсфилда вскоре «настигла смерть», а его ближайший сподвижник француз Симон явно не обладал флотоводческим даром. Руки у Моргана снова были развязаны.

К тому времени у него зародилась новая идея — создать в Карибском море пиратскую республику. Быть может, при этом им руководила тайная мысль доказать своему чванливому дяде, что и племянник кое-чего стоит. Подходящим местом для создания такого государства Морган признал остров Санта-Каталина — одно из излюбленных мест отдыха пиратов и дележа добычи.

Собственно, идея с Санта-Каталиной принадлежала Мэнсфилду, но старый, умудренный опытом пират хотел обставить все это дело легально и потому запросил согласия губернатора Ямайки. Губернатор отказал, так как, во-первых, для этого требовалось согласие короля, а во-вторых, пытаться заручиться этим согласием было бы самоубийством для него самого, ибо заранее ясно, что лучшие силы переберутся с Ямайки на Санта-Каталину, и Ямайка может потерять статус губернаторства. Обращался Мэнсфилд и к губернатору Тортуги, но ответа получить не успел из-за своей гибели. Мало того — трусоватый Симон сдал Санта-Каталину испанцам вместе со всем своим флотом и людьми.



Морган не оставил надежды сделаться губернатором, но для начала решил если не отбить Санта-Каталину, то по крайней мере «атаковать наиболее укрепленные испанские селения». Проведя соответствующую работу среди пиратов, он назначил на маленьких прибрежных островках, опоясывающих Кубу с юга, сбор всех желающих присоединиться к нему. Через два месяца он располагал дюжиной кораблей и семью сотнями головорезов, изъяснявшихся на языках Версалья и Виндзора.

С этого времени в Карибском море прочно поселились война и смерть. Сама фамилия Моргана поневоле заставляла вспомнить ирландскую богиню войны и смерти — гневную Морриган. А его имя... Теперь Генри называл себя Джоном — быть может, он решил пощадить чувства своего дяди, до которого не могли не докатиться отголоски деяний племянника. А возможно, он дальновидно обеспечивал себе таким путем алиби на будущее, на случай возврата к мирной жизни: каждому ведь ясно, что Генри Морган, эсквайр, не мог иметь ничего общего с Джоном Морганом, флибустьером.

Испанцы сидели по своим закутам поджав хвосты и даже не помышляя о какой-либо борьбе. «Золотые» и «серебряные» флоты отстаивались в гаванях, сообщение между Старым и Новым Светом было совершенно парализовано: достаточно напомнить хрестоматийный факт, что о смерти своего обожаемого монарха Филиппа IV, воспоследовавшей 17 сентября 1665 года, его американские подданные узнали лишь в апреле 1666-го — как раз когда Морган стал пиратским адмиралом!

«Послужной список» Моргана в 1667–1670 годах пополнялся с головокружительной быстротой.

Захват кубинского города Эль-Пуэрто-дель-Принсипе.

Захват Портобело.

Захват Маракайбо и Гибралтара.

Захват колумбийского города Рио-де-ла-Аче.

Захват острова Санта-Каталина (наконец-то!).

Захват крепости Сан-Лоренсо-де-Чагре.

Захват, захват, захват... Сколько было захвачено кораблей и разграблено или сожжено мелких селений — об этом не ведает ни один историк. Война и смерть бушевали по всем архипелагам Карибского моря и по

всем его берегам. Впервые, пожалуй, пираты почувствовали, чего может достичь распоследнейший сброд, если он имеет талантливого вожака.

Морган вертел ими как хотел, а они даже не замечали этого. По его приказу трусы или дезертиры безропотно подставляли грудь под пули товарищей, а воры и мародеры принимали любые условия, дававшие им возможность загладить свою вину. Захват Санта-Каталины явно был мексиканской местью за Мэнсфилда, но Морган сумел обставить дело так, что его люди сами просили его об этой акции. После расправы с Рио-дела-Аче Морган собрал капитанский совет и исподволь повел к тому, что «капитаны предложили атаковать либо Картахену, либо Панаму, либо Веракрус. Спорили не о том, сильны ли эти города и какой из них укреплен лучше всех, — ни один из городов в той стороне не был так хорошо укреплен, как Панама, — однако пираты решили отправиться прежде всего в Панаму и разграбить ее. Но первым делом они пожелали вторгнуться на остров Санта-Каталина, чтобы взять там провожатого, который вывел бы их к Панаме, поскольку на этом острове было больше всего ссыльных из разных местностей испанского побережья». Они пожелали! Морган добился своего. Теперь надо было потрафить остальным.

Эпический поход на Панаму начался 18 января 1671 года из крепости Чагре. В нем участвовали тысяча двести человек. Пять кораблей и тридцать два каноэ под парусами и веслами тяжело тронулись вверх по реке, делая чуть больше сорока километров в день, то есть шли со скоростью порядка двух узлов. Начиная с третьего дня пути часть пиратов — разведчики — продвигалась по суше в сопровождении проводников.

На девятый день в отдалении замаячили городские башни, и наутро был назначен штурм. На радостях пираты, расположившиеся в чистом поле, «стали бить в барабаны, трубить в трубы и махать флажками, будто наступил большой праздник». Этот балаган возбудил любопытство испанцев, и наутро между пиратами и городом оказались четыреста испанских всадников, двадцать рот пехоты по сотне человек каждая, шестьсот индейцев, негров и мулатов, а также две тысячи быков, которые должны были внести сумятицу в ряды пиратов. Все это поведал Моргану два часа спустя после начала битвы раненный командир

испанской конницы — один из немногих уцелевших.

Ровно столько же времени длились уличные бои в самой Панаме. Солнце еще не достигло зенита, когда все было кончено. По свидетельству Эксквемелина, в городе «было семь мужских монастырей и один женский, госпиталь, кафедральный собор и приходская церковь... две тысячи отличных домов... много конюшен... Кроме того, там был великолепный дом, принадлежавший генуэзцам, и в нем помещалось заведение, которое вело торговлю неграми... На следующий день весь город превратился в кучу золы; уцелели лишь двести складов и конюшни: они стояли в стороне. Все животные сгорели вместе с домами, и погибло много рабов, которые спрятались в домах и уже не смогли вырваться наружу. На складах пострадало много мешков с мукой, после пожара они тлели еще целый месяц». Среди пиратов оказалось двадцать убитых и полтора-два десятка раненых. Кроме того, Моргану удалось захватить судно, шедшее в Панаму из Перу. На нем обнаружили шелк, сукно, съестные припасы и изделия из чеканного серебра на двадцать тысяч реалов.

24 февраля пираты наконец покинули то, что осталось от недавно еще цветущего города. Они гнали перед собой сто пятьдесят семь мулов, шатавшихся от тяжести навьюченного на них серебра, и пять или шесть десятков пленников. В крепости Сан-Лоренсо-де-Чагре состоялся дележ добычи, каждый рядовой пират получил по двести реалов (слитки серебра шли по десяти реалов за штуку, а драгоценности — «буквально за бесценок», — отмечает Эксквемелин, получивший в этом походе свою долю).

Расчет был произведен, крепость разрушена. Вчерашние соратники больше не интересовали Моргана. Предложив желающим следовать за ним, он взял курс на Ямайку. Желающих оказалось три или четыре английских корабля, ядро его эскадры. Столько же французских решили остаться. С пылу-жару они было погнались за уходящими кораблями, чтобы отнять добычу, но флотилия Моргана оказалась проворнее.

Оставшиеся с носом французы (среди них был и Эксквемелин) двинулись вдоль берегов Коста-Рики в поисках продовольствия и места для ремонта. Не найдя ни того, ни другого, они тоже легли было на курс к Ямайке. Но судьба распорядилась по-своему.

Вволю поплутав у враждебных берегов Южной Америки, корабли бросили якоря у острова Пинос южнее Кубы и лишь некоторое время спустя подошли к Ямайке. Здесь французы узнали, что несмотря на все перенесенные бедствия они все же могли считать себя счастливыми: «треть кораблей из флотилии Моргана не вернулась восвояси».

Это была последняя экспедиция Моргана. Он уже готовился к новой, когда на Ямайку пришел английский военный корабль, присланный для проверки соблюдения испано-английского договора о границах земель в Новом Свете и доставивший на остров нового губернатора. После походов Моргана жалобы испанцев текли нескончаемым потоком, и перепуганный насмерть губернатор Томас Модифорд (теперь уже бывший) недолго думая ткнул пальцем в того, кто сделал его богачом: ату его! Тогда и Морган резонно возразил, что все его поступки совершались с ведома и одобрения властей. Командиру корабля некогда было разбираться, кто прав, кто виноват, и 22 августа 1672 года он именем его величества повелел обоим подняться на борт фрегата. (По другим данным, они были увезены в Англию на разных кораблях с некоторым интервалом — сперва Модифорд, потом Морган.)

Новый губернатор первым делом разослал гонцов во все испанские города и порты, дабы заверить их жителей, что отныне на Ямайке покончено с пиратами на веки вечные. И даже повесил для острастки двоих «джентльменов удачи», после чего все остальные перебазировались на Тортугу, чей губернатор не давал столь опрометчивых авансов.

А три года спустя на Ямайку снова пришел английский корабль и привез нового вице-губернатора, наделенного чрезвычайными правами для борьбы с морским разбоем. Его звали... сэр Генри Морган! В этой должности он не пробыл и полутора десятилетий, но все же перещеголял своего дядю по всем статьям. Он умер 25 августа 1688 года, был со всеми почестями отпет в церкви святой Екатерины в самом центре Порт-Ройяла и похоронен на кладбище Палисейд под гром пушечных салютов.

Покоился он там ровно четыре года. В 11 часов 43 минуты 7 июня 1692 года три мощных подземных толчка возвестили, что день пиратской столицы на-

стал. Гигантская приливная волна слизнула и отправила на морское дно чуть ли не весь Порт-Ройял, насчитывавший тогда почти две тысячи зданий. Лишь жалкая их часть, около двух сотен домов, скорее лачуг, на дальней окраине уцелела в тот день. Теперь это рыбацкий поселок в окрестностях Кингстона, куда успели спастись бегством многие портройялцы.

С гибелью Порт-Ройяла закатилась пиратская звезда Карибского моря. Дело даже не в том, что именно в 1692 году английская Ост-Индская компания выговорила себе у короля право самозащиты от пиратов (и хватала в морях не столько пиратов, сколько торговых соперников). Потускнела эта звезда еще раньше — когда Морган вступил в права вице-губернатора. Этот человек честно выполнял свои обязательства перед Сент-Джеймским двором. Настолько честно, что уже в первые два-три года в вест-индских водах был наведен относительный порядок. Последние Стюарты — Карл II и Яков II — не могли нарадоваться на своего нового слугу.

Смерть Моргана ознаменовала конец эпохи. В том же 1688 году в Англии произошла так называемая «славная революция» — государственный переворот и смена династий. В 1689 году в стране была установлена конституционная монархия Вильгельма III Оранского, зятя Якова II. Первый закон английской конституции гласил: «Король не может ошибаться». Король ошибся в оценке ситуации в Карибском море. Еще оставались в Новом Свете последние крупные пираты, не понимавшие, что они уже стали в некотором роде анахронизмом. Они и молодое их поколение не уставали возносить Моргану — живому и мертвому — проклятья и... жгуче завидовать его не столь уж давним подвигам, обкатанным тысячеустой молвой и превратившимся в легенду.

В 1680 году группа наиболее отчаянных пиратов, не желавших последовать примеру Моргана и стать на стезю добродетели, решила возродить былой блеск своей почтенной корпорации, а заодно и вписать свои собственные имена в историю Нового Света. Для этого требовалось что-то посерьезнее, нежели всем уже набившие оскомину нападения на испанские галеоны.

Много времени на размышления им не потребова-

лось: Дрейк, Морган — оба они составили себе имя, науськав своих головорезов на Панаму. Почему бы не попытаться счастья в третий раз? Не учли они одного: во времена Дрейка Панама была почти не укрепленным поселком, ибо испанцы даже не помышляли тогда о сухопутных баталиях в Новом Свете, а после эпопеи Моргана этот город, напротив, стал одним из самых неприступных. Урок не прошел даром.

Но флибустьеры могли об этом только догадываться. Они решили рискнуть. Был созван совет семи капитанов и на нем разработан план действий. Экипаж каждого корабля превратился в сухопутную роту со своим командиром во главе. Всего было поставлено под ружье примерно четыре сотни человек. Адмиралом или, если угодно, главнокомандующим пираты избрали авантюриста, известного под фамилией Соукинс. 5 апреля 1680 года они выступили на запад.

На одной из рек пиратам удалось раздобыть тридцать пять каноэ и один бот. Командование ботом принял небезызвестный Шарп — «пиратский Мюнхгаузен», невероятнейший хвостун и забияка. На нем ему удалось захватить в Панамском заливе барк, и Шарп назначил себя его капитаном. После такого подвига, естественно, не могло быть и речи о подчинении какому-то Соукинсу. И Шарп превратился в «свободного художника океанов».

Штурм Панамы, конечно, с блеском провалился. Но в Панамском заливе пиратам повезло взять на бордаж шесть испанских судов, одно из которых было набито деньгами, предназначенными для выплаты жалованья панамскому гарнизону. А после гибели Соукинса Шарп был избран адмиралом.

Это избрание повергло в глубокое уныние многих, кто хорошо знал этого фанфарона, и один корабль с семью десятками пиратов отделился от экспедиции. То был «Ривендж» («Месть»), им командовал Джон Кук. Среди команды был отставной военный моряк, а потом лесоруб, чье имя вряд ли сегодня нуждается в комментариях. Его звали Уильям Дампир. К пиратам его забросило тропическим ураганом, разорившим подчистую все, что Дампир сумел нажить честным трудом. Не удалось ему поправить свои дела и буканьерством, и пиратскими походами в должности квартирмейстера (это звание соответствовало званию полковника: квартирмейстеры возглавляли отряды

солдат, входившие в состав экспедиций) на судне голландца по имени или прозвищу Янки, а затем на корабле англичанина Райта, плававшего борт о борт с Янки. Судьба ополчилась против этого человека, и он решил потягаться с нею. Однако и пиратское счастье отвернулось от него после первого же похода. Дампир вновь наточил свой топор, вернулся к привычному труду и довольно скоро сделался фермером. Правда, ферма, приобретенная через посредника, была далековато — в Англии, но все же она сулила твердый кусок хлеба. До нее надо было лишь добраться.

Новый 1680 год Дампир встретил на Ямайке, он поджидал там попутного корабля в Англию. И тут-то, на Ямайке, будущий фермер (это дело решенное!) вновь столкнулся с пиратами: они как раз обсуждали идею панамского похода. Искушение оказалось непомерно велико. Дампир вновь стал одним из них...

«Ривендж» на полных парусах увлекает его в неизвестность. Впрочем, Дампир полон оптимизма: такое же имя носил корабль Дрейка, когда тот грабил Кадис и сражался с «Непобедимой армадой»...

Их курс — Западная Африка. Их цель — золото: Черный континент можно ведь называть и Золотым.

Но ни Куку, ни Дампиру так и не довелось достичь африканских берегов: в Гвинейском заливе им нестати подвернулся тяжело нагруженный голландский корабль, и... Дело было сделано. Напасть на голландское судно означало в 1683 году то же, что напасть на английское. Самый снисходительный судья признал бы факт злостного пиратства свершившимся.

Виселица не привлекала ни того, ни другого, даже если это королевская виселица. Кук приказал держать курс к мысу Горн, борта «Ривенджа» вдругорядь испытали на себе ярость Атлантики.

Мыс Горн встретил их не намного приветливее, чем встретил бы королевский судья. Жестокий шторм подхватил обессиленное судно и повлек его к югу. К югу! Так далеко, как никто еще не забирался. До 60°30' южной широты. Только там «Ривендж» вновь почувствовал твердую руку рулевого.

Так Дампир, сам того не ведая, сделал первое свое открытие: к югу от мыса Горн нет Южной Земли! Но осмыслит он этот факт позднее: сейчас не до этого, корабль пробивается через все еще не успокоившееся море к северу, теперь уже в Тихом океане.

После трехнедельного отдыха на островах Хуан-Фернандес экипаж «Ривенджа» со свежими силами принялся за грабеж перуанского побережья. (Это было первое посещение Дампиром архипелага Хуан-Фернандес, но не последнее...)

«Ривендж» к этому времени переменял хозяина: Кук внезапно умер, и на капитанский мостик поднялся Эдуард Дейвис. У берегов Перу к ним присоединился еще один корабль — «Сигнит» («Лебеденок»). Его капитаном был Чарлз Сван, чья фамилия означает «лебедь». Несколько дней спустя пиратская эскадра пополнилась еще одним кораблем, отбитым у испанцев, а чуть позже к ним присоединился четвертый искатель приключений — французский корсар.

Число пиратов теперь почти втрое превышало численность отряда Соукинса. Полтора года они резвились у западных берегов Южной Америки. Вновь перед ними замаячили золотые миражи Панамы. Однако время было упущено, угар прошел. Серия же последовавших далее мелких грабежей вызвала профессиональное отвращение у многих пиратов: ведь они мечтали повелевать миром!

Первым не выдержал Сван. Он объявил, что намерен покинуть Америку, поскольку всегда предпочитал Азию. Азией горячо заинтересовался и Дампир: в молодости ему довелось поплавать на «торгашах» не только в Северной Атлантике, но и в Индийском океане. Азию он знал. И вот теперь, разочарованный результатами очередного набега на испанские города и галеоны, втайне решил испробовать себя на ином поприще — найти Северо-Западный проход. Сван подыскал ему местечко на палубе «Сигнита». К ним присоединился также один барк с командой в полусотню человек — вдвое меньшей, чем на «Сигните».

31 марта 1686 года они отчалили от мексиканского мыса Корриентес, а 20 мая уже достигли острова Гуам, пройдя безостановочно семь тысяч триста двадцать три мили. Следующим на их пути был остров Минданао в Филиппинском архипелаге. Местный султан как раз враждовал в это время на два фронта — с голландцами и со своим братом, раджей Лаутом. Жертвой этой семейной распри стал в ночь на 13 января 1687 года Сван, повторив в известной мере судьбу Магеллана.

В ту же ночь англичане, не дождавшиеся возвраще-



ния Свана с берега, где он, как было им известно, гостил в доме Лаута, подняли якоря, и «Сигнит», теперь уже под командованием Дампира, направился в сторону Китая. Однако достичь его мешали то и дело возникавшие непредвиденные обстоятельства: то пузатый манильский галеон сам просился в их руки, то какая-нибудь отбившаяся джонка предоставляла англичанам возможность блеснуть своею удалью, то ветер оказывался встречным, то... Словом, причин было много, одна уважительнее другой. Почти год «Сигнит» болтался в Сиамском заливе, охотясь за золотыми гульденами и пиастрами.

Наконец все препятствия исчезли как бы сами по себе, и Дампир лег на южный курс. Вероятнее всего, его целью были Молукки, но сильный тайфун доставил англичан 5 января 1688 года к берегам Южной Земли – Австралии вблизи современного залива Дампира. Ни страна, ни ее жители решительно им не понравились, и 12 марта «Сигнит» взял курс на Индийский океан мимо Никобарских островов и Суматры. На Суматре Дампир по просьбе купца Ост-Индской компании Уэлдона согласился сплавать в Нанкин и через Малаккский пролив мимо острова Сингапур добрался-таки до Китая, а в марте 1689 года вернулся на Суматру. Затем он совершил еще два рейса – в Малакку с контрабандным опиумом и в Мадрас, и наконец пассажиром на чужом корабле 16 сентября 1691 года прибыл в Англию после двенадцати с половиной лет скитаний.

И сам Дампир, и его биографы умалчивают о том, что же случилось с приобретенной им некогда фермой, куда он так стремился десять лет назад. Скорее всего, за нее был внесен лишь задаток, и ферма возвратилась к прежнему владельцу ввиду прекращения платежей. Дампир, разумеется, об этом знал и принял некоторые меры, чтобы не умереть с голоду в доброй старой Англии. С собою он привез рыбака из Минданао, растатуированного так, что напоминал праздничную китайскую ширму. Он показывает его за деньги всем желающим. Это – последняя ставка пирата, уже не чающего свести концы с концами. Но и она оказывается битой: рыбак, выдаваемый Дампиром за принца, вскоре умирает от оспы – этого бича океанийцев, попадающих в европейские страны.

И тогда Дампир становится... писателем! Как вско-

ре выяснилось — вполне приличным писателем, не уступающим профессионалам. О, ему есть о чем порассказать почтеннейшей лондонской публике! На этот раз он попадает наконец «в яблочко». На какое-то время его слава затмила славу Дрейка. Да еще первый лорд Адмиралтейства, коему Дампир дальновидно посвятил свою книгу, счел возможным замолвить за него словечко перед недавно вступившим на престол Вильгельмом III...

14 января 1699 года, сразу после окончания англо-французской войны, Дампир снова в море — на этот раз в качестве капитана двенадцатипушечного военного корабля «Роубак» («Самец косули») с командой из полусотни человек. Он уполномочен Адмиралтейством обследовать Австралию, Новую Гвинею и сколько угодно открывать новые земли. 1 августа «Роубак» подошел к западноавстралийским берегам, совершив безостановочный переход от Бразилии (что было настоящим подвигом судовождения по тем временам) и проложив свой курс вокруг Африки и через Индийский океан. Англичане высадились на полуострове, который теперь называется Землей Дампира, и после пятидневного отдыха прибыли к острову Тимор, сначала к его голландской половине, а позднее перебазировались на португальскую. Отбив от Тимора, Дампир прошел вдоль северного побережья Новой Гвинеи, открыв при этом остров Провидения и пролив между Новой Гвинеей и Новой Британией, названный впоследствии его именем, а позднее — остров, который он окрестил в честь адмирала Джорджа Рука. От этого острова англичане повернули к Батавии и оттуда отбыли на родину. Но в ночь на 21 февраля 1701 года судно дало сильную течь, и им с трудом удалось добраться до необитаемого тогда острова Вознесения и высадиться на него. Через несколько месяцев их сняло проходящее судно и в августе доставило в Лондон, где Дампир немедленно уселся за новую книгу, имевшую не менее шумный успех, чем первая: то было «Плавание к Новой Голландии», вдохновившее Джонатана Свифта на его «Гулливера».

Он еще корпел над отделкой ее текста, когда была предрешена дальнейшая судьба Дампира. В 1701 году началась почти всеевропейская война за «испанское наследство» (о ней ниже). Туча воронья с громким карканьем делила останки Великой Римской империи,

тщась отхватить как можно больше. Не последнюю роль в этой грызне играли флоты — государственные, каперские и пиратские.

В 1702 году французские и голландские корсары напали на остров Принсипи в Гвинейском заливе и принудили португальского губернатора объявить это владение вольной территорией с правом свободной торговли. Похоже, пираты замыслили создать новую Тортугу или Ямайку на одной из самых оживленных и доходных морских трасс мира.

Четыре европейских монархии спорили за право стать гегемоном работоторговли, а также распорядителем всех африканских богатств — в первую очередь золота, алмазов и слоновой кости. Четыре государства — Англия, Голландия, Португалия и Франция — считали свое право на владение Африкой неоспоримым. Разумеется, такая ситуация не могла не разрядиться рано или поздно.

30 апреля 1703 года Дампир с двадцатьюшестипушечным кораблем «Сент Джордж» («Святой Георгий») и сопровождавшим его судном помельче «Синке Портс» («Пять портов») вышел на охоту за неприятельскими судами, участвовавшими в войне за «испанское наследство», имея соответствующий патент, подписанный первым лордом Адмиралтейства. (Юмор сложившейся ситуации состоял в том, что команда «Синке Портс» была пиратской. После смерти в 1327 году «короля морей» Эдуарда пиратские наскоки на Англию сделались столь невыносимыми, что пять торговых городов на берегу Дуврского пролива — Хастингс, Дувр, Ромней, Сэндвич и Хайт — объединились для самозащиты и для обеспечения королевского флота в Лигу пяти портов. Позднее к ним присоединились города Рай и Уинчелси. Это объединение предназначалось прежде всего для охраны южного побережья Англии от пиратов, в том числе и английских.)

После короткой остановки на островах Зеленого Мыса он пересек Атлантику и мимо мыса Горн вышел в Тихий океан. Здесь, у берегов Перу, пришлось бросить вконец обветшавший «Сент Джордж». Команды обоих кораблей к тому времени сильно поредели, и все оставшиеся довольно легко уместились на «Синке Портс». В начале февраля 1704 года судно бросило якорь у необитаемого архипелага Хуан-Фернандес. Трехнедельный отдых — и вот уже англичане

плывут к северу вдоль американских берегов, грабя французские и испанские корабли. На Хуан-Фернандесе экипаж судна уменьшился еще на одного человека: на один из островов был высажен по его просьбе квартирмейстер (по другим данным — штурман или боцман), чего-то не поделивший с капитаном Штретлингом, — шотландец Александр Селкирк, послуживший Даниэлю Дефо прототипом Робинзона Крузо. Теперь с легкой руки английского романиста остров Мас-а-Тьерра из группы Хуан-Фернандес носит название Робинзон-Крузо, а Мас-Афуэра — Александр Селкирк. В 1868 году память о мытарствах Селкирка увековечили мемориальной доской на этом архипелаге.

Пресытившись грабежами и убийствами, Дампир после многих приключений прибыл в Батавию и отсюда по хорошо уже знакомому пути вернулся в Англию в конце 1707 года.

Год спустя Дампир, автор теперь уже трех книг, вновь отправился на промысел. «Джентльмены» вышли ловить удачу на двух кораблях — «Дюк» («Герцог») и «Датчис» («Герцогиня»), Дампир в качестве главного штурмана вел «Герцога». Командовал экспедицией Вудс Роджерс. Навестив Фолклендские острова, англичане в новогоднюю ночь обогнули мыс Горн и 1 февраля подошли к Хуан-Фернандесу, где нашли и забрали помощником на «Герцога» всеми забытого и едва не одичавшего за четыре года Селкирка. А дальше было то же, что в предыдущем плавании: крепости, галеоны, золото, кровь, дележи, поножовщины... Лишь 12 января следующего года Дампир, удвоив эскадру за счет захваченных кораблей (на одном из них капитаном стал Селкирк), переименованных в «Маркиза» и «Бэчелора» («Холостяка»), вышел из Калифорнии проторенным курсом на Гуам и достиг его 11 марта. Затем мимо Филиппин и Целебеса Дампир прибыл в Батавию, где его хорошо помнили и высоко ценили как навигатора. Продав «Маркиза» и подремонтировав остальные корабли, англичане после трехмесячного отдыха отправились домой и 14 октября 1711 года вошли в Темзу.

По-видимому, Дампир вернулся в отчие края совсем больным, ибо очередной бестселлер — «Плавание вокруг света в 1708—1711 годах» — вопреки обыкновению написан не им, а Вудсом Роджерсом, хотя и не исключено, что под его диктовку. Именно в этой книге

изложена история Александра Селкирка, вызволенного Роджерсом в 1709 году,—история, попавшаяся на глаза Даниэлю Дефо...

Дампир умер в марте 1715 года, оставив после себя две тысячи фунтов стерлингов долгов, три тома собственного жизнеописания и несколько топонимов на картах всего мира — пролив, залив, полуостров и архипелаг носят его имя и сейчас. Это был первый и в течение более столетия единственный в мировой истории человек, совершивший три кругосветных плавания и доведший их до конца.

Англия торжествует. Три кругосветки Дампира, последовавшие одна за другой, выдвинули ее в число ведущих морских держав мира. Одно только омрачало торжество чванливых лордов, как когда-то, после путешествия Магеллана, испанцев: существует мнение, будто Дампир — потомок англизированного французского дворянского рода д'Ампиров (или д'Ампьеров), а если это так, то тень его славы осеняет и корону Людовика XIV.

В 1687 году, когда еще был жив Морган, когда так нелепо погиб Сван, а Дампир начал свою первую одиссею, Эдуард Дейвис все еще медлил покинуть американские воды. Этот человек, явно не блиставший полководческими талантами, был упрям, как буйвол. А вдобавок и честолюбив: в качестве собственного Пигафетты он возил на своем корабле «Бэчелорс Делайт» («Услада холостяка») весьма бойкого биографа — судового лекаря Лайонела Уофера, аккуратно фиксировавшего в дневнике каждый шаг и каждое слово обожаемого адмирала. Биографы Дампира многим ему обязаны.

Одна из записей Уофера на долгие годы породила миф о какой-то большой земле в Тихом океане, расположенной на двадцать седьмой параллели почти в полутысяче лиг (примерно двух тысячах восьмистах километрах) от побережья Чили. Уофер ярко живописует низкие песчаные берега неизвестного острова, протянувшиеся на сорок или сорок пять миль, шум прибоя, цепь гористых островов по соседству и стаи летящих оттуда птиц. Далеко же занесло «Бэчелорс Делайт», спасавшийся после налета на Панаму от испанской погони! Уж не шум ли ветра в его парусах

англичане приняли за шум прибоя? И не тень ли от облака нарисовала на воде сей мираж?

Испанцы в тот раз нагнали такого страха на Дейвиса, что год спустя и он, и его летописец воспользовались очередной и последней амнистией Якова II для всех пиратов и смиренными пассажирами прибыли в Англию, где Уофер молниеносно издал свои дневники в виде книги «Описание Дарьенского перешейка».

Дейвис вскоре отошел в лучший мир, оставив в этом мире на память о себе устойчивый миф, стоивший жизни и здоровья многим тысячам моряков всех ведущих наций. Ведь Земля Дейвиса, столь подробно описанная, лежала как раз в тех районах, где целые поколения мореплавателей искали неуловимый Южный материк!

Но что же тогда открыл Тасман? Теперь стало ясно: все что угодно, но только не Южную Землю. Голландец явно поспешил назвать Австралию Австралией...

И гонка пошла по второму кругу.

А между тем обстановка у обоих берегов Америки продолжала осложняться. Дейвис был не единственным, кому пришлось в спешке спасать свою голову, удирая куда глаза глядят. Поэтому и центры пиратства перемещались далеко на запад или восток — смотря по тому, где застигали незадачливых искателей легких сокровищ испанские военные корабли. Карибские пираты искали чаще спасения у западных берегов Африки, где процветало королевство мавританских разбойников со столицей в Сале (именно в Сале попал в плен к маврам Робинзон Крузо). Те, кто промышлял в аргентинских водах, удирали по прямой к мысу Доброй Надежды, к Мадагаскару, сплошь усеянному пиратскими гнездами, и далее в Индийский океан. Попавшие в ловушку у побережья Чили не имели иной альтернативы, как только следовать примеру Дейвиса. Большинство их исчезало навсегда в беспредельности Южного моря, но иным удавалось добраться до какого-нибудь островка — и если на их счастье там оказывались растительность и пресная вода, они имели не меньше шансов на избавление, чем Александр Селкирк и другие ему подобные.

Но неверно было бы думать, что только страх преследования наполнял паруса этих кораблей. Кругосветки Дампира стерли все горизонты, океан оказался

единым, огромным и таким манящим... Где-то там дожидалась своих колумбов Южная Земля, а теперь еще и Земля Дейвиса, там сами просились в руки манильские галеоны и толпы темнокожих рабов, там ютились почти не защищенные португальские, испанские и голландские фактории с залежами бесценных товаров и плавали беспечные купцы обеих Ост-Индских компаний с великолепными грузами.

Английская Ост-Индская компания устами ее наместника в Бомбее первая потребовала у своего правительства защитить капиталы британских купцов. Убытки у тому времени исчислялись уже миллионами. Однако Лондон прекрасно помнил опыт борьбы с карибскими пиратами, когда охотники с радостью становились дичью, а дичь совершенно непредсказуемо превращалась в охотников, и как в конце концов добрая часть королевского флота очутилась в пиратском стане. Об этом стоило поразмыслить. К тому же военный флот позарез нужен был в Европе, ибо Тауэр вел очередную войну с Версалем.

Но ведь высшая политика в том и состоит, чтобы уметь превратить препятствие в повод. Повод дали сами французы: мало того, что они все еще мечтали прибрать к рукам Мадагаскар (первый шаг к этому сделал еще руанский купец Ф. Кош в 1638 году), так теперь они еще и выслали военную эскадру к Сурату — первой английской торговой базе в Индии (она возникла там в 1613 году), перекрыв тем самым важнейшие артерии ост-индской торговли в Красном море. В английском парламенте на скамьях вигов возникает негласная коалиция солидных пайщиков Компании. Среди них — канцлер Великобритании лорд Сомерс, губернатор Массачусетса лорд Белламонт и первый лорд-адмирал. Лорд Белламонт заявил Вильгельму III, что, хотя обязанности губернатора многообразны и сложны, но все же лучше было бы назначить на этот пост человека более сведущего в морском деле: ведь Новой Англии житья нет от пиратов.

Король вполне входит в положение своих заморских подданных и вполне сочувствует им, но... у него нет лишних кораблей. Пусть его величество не утруждает себя такими пустяками, учтиво возражает лорд Белламонт, есть добрые люди, готовые взять на себя снаряжение подобной экспедиции. Какие-нибудь шесть тысяч фунтов стерлингов...

Это прекрасно, снова мямлит венценосец, но кто будет этим кораблем командовать? У него нет на примете ни одного подходящего кандидата, он, король, в полной растерянности... О, пусть его величество не беспокоит и это: совсем недавно, в бытность его, лорда Белламонта, губернатором Нью-Йорка, показал себя с лучшей стороны в Вест-Индии один молодой, но весьма способный капитан. Ему только что стукнуло пятьдесят. Его зовут Уильям Кидд. Кто он? Да кто угодно. Немножко купец. Немножко контрабандист. Чуть-чуть пират (по слухам, только по слухам!). Почему бы ему теперь не попробовать себя легально в водах Ост-Индии?

Кидд... Замечательно, пусть будет Кидд. Но кто будет ему платить?... Ваше величество, ну какие счета? Разумеется, никто. Нужно только подписать вот это свидетельство, дающее ему право захватывать пиратов. А полсотни фунтов стерлингов за каждый захваченный корабль – разве же это плата? Так, чаевые... Да, кстати... Уильям Кидд наверняка быстро управится в Америке. Что если поручить его опеке заодно и Индийский океан? Там, кажется, у Ост-Индской компании какие-то проблемы...

Такая или примерно такая беседа должна была предшествовать появлению на морской арене этого персонажа, чье имя прославлено Эдгаром По в рассказе «Золотой жук», а Вашингтоном Ирвингом в цикле легенд о пиратских кладках.

Вильгельм подписал каперское свидетельство. Даже два: против пиратов и против фанцузов.

Высокопоставленные пайщики Ост-Индской компании при его дворе снарядили в Плимуте тридцатипушечный (по другим данным тридцатичетырехпушечный) корабль с названием, мало соответствующим его задаче, – «Эдвенчер Гэлли» («Приключенческая галера», «Галера для приключений» или просто «Приключение») – и помогли Кидду набрать сто пятьдесят пять человек команды. На ее долю отчислялась четверть всей вырученной добычи. Половину получали организаторы экспедиции, пятнадцать процентов капитан и традиционную десятину король. Кроме того, Кидду, как и было заранее договорено, причиталась пятидесятифунтовая премия за каждый выигранный бой.

«Эдвенчер Гэлли» снялась с якоря в мае 1696 года – и едва берега Англии успели скрыться из вида,



захватила первый трофей, суденышко под французским флагом. Кидд поступил в строгом соответствии с каперскими правилами, указанными в его грамоте: он привел плененное судно в Лондон, где его должны были продать с аукциона (так же поступают в наши дни со своими трофеями таможенники в некоторых странах).

Когда с этим было улажено, «Эдвенчер Гэлли» вновь тронулась в путь, но... на этот раз сама подверглась нападению, и не где-нибудь, а в Темзе! Ее остановил корабль королевского военного флота, спешивший на войну, и его офицеры бесцеремонно отобрали из команды Кидда семь десятков наиболее опытных и крепких моряков, дабы доукомплектовать ими собственный экипаж. Так что в Нью-Йорк «Эдвенчер Гэлли» прибыла в августе с половинной командой. Если бы в Атлантике Кидд подвергся нападению, это наверняка был бы его последний рейс. Но все обошлось.

Губернатор Нью-Йорка Бенджамин Флетчер отнесся к миссии Кидда весьма скептически и даже пальцем не пошевелил, чтобы помочь человеку, прибывшему охранять его от пиратов. Капитану пришлось позаботиться о себе самому. Так или иначе, но за оставшиеся дни лета ему удалось возместить потерю экипажа. Известно, что вербовка в то время проводилась почти исключительно в портовых и припортовых кабаках. И охотнее всего на подобные предложения откликались их завсегдатаи, сильно смахивавшие на персонажей «Острова сокровищ». Команда «Эдвенчер Гэлли» стала полупиратской, и это обстоятельство предопределило всю дальнейшую судьбу Уильяма Кидда.

За те почти четыре месяца, что минули с момента первого подъема якоря «Эдвенчер Гэлли», внутри Ост-Индской компании произошли немаловажные события. То ли в ее лондонской конторе не возлагали особо радужных надежд на никому не известного капитана, запропадившегося со своим кораблем неизвестно где, то ли в бомбейской дела стали вовсе из рук вон плохи, но к королю одна из другой продолжали поступать слезные просьбы о защите.

Война с французами к этому времени приняла затяжной характер и вступила в спокойную фазу — как когда-то война Англии с Испанией. Ситуация во мно-

гом повторялась, и Адмиралтейство, прикинув свои возможности, решило наконец пойти навстречу купцам. Не придумав ничего лучшего, морские лорды последовали старому опыту испанцев, оберегавших свои «золотые флоты», но в слегка измененном варианте. Корабли Компании, готовые отплыть в Индию, были задержаны, из них сформировали флотилию, а для охраны этой флотилии на пути от Лондона до мыса Доброй Надежды были снаряжены четыре корабля под общим командованием коммодора Уоррена. Не желая постоянно тратиться на такие конвои, прижимистые лорды Адмиралтейства поставили перед Уорреном задачей номер один раз и навсегда освободить от пиратов воды восточной Атлантики. Должно быть, кому-то из них не давали спать лавры Гнея Помпея, единым махом очистившего от разбойников Средиземное и Черное моря...

Сколько повезло Уоррену разорить пиратских гнезд, потопить и захватить пиратских кораблей — неизвестно. Во всяком случае, к поставленной перед ним цели он отнесся добросовестно. Доведя купеческий флот до южной оконечности Африки и предоставив ему самостоятельно пробираться через заповедные воды пиратов Индийского океана, brave коммодор приступил к выполнению основной задачи.

Пираты не заставили себя ждать. Едва паруса купеческих кораблей растаяли на востоке, как появился одинокий корабль на севере. Он спешил к мысу Доброй Надежды, где его поджидал Уоррен. Заметив паруса эскадры, неизвестный сбавил ход, а потом лег в дрейф. Уоррен отдал приказ о захвате, и два его корабля пустились в погоню за пиратом, круто развернувшись и легшим на обратный курс.

Неизвестно, чем бы кончилась эта гонка, если бы на незнакомом корабле не заметили британские флаги и не приветствовали их радостными криками. То была «Эдвенчер Гэлли», вышедшая наконец 6 сентября из Нью-Йорка на охоту за пиратами, и на ее мостике попыхивал трубкой капитан Уильям Кидд собственной персоной. Корабль успел уже, скорее всего, побывать на островах Сан-Томе и Принсипи, где запасался продовольствием и водой.

Встреча Уоррена и Кидда состоялась на борту флагмана. На предложение коммодора присоединиться к нему Кидд поначалу согласился. Но вскоре

выяснилось, что инструкции, данные тому и другому, находятся в явном противоречии. Уоррен должен был пройти по западноафриканским водам и возвратиться в Лондон. Путь Кидда лежал в Индийский океан. Как человек военный и дисциплинированный, коммодор не мог не понимать, что оба они в равной степени ответственны перед Адмиралтейством за выполнение своих задач. Он только попросил Кидда передать ему половину людей, поскольку его собственные мерли от цинги, как мухи.

Кидд призадумался. Уоррен совсем недавно покинул Лондон, с чего бы это так скоро напала на его корабли хвороба? Что-то тут не так... Кроме того, половину команды у него уже один раз отбирали, и с каким трудом ему пришлось потом возмещать потерю людей в Нью-Йорке... Отсюда до Нью-Йорка далеко, доукомплектовать экипаж будет негде, и ему, Кидду, не останется ничего иного как только вернуться в Америку или Англию, чтобы стать там посмешищем до конца дней своих. Дважды позволить смиренно себя остричь среди бела дня — это уж слишком. Хорош капер!

Однако не «Эдвенчер Гэлли» тягаться с четьырмя королевскими фрегатами, оцетиненными пушками.

Кидд согласился. Но не сейчас, чуть позже. А пока что он не прочь присоединиться к славному коммодору Уоррену: спешить некуда, индийские пираты подождут, деваться им все равно некуда...

Корабли не спеша поплыли к северу. Но на шестые сутки остановились, как по команде: наступил штиль. А наутро после первой же штилевой ночи Уоррен обнаружил, что Кидда не видать и на горизонте. Гнев коммодора плескался через край. Ему было невдомек, что в комплекте судового имущества низкобортной «Эдвенчер Гэлли» числились пятнадцать пар весел. Весла, надо сказать, — наипервейший признак разбойничьего, каперского или работоргового корабля: они позволяли бесшумно подкрадываться к намеченной цели, в том числе и в случае штиля, тихо подходить к берегу, сохранять свободу маневра и незаметно отступать, особенно под покровом темноты или тумана. Ими и воспользовался Уильям Кидд, спасая свое реноме.

Он взял курс на Коморские острова, оттуда к Мадагаскару, нашпигованному пиратскими базами, и долго крейсировал у его северо-западных берегов. За

все это время не произошло ни одной стычки с пиратами. Наивно думать, что разбойники при одном только виде «Эдвенчер Гэлли» в страхе попрятались по своим убежищам. Но непонятно и другое: почему они не прихлопнули этого москита, назойливо мозолившего им глаза королевским флагом. Остается лишь предположить, что Кидд попросту тянул время. Должно быть, он выжидал, какая часть его команды одержит верх — та, что была набрана в Лондоне для охоты за пиратами, или нью-йоркский сброд, который сам был не прочь пополнить собою ряды «джентльменов удачи». Не желая принимать на себя всю тяжесть окончательного решения, Кидд вполне был способен даже заключить с пиратами какое-то обоюдодыгодное соглашение, до поры до времени устроившее бы обе части команды. Спокойное крейсирование «Эдвенчер Гэлли» могло, например, служить проходившим в тех водах британским фрегатам знаком того, что не стоит тратить здесь время на поиски пиратов, что их тут нет. За такие отвлекающие маневры Кидд мог даже получать от пиратов не только воду и продовольствие, но и какие-то отчисления от прибыли — как «стоящий на стреме». Все это только догадка, но в ней есть хоть какая-то логика, способная объяснить загадочное поведение Кидда с одной стороны и пиратов — с другой.

Тогда и дальнейшие шаги Кидда представляются вполне закономерными. То ли доля в прибылях, отчисляемая пиратами, показалась ему мала, то ли в нем проснулось честолюбие, то ли (что скорее всего) команда поставила его наконец перед альтернативой «или — или», — так или иначе, но Уильям Кидд в один прекрасный день оставил этот пиратский заповедник и двинулся к северу вдоль восточноафриканских берегов, грабя по пути прибрежные деревни, чтобы пополнить запасы продовольствия.

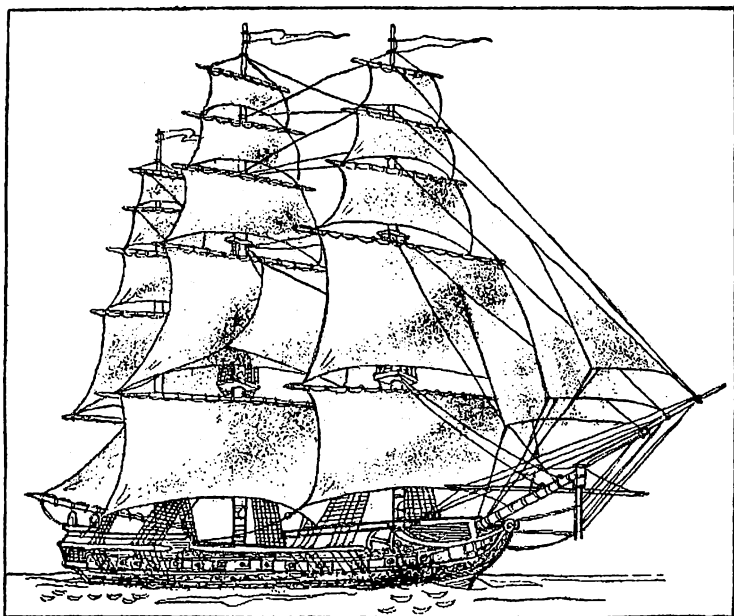
Вскоре «Эдвенчер Гэлли» прибыла к Аденскому заливу, где перекрещивались две оживленные трассы индо-арабской торговли, идущие к Восточной Африке и к Синайскому полуострову. Эти воды со времен египетских фараонов и до наших дней зарезервированы пиратами архипелага Дахлак.

Каковы были его намерения на этот раз? То, что он привел свой корабль в эти места, кишящие пиратами, ровно ни о чем не говорит: ведь перед ним и была поставлена задача охранять торговые суда и топить

пиратские. Однако, по всей видимости, к этому времени раздоры на «Эдвенчер Гэлли» приняли кульминационный размах, чаши весов раскачивались из стороны в сторону, и Кидд не был в состоянии их остановить.

Однажды ему повстречался большой, тяжело нагруженный индийский «купец». Кидд бросился ему наперерез. С какой целью? Захватить или защитить? Трудно сказать. Но тут же в поле его зрения оказывается английский фрегат, и Кидд моментально теряет интерес к «купцу». Почему? Испугался фрегата или, наоборот, счел, что «купец» защищен достаточно? Скорее, все-таки, второе, ибо невозможно объяснить и то, что фрегат проявил полное равнодушие к «Эдвенчер Гэлли».

Все поступки Кидда могут быть истолкованы и так и этак. После эпизода с «купцом» он открыто, не таясь идет к Бомбею — штаб-квартире Ост-Индской компании. И неподалеку от города останавливается в море бригантину «Мэри», куда-то спешащую по своим



Американский фрегат «Констительюшн», 1797

делам. Что это? Пиратское нападение? Но Кидд отпустил бригантину восвояси, принудив только ее капитана — Паркера — перейти к нему в качестве лоцмана. Точно так же когда-то у самого Кидда отобрали в Темзе половину команды, хотел это сделать и коммодор Уоррен, — но никто ведь не считал это пиратством. Такова была обычная практика того времени.

Что делает Кидд после этого? Летом 1697 года он преспокойно заходит в английский форт Карвар в княжестве Сунда, чтобы запастись водой и продовольствием. Не чересчур ли смело для человека, чья совесть нечиста?

Вот здесь-то, в Карваре, и было впервые брошено словечко «пират» применительно к Уильяму Кидду. Брошено не королевскими властями, а его собственными матросами. Восемь из них сбежали с «Эдвенчер Гэлли» и обвинили своего капитана в морском разбое. В их рассказе не фигурировали ни крейсирование у Мадагаскара, ни погоня за индийским «купцом». Единственный приведенный ими факт — это захват капитана Паркера. Английские власти Карвара отреагировали на это довольно спокойно: они весьма вяло потребовали отпустить Паркера и предоставили Кидду все просимое.

До конца 1697 года капитана Уильяма Кидда решительно не в чем упрекнуть. Разве что — в бездействии.

К этому времени отношения между английской и американской частями команды обострились до предела. Назревал взрыв. Кидда то и дело осаждали парламентарии, выдвигая прямо противоположные требования. Долгий тяжелый рейс озлобил людей. На пределе были нервы и у капитана. Однажды, в недобрый час к нему явился очередной парламентар, представитель английской части команды — канонир Мур, тезка Кидда и его первый помощник. Неизвестно, какие упреки и какие требования были выставлены на этот раз (вероятнее всего, Мур обвинил своего капитана в двойной игре и заявил, что люди заждались своих дивидендов), но факт тот, что Мур довел Кидда, и без того остро переживавшего свое затянувшееся невезение, до белого каления. Не сумев совладать с собой, он в гневе схватил первое, что подвернулось под руку, и запустил Муру в голову. Канонир рухнул на палубу с раскроенным черепом.

По-видимому, Кидду удалось как-то успокоить

команду, взбудораженную этим инцидентом, но с этого момента он сделался ее заложником, пленником обстоятельств. Обладая каперской грамотой и зная, что двор обычно закрывает глаза на отдельные «промашки» своих приватиров, он решил захватить один, но хороший приз, чтобы единым махом рассчитаться и с командой, и с теми, кому он был обязан своим капитанством, а после этого свернуть дело.

В начале 1698 года, немного времени спустя после неосторожного убийства Мура, удобный случай наконец подвернулся. На пути «Эдвенчер Гэлли» оказался тяжело нагруженный первоклассным сукном пяти-соттонный парусник «Кедах Мерчант» (Кедахский купец), спешивший с этой мануфактурой на сумму десять тысяч фунтов стерлингов из Бенгалии в Сурат. Люди Кидда разглядели на нем поблескивавшие на солнце пушки, примерно с десятков. Это обстоятельство рассеяло последние сомнения: наличие оружия на борту автоматически превращает любое судно в военное (как и в наши дни). Корабль был захвачен.

Но тут получился такой букет, что у Кидда голова пошла кругом. Судно оказалось армянским, несло флаг Великих Моголов, а работало на Ост-Индскую компанию. Командовал им англичанин, но в его подчинении числились канонир-француз (представитель воюющей с Англией нации) и два голландца (представители торговых конкурентов Ост-Индской компании). Вся остальная команда состояла из мавров. Вдобавок капитан «Купца» имел выправленный по всей форме пропуск во французские воды, да еще и с просьбой о содействии. Более законный приз трудно было придумать! Однако, не вникая в юридические тонкости европейцев, разгневанный Великий Могол в ответ на жалобу армян повелел взыскать материальные убытки поровну с англичан, французов и голландцев и впредь считать эти три нации одинаково ответственными за любой случай пиратства в водах к западу и югу от Индии. Был закрыт также ряд английских факторий на Малабарском побережье.

В результате все эти три державы выслали военные эскадры для охраны путей между Африкой и Индией, а имя незадачливого Кидда зазвучало от Бомбея до Лондона и от Амстердама до Нью-Йорка (о чем он долго еще не подозревал). Англичане, выплатившие Великому Моголу тридцать тысяч рупий, взяли под

свою защиту южную часть Индийского океана, французы и голландцы — северную. «Чудовищу Кидду» без труда удалось сделать то, чего не могли добиться дипломаты двух королевств: Англия и Франция, забыв все распри, охотились теперь за одной и той же целью — за ним самим. Общий враг сближает, англо-французская война стала понемногу затухать и к концу 1698 года сошла на нет. Дело, конечно, не в Кидде. Дело — в торговле с Индией и Восточной Африкой. Меркурий взял верх над Марсом. И еще — в Испании, где готовился перейти в лучший мир Карл II Габсбург, не имевший наследника. Испанскую корону готовы были примерить на себя монархи Англии, Франции, Нидерландов и Австрии. В ожидании смерти Карла II они заключили между собой мир и союз.

Развязав себе руки в северных морях, Англия с удвоенной энергией занялась южными. Поскольку подавляющее большинство пиратов изъяснялось со своими жертвами на английском языке (это было известно), то на этом же языке появился и указ об амнистии всем раскаявшимся пиратам, подписанный его величеством Вильгельмом. В нем, правда, был один пункт, касающийся персонально капитана Уильяма Кидда: на него амнистия не распространялась.

Сам ли король додумался до этого пункта, или ему подсказали политические противники вигов либо недоброжелатели лорда Белламонта или самого капитана Кидда — не столь важно. Хотя последнее, пожалуй, наиболее вероятно: указ вез в кармане своего камзола не кто иной, как коммодор Уоррен, торжествующий и жаждущий крови того, кто так ловко его провел на виду у всех. Количество его кораблей было тем же, что и тогда. Но теперь он не собирался предлагать Кидду присоединиться к его эскадре, чтобы вместе ловить пиратов. Коммодор был спесив и злопамятен. Он намеревался прихлопнуть наглеца как муху. А еще лучше — захватить живьем.

Однако этим двоим больше не суждено было встретиться. В ноябре 1699 года Уоррен подцепил на Мадагаскаре, где надеялся рано или поздно подстеречь Кидда, какую-то заразу и довольно скоро перешел в лучший мир. Эскадру возглавил капитан флагманского корабля Литтлтон, ничего не имевший против Кидда лично. Но указ-то был подписан. Не кем-нибудь — королем! А король, по им же данной консти-



туции, не может ошибаться. И Литтлтон продолжал охотиться за «исчадием ада» с тем же рвением, с каким охотился Уоррен.

Хлопоты его были, однако, совершенно напрасны. Еще за полгода до смерти commodora Уоррена ничего не подозревавший Кидд бросил якоря в Бостоне. Пока его люди продавали «Кедахского купца», пока они пикировались из-за дележа добычи, капитан известил лорда Белламонта о своем прибытии и попросил дальнейших указаний. В Америке Кидд наконец с изумлением узнал, что он, оказывается, пират. Но ему-то точно было известно, что это не так. Было это известно и лорду Белламонту, незамедлительно содравшему с Кидда свою долю прибыли — тридцать тысяч золотых фунтов: стоимость трех «Кедахских купцов», из-за которого разгорелся такой сыр-бор!

Кидд разгуливал по Бостону под охраной шестерых самых отчаянных своих головорезов. Потом он вдруг куда-то исчез, и тут же по городам и весям разнесся слух: Кидд зарыл где-то свои сокровища. Потом он появился снова в той же компании. И тут судьба его совершила еще один весьма крутой поворот.

На всякий случай лорд засадил Кидда и его охранников в кутузку («в его же интересах»), не без труда их обезоружив, и затеял долгую переписку со своими лондонскими коллегами по упоминавшейся негласной коалиции. Было ли ему известно, насколько громко звучали по ту сторону океана голоса против вигов? Возможно, но не обязательно. Зато эти голоса отлично слышны были в Лондоне. И когда они зазвучали уже на истерической ноте и у короля стало закладывать уши, судьба Кидда была решена. Пиратов отправили в цепях в Англию на специально снаряженном для этой цели фрегате.

После нью-йоркской тюрьмы — тюрьма лондонская. Разбирательство велось целый год, и так или иначе все подводилось к одному вопросу: куда он, Кидд, король пиратов, запрятал свои фантастические сокровища? Сокровища и в самом деле были фантастическими, они существовали только в воображении досужих обывателей, но клятвам и объяснениям Кидда никто не верил. 27 марта 1701 года его привели в парламент, и те же вопросы прозвучали из уст депутатов палаты общин. Увы, Кидд злонамеренно стоял на своем.

Думается, что многие успели к тому времени убедиться в полнейшей невинности Кидда, но отпустить его восвояси было уже никак невозможно, не вызвав негодования чуть ли не всего мира, а главное — английского короля, который не может ошибаться. Его дело передали в королевский суд, известный своей справедливостью и непредвзятостью еще со времен Уолтера Рейли.

Здесь к нему подступились с иной стороны. Посулами и угрозами заполучили двоих свидетелей — членов его же команды. В мае, когда состоялся суд, они не пожалели красок, описывая убийство канонира. Оправдания Кидда при этом во внимание не принимались, он был осужден задолго до комедии суда. Эти же двое заставили содрогнуться сидящую в зале публику, поведав о неслыханных зверствах капитана Уильяма Кидда при захвате «Кедахского купца». Защитить Кидда мог только лорд Белламонт, которому капитан по возвращении честно передал все судовые документы. Но он не захотел этого сделать, чтобы не запачкаться еще больше в этой скверной истории. И даже отрицал очевидное — наличие французского пропуска на «Кедахском купце», хотя Кидд вполне резонно цеплялся за эту бумажку, переданную им лорду вместе с другими документами, как за последнюю соломинку.

В мае Уильяма Кидда повесили вместе с шестью его соратниками с «Эдвенчер Гэлли». Он был единственный из них, кого повесили дважды: в первый раз веревка оборвалась, и Кидд с грохотом свалился на помост под единодушный вздох толпы.

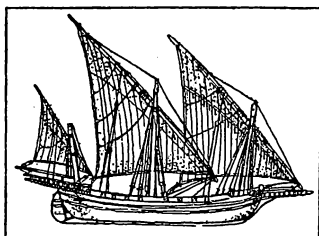
Так Англия ознаменовала свое вступление в XVIII столетие, сделавшее ее наконец ведущей морской державой мира.

## Фрагментарий пятый

### САРАЦИНСКИЕ МОРЯ

В то время, когда ведущие европейские державы завоевывали для себя мир, в их собственных морях, особенно в Средиземном, судостроение развивалось своим чередом.

По обе стороны Суэцкого перешейка все еще не редкостью были традиционные арабские дау, благо-



Испанская шебека, 1735

получно дожившие до XIX столетия: багаллы, выполнявшие теперь не столько торговые, сколько военные функции и имевшие закрытую орудийную палубу в дополнение к верхней, где тоже стояли орудия; гханьи, изменившие несколько свой силуэт и форму корпуса, чтобы стать еще быстроходней;

манхе, с XVI века уравнившие высоту своих двух мачт, а с конца XVIII добавившие к ним бушприт и стаксель на грот-мачте, поднимавшийся над парусом дау. Напротив, ушли в небытие некоторые другие типы, завещав все лучшее, что они имели, своим потомкам.

Самым популярным типом средиземноморского судна стала легкая трехмачтовая шебека, изобретенная алжирскими или тунисскими пиратами примерно в XVII столетии и решительно воспринятая испанскими купцами, ибо только шебека могла уйти от шебеки:

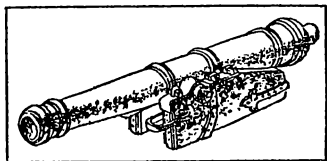


Штурм запорожцами Кафы на трофейных каторгах. Рисунок 1622 года

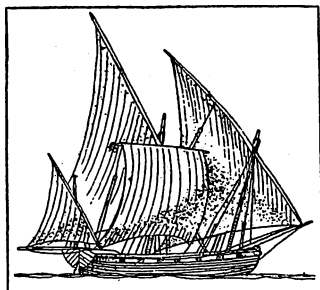
этот тип судна с косыми парусами был несравненным по скорости. Она имела в дополнение к парусам десятка четыре весел, а на палубе несла от двадцати до сорока легких орудий. Длина шебеки была в среднем сорок метров, а ширина—десять, осадка ее не превышала трех метров. Для торговцев узкая и длинная шебека была удобна тем, что при всей своей грузоместимости, довольно приличной, имела незначительную осадку, позволявшую ей подходить к любому прибрежному селению. Это расширяло рынки сбыта товаров. В конструкции шебеки просматривается некоторое сходство с каравеллой и с венецианской галерой того времени. А характерным ее отличием можно считать второй, кормовой бушприт, симметричный первому, но более короткий, «контрбушприт», если можно так выразиться, тоже предназначенный для крепления шкота латинского паруса бизань-мачты.

Галеры окончательно исчезли со сцены в XIX веке, но до того времени этот тип был все еще необходим для выполнения отдельных задач. Они были, например, удобны для защиты устьев рек, шхер и каналов, для осады крепостей и подвоза продовольствия и боеприпасов. Эти суда, строившиеся теперь по венецианскому образцу, с тридцатью двумя гребными скамьями на каждом борту, долго использовали и в северных морях, в частности секретом их постройки владели англичане, шведы и особенно голландцы, создавшие в 1696 году целый галерный флот для Петра Первого, с которым он штурмовал Азов.

По сравнению со своими средневековыми предшественницами низкосидящие и сравнительно легкие галеры мало изменились. Разве что две детали: форштевень стал сильно выгнутым и переходил в почти горизонтальный таран, а из-за этого и бак стал более открытым и обширным, что позволило устанавливать на нем пушки и размещать абордажные отряды. Такой же иногда делалась и корма, обнесенная низкой и легкой балюстрадой. Благодаря этим новшествам галера выглядела почти прямоугольной в плане, а в районе штевней корабели вынуждены были устраивать



Лафетная пушка галеры XVI века



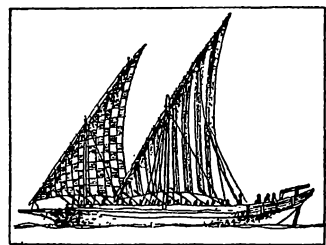
Парусное вооружение средиземноморских пиратов

большие бортовые свесы, придававшие судну вид неуклюжей черепахи. Палуба могла быть полной, но обычно галера снабжалась лишь узким переходным мостиком между носовой и кормовой площадками — катастрофой античности. В ней прорезались отверстия для двух-трех мачт, крепившихся в киле.

И все же после битвы при Лепанто галеры принадлежали уже прошлому, один лишь Петр Первый, вечно спешивший с воплощением своих замыслов, мог еще связывать с ними надежды на будущее. Только при Екатерине галеры были вытеснены в русском флоте канонерскими лодками — в 1790 году. Еще раньше, в 1749 году от строительства галер отказалась Франция, и по мере старения эти корабли уничтожались. Последние французские галеры исчезли в начале XIX века: в 1802 году их оставалось лишь полтора десятка — в Марселе.

Парус, только парус! А весла — для рабов и для пиратов. Но и пираты прибегали к ним в исключительных случаях, из тактических соображений.

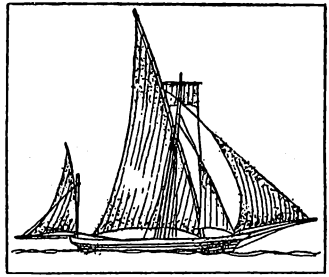
Примерно в XVIII столетии появляется, а в XIX становится обиходным добрый десяток европейских типов судов в Средиземном море. Европейских — но очень уж подозрительно похожих на те, что сновали вдоль берегов Северной Африки. Пальма первенства в искусстве судостроения бесспорно принадлежала в этом районе пиратам Алжира и Туниса. Европейцы же иногда заимствовали создаваемые маврами типы целиком, такие, как, например, мистико, перенятый испанцами, а иногда на их основе создавали свои, лишь отдаленно напоминающие первообраз.



Средиземноморская бригантина середины XVII века

Так пришло в итальян-

ские воды полуторамачтовое бово, почти два столетия перевозившее грузы вдоль Апеннинского полуострова, выходявшее там же на рыбную ловлю, а в периоды военных конфликтов вооружавшееся носовым орудием и служившее для разведки, развозки приказов, связи. Оно имело от двенадцати до восемнадцати метров в длину и могло перевозить до сорока тонн груза. Острые обводы бово и латинская оснастка (если не считать выносного фока над длинным бушпритом) делали его достаточно быстроходным, вполне сравнимым с классом арабских дау.

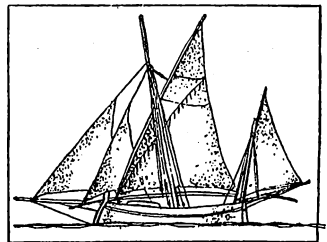


Сицилийское бово XIX века

Еще ближе к арабскому прототипу была рыбацкая двухмачтовая лаугелла со скошенным назад форштевнем, имевшая в длину до двадцати метров и существовавшая до конца XIX века; ее задняя мачта была отклонена в корму, как у судов дау, а наряду с латинскими парусами применялись паруса дау. Для работы с ними было достаточно шести человек.

Сходная численность экипажа, а иногда и меньше, была на венецианских и далматских брагаццо — рыболовных судах грузоподъемностью от пятнадцати до восьмидесяти тонн, строившихся одномачтовыми или двухмачтовыми и снабжавшихся также веслами. Брагаццо имело только прямоугольную оснастку, но не рейковую, а гафельную, поэтому гик и гафель были у него параллельны и одинаковой длины и представляли собой как бы полуреи.

Полной противоположностью брагаццо было двух-трехмачтовое грузовое и рыболовное шифаццо, распространенное в Южной Италии и Сицилии. Оно имело почти вертикальные штевни и латинскую парусную оснастку с добавлением стакселя, длину до пятнадцати метров, ширину до пяти и грузоподъемность



Сицилийская лаугелла

до тридцати пяти тонн. Грузами шифаццо были обычно зерно, вино, оливковое масло и рыба.

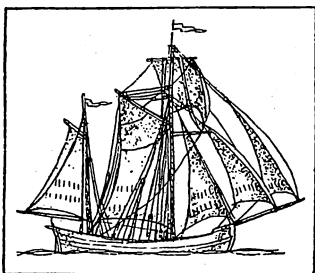
Такое же назначение имела мальтийская фарелла, снабженная единственной бесстеньговой мачтой для единственного шпринтового паруса. Фарелла достигала не более шести метров в длину и двух в ширину, ее отличительными чертами были изогнутый на античный манер форштень и яркая раскраска — детали, вполне возможно, уцелевшие во времени от карфагенян. В Карфаген она и совершала рейсы — в бывший Карфаген, а нынешний Тунис. Судно это было каботажным, и перед выходом в море на нем наращивали борта в зависимости от количества груза.

Здесь же, на Сицилии и Мальте, со времен Средневековья и вплоть до XIX столетия применялся маленький открытый сперонаре с единственной мачтой в районе форштенья. Были, правда, и двухмачтовые сперонаре, но их обычно называли драксфасами — «драконьими мордами».

Очень популярной была палубная высокобортная тартана (итальянское *tartane* — «маленькое судно», «суденышко»), известная с XIII по XIX век и использовавшаяся для рыболовства и недалеких плаваний. Первоначально она была двухмачтовой, позднее появились одномачтовые тартаны и трехмачтовые. Итальянцы заимствовали ее у арабов. Большой латинский парус одномачтовой тартаны, сочетаемый с кливером, а нередко и с топселем, треугольным или прямоугольным, сообщали ей достаточно высокую скорость и делали высокоманевренной и легко управляемой. Двухмачтовая тартана несла еще три паруса на фок-мачте, а кливеров у нее было два или три. Отношение длины ее корпуса к ширине составляло 3:1 или 4:1. Тартана

была излюбленным типом пиратов и контрабандистов и могла нести на палубе легкие орудия.

На противоположном конце Средиземного моря, у берегов Греции, Турции и Леванта, дольше, чем в других водах, сохранялись гребные суда. Наиболее распространенным и, можно сказать, стандартным

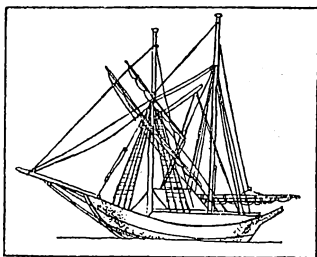


Полуторамачтовый галеас

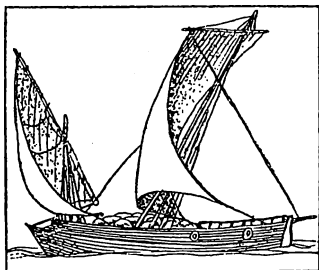
типом был галеас с латинской парусной оснасткой. В XIV веке появилась его разновидность, просуществовавшая до XVII века, — большая грузовая маона с прямыми парусами и мощными веслами, каждым из которых управляли шесть-восемь человек.

Но уже и турки понимали, что весла — это вчерашний день. Нет, они не собирались отказываться от хорошо обжитых галеасов. Просто наряду с ними во флотах Восточного Средиземноморья появилась серия разнокалиберных судов с чисто парусной оснасткой. Например — саколева, двух- и трехмачтовая, с повышающейся к штевням палубой и с короткими мачтами без стеньг. Двухмачтовая несла латинские и гафельные паруса. Такая же оснастка была на фок- и бизань-мачтах трехмачтовой саколевой, а ее грот-мачта, располагавшаяся в районе мидельшпангоута и слегка наклоненная вперед, имела прямоугольные марсель и брамсель. Эти суда были восприняты повсеместно к востоку от Пелопоннеса и Крита.

Их зеркальным, так сказать, отражением были арабские каребе, как и саколева встречавшиеся в XIX веке наряду с традиционными дау. В их названии звучит не античный караб, а широко распространенный в то время на всех флотах корабль, хотя и с ним каребе имели мало общего. По своим размерам они были сопоставимы с итальянскими судами, заимствованными, как уже сказано, у тех же арабов: длина до пятнадцати метров, ширина — до трех. Как и саколевы, каребе бывали двух- и трехмачтовыми, но оснащались только латинскими парусами — по одному на каждой мачте. Мачты двухмачтовых каребе могли быть слегка наклонены вперед — как фок- и бизань-мачты трехмачтовых или как грот-мачта саколевой. А грот-мачта трехмачтовых каребе, тоже рас-



Двухмачтовая саколева



Тунисский каребе XIX века



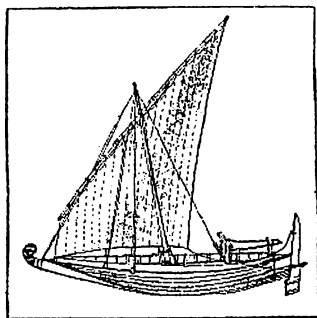
полагавшаяся в центре палубы, была отклонена не вперед, а назад и под более крутым углом. На ней был единственный большой прямоугольный рейковый парус.

Разновидностью каребе можно считать арабское сандале, появившееся тоже в прошлом веке, но известное еще и в нынешнем. Оно имело такую же ширину, а длину метра на два, на три меньше. Латинская оснастка его одной или двух мачт делало его хорошо приспособленным для рыболовства и каботаж.

Некоторые из средиземноморских судов можно было встретить и по ту сторону Суэцкого перешейка, где дольше сохранялись традиционные типы, известные еще со Средних веков. Но развитие судостроения не могло не затронуть и восточные страны, там тоже эволюция шла своим чередом, и чем дальше на восток — тем заметнее. Старые типы судов совершенствовались или заменялись новыми.

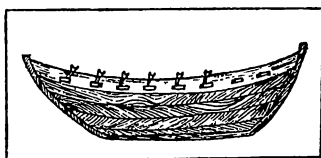
Прекрасный музей истории судостроения могли бы создать на основе одновременно существующих типов индийцы. Время словно остановилось на Индостанском полуострове, точнее, оно не двигалось вперед, а разматывалось как лента, и начало этой ленты являет взорам каменный век, а конец — современность.

В левой части ленты, у самого краешка, скромно притулилась донга, она же экта, — монокил, выдолбленный из комля жесткого ствола веерной пальмы. Сам комель образует широкий бульбообразный нос, а дальше донга постепенно сужается, напоминая собой головастика. Эти суденышки распространены главным образом в Восточной Индии — у побережий и в нижнем течении рек, особенно Ганга. Они служат для рыболовства, перевозки пассажиров, а в Кашмире пятнадцатиметровая донга с циновочным парусом, сплетенным из кокосового волокна (такой же, как у арабских мтепе VI—X веков), веслами



Большой зарук Оманского залива

и шестом использовалась еще и для жилья, как китайская джонка. Впрочем, в Кашмире и на Ганге применяют для тех же целей не менее охотно двойные, двухкорпусные донги.



Индийская челинге XIX века

На противоположном, западном побережье Индостана можно повстречаться со следующим этапом мировой судостроительной техники. Это — двадцатиметровый памбан-манхес, азиатское каное, изготовленный из древесной коры и управляемый пятнадцатью-двадцатью парами гребцов, развивающими скорость до десяти-двенадцати узлов. Его острый открытый корпус, его быстроходность и вторая часть его названия заставляют вспомнить арабские манхе, плававшие в то же время и в тех же водах. Может быть, арабы явились его крестниками.

В Аравию увлекает мысли и челинге — грузопассажирская лодка длиной до двенадцати метров и шириной до трех, особо распространенная на Коромандельском берегу Индии. Арабские дау она напоминает способом шпаклевки обшивки — кокосовым волокном. Управлялась челинге дюжиной гребцов.

В XVII веке индийские конструкторы попытались объединить достоинства арабских дау и португальских нао, каракк и каравелл. Так появился в их водах двадцати-тридцатиметровый широкий парусник дунгьях, прослуживший два столетия. Он мог быть одномачтовым и полуторамачтовым (как дау), его киль был примерно равен по длине крутому форштевню (тоже как у дау), слегка наклонная мачта — или мачты — несла трапециевидный парус дау, но высокие борта, навесной руль и развитая кормовая надстройка — бесспорно португальского происхождения. По сравнению с дау дунгьях был менее мореходным и маневренным, по сравнению с португальскими судами — более скоростным.

В XIX столетии, когда дунгьях прекратил свое существование, а Индия стала английской колонией, местные суда восприняли некоторые английские черты, сохранив, однако, свою индивидуальность. Хорошим примером в этом смысле служит шестнадцатиметровый палубный дак — скоростной парусный пакетбот на

Ганге. Его заваливаемые мачты и медная обивка корпуса — явно пришлые детали. Дак имел форму корпуса, известную в античности как бипрора — «судно с двумя носами», то есть имел одинаково заостренные штевни и два руля, на носу и на корме, так что он мог ходить в любых узкостях, не делая разворотов, и мгновенно изменять ход на противоположный. В то время такие суда называли амфипрорами («двухносыми») или амфидромами («суда двойного бега»), их всегда очень любили пираты. Амфипрорами были, например, запорожские чайки, русские осиночки и многие другие типы. Но дак взял эту форму, скорее всего, от английского корвета.

От англичан же индийцы наверняка переняли и вторую часть названия прогулочной лодки, часто используемой как водное такси (аналогично венецианской гондоле) — шикарры. Это также и плавучий передвижной ларек, и мастерская, и цирюльня, и жилище, все что угодно. Первая же его часть — «ши» — явно китайского происхождения, где подобные «водяные повозки» (карры) не были редкостью.

Донга каменного века — и шикарра сегодняшнего дня. Оба эти типа судна особенно популярны в Кашмире. А между ними — длинная галерея типов, отражающая не только историю индийского судостроения, но и историю самой страны.

Не меньше интересного обнаруживается в соседних странах, лежащих дальше на восток, — Индокитае и Малакке. Бирма, Вьетнам, Лаос, Таиланд, острова Малайского архипелага и Индонезии, наконец Китай — все это были места, хорошо знакомые арабам, «сарацинам», как их называли в Европе. Об арабских судах повествуют многие китайские хроники. Арабские сказки «Тысячи и одной ночи» приводят читателя в Индонезию и окружающие ее моря. Время не властно было над мыслью и мастерством, как не властно оно и сейчас.

Арабы приносили с собой то, что сами они впитали в Египте и Сирии, в Испании и Турции, в Месопотамии и Судане. В XVII веке в государствах Индокитая появляется речной трехметровый балон — узкая барка для торжественных царских или княжеских выездов, по основной своей идее похожая на «солнечную ладью» фараонов: она тоже была гребная и тоже имела в центре богато разукрашенную каюту, в кото-

рой стоял трон. Эта каюта служила и храмом, как на китайских «ладьях Дракона». Балон и сам напоминал собою огненного дракона: ярко сверкала в солнечных лучах позолота его чешуи, громко заливались десятки, сотни позолоченных колоколов и колокольчиков, ритмично шлепали по воде сто двадцать коротких вызолоченных лап — по шестьдесят с каждого борта, чаровали взор пестрые крылья — циновки, расписанные лучшими мастерами, и резные фигуры сказочных существ, украшавшие штевни, борта, кровлю каюты и вообще все, что только возможно. Иногда балон имел парус из затейливо разукрашенной циновки, иногда представлял собой абсолютно неуправляемую баржу, нуждающуюся в буксировке (их буксировали специальные пятнадцатиметровые лодки, где гребцы работали стоя), иногда это был моноксил, вырезанный из ствола пальмы. Они открывали празднества, на них устраивались роскошные приемы, они были символом счастливого правителя. Вместе со счастливыми правителями балоны и исчезли — в прошлом веке, когда Индокитай и примыкающие к нему страны были поделены между европейскими государствами.

Как известно, Индокитай прибрали к рукам французы. Не случайно первое описание балона принадлежит французскому миссионеру — аббату Шуази. Оно датируется 1685 годом. Почти сто лет спустя, в 1767 году в водах Малайского архипелага побывали французские корабли, подготавливавшие появление Бугенвиля. На этот раз морякам Людовика довелось столкнуться с совсем иными судами — триерами Южного моря. Да, да, самыми настоящими триерами, преодолевшими пространство и время, чтобы предстать взорам изумлённых французов! Собственно говоря, «тройные суда» Востока были вполне самостоятельными типами, никакого отношения к античности не имеющими. Начиная с VII века в китайских водах плавали пятипалубные джонки, метров на тридцать возвышавшиеся над водой. Известно и имя их изобретателя — Ян Су. А за столетие до визита в Китай миссионера Шуази там строились огромные военные джонки водоизмещением до четырехсот, а иногда и более тонн, — они бывали трехпалубными, и на этих палубах свободно размещались две тысячи воинов.

Но то, что увидели французы, ничего общего не имело ни с триерами, ни с джонками. То были двух-

мачтовые пиратские бонанги, или буанги, несущие обычные для Востока циновочные паруса. Длина этих судов была всего метров тридцать, на шесть-восемь метров меньше, чем у триеры, но скорость! Если у триеры она составляла четыре-шесть узлов, то у бонанги наверняка превышала десять. К сожалению, достоверных данных об этом нет. Этими судами управляли сто девяносто гребцов — на двадцать больше, чем на триере, и при этом палуба была совершенно пуста, если не считать нескольких человек, обслуживавших паруса, и постоянно готова для боя.

Гребцы триеры сидели в три ряда друг над другом, причем весла верхнего ряда опирались об аутриггер — выносной брус, укрепленный примерно в метре от борта параллельно ему. Малайские конструкторы пошли дальше своих античных предтеч, о коих они и слыхом не слыхивали. Они как бы распахнули борт судна и всех гребцов переместили на сам аутриггер, сделав его трехступенчатым. На каждой такой ступени сидели затылок в затылок двадцать пять гребцов, то есть на каждом борту их было семьдесят пять. А ниже самого нижнего ряда, у самой воды, были вынесены за пределы бортов легкие поплавки-балансиры, и на каждом из них еще двадцать человек работали короткими гребками. Кроме всего прочего, эти нижние гребцы придавали судну лучшую остойчивость.

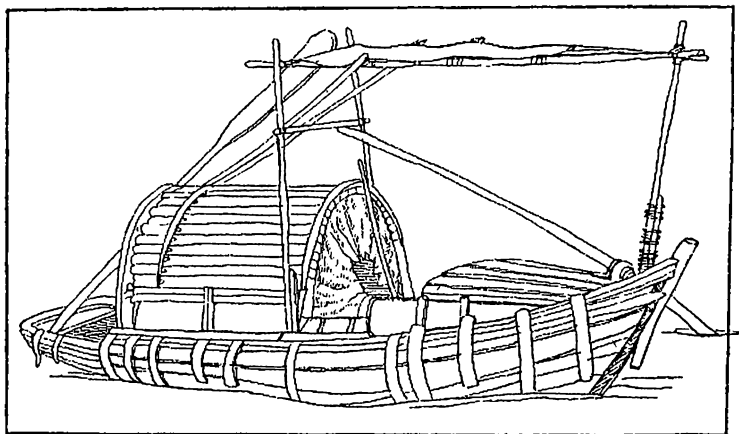
Надо полагать, пришельцам солоно приходилось при встречах с этими хищниками моря, но победа в конце концов осталась все же за ними.

Аутриггер или, скорее, балансир имело и еще одно судно Южно-Китайского моря и восточной части Индийского океана, особенно популярное во Вьетнаме. Это бескилевая рыбацкая плоскодонка гай-юс, сочетавшая в себе черты китайских, арабских и малайских судостроительных традиций. Строилось гай-юс арабским способом, распространенным, впрочем, и в Индии, и в Китае, и в других странах Востока (впервые он встречается в Древнем Египте): к днищу ярус за ярусом наращивалась бортовая обшивка, а под палубой ее насквозь пронзали бимсы — деталь, известная в Европе со времен Средневековья. С одного борта судно имело балансир, придававший ему лучшую остойчивость и делавший более управляемым. В зависимости от погодных условий он мог утяжеляться или облегчаться — для этого к нему приделывался набор разной величины

камней, скользящих вдоль балансира наподобие гирек на весах. Впоследствии от него отказались. Гай-юс достигал в длину пятнадцати-двадцати метров и бывал парусно-весельным. Если его строили одномачтовым, то мачта располагалась в центре палубы, если двухмачтовым — вторая мачта устанавливалась впереди от первой — и в любом случае они несли один большой прямоугольный парус.

Вариантами гай-юс можно, по-видимому, считать современные японские рыболовные сампаны, или фу-не, десятиметровой длины, со слабо выступающим килем и без шпангоутов. Они тоже бывают одномачтовыми и двухмачтовыми и тоже несут прямоугольные паруса, по одному на каждой мачте. Управляются сампаны рулевым веслом, подвешиваемым в кормовой части борта, где находится легкая каюта или навес. Эти суда, распространенные также в Китае и далее на запад до Малакки (они выглядят по-своему в каждом районе моря), используются и для перевозки грузов или пассажиров, но могут собираться в большие флотилии и применяться как пиратские или военные. В этом убедился еще Магеллан за девять лет до своего знаменитого путешествия, когда он впервые попал в Малакку.

Родственное гай-юс судно, тоже рыболовное, — гай-бао — было короче, его длина не превышала десяти метров. Его делали трехмачтовым, причем две пе-



Китайский сампан

редние мачты были равны по высоте, но короче задней. Все три мачты несли оснастку гуари. Гай-бао можно было узнать по круто срезанным штевням и почти круглому корпусу.

Гай-бао и гай-юс принадлежали XIX веку, хотя отдельные экземпляры можно было увидеть еще и в XX. Их ровесницей была рыбацкая килевая лодка гароо-ку длиной от пятнадцати до двадцати пяти метров, снабжавшаяся одной или двумя мачтами с латинской оснасткой. На ее конструкцию совершенно бесспорно повлияли арабские дау: киль гароо-ку простирался от кормы лишь на треть всей длины судна и оканчивался круто задраным форштевнем — гораздо круче, чем ахтерштевень.

В конструкции всех этих судов и многих других, здесь не упомянутых, так или иначе присутствуют те или иные черты арабских дау и китайских джонок, и можно подумать, что оба эти влияния с равномерной скоростью двигались навстречу друг другу и наконец встретились в районе Малаккского полуострова — как в школьной задачке о двух поездах. Формы этих судов не радовали глаз европейца своим изяществом, но то была неуклюжесть пингвина. Простота и в то же время прочность постройки, эффективность парусного вооружения, изумительная приспособленность к ставившимся перед каждым типом судна конкретным задачам — вот те три кита, на коих зиждились их отличные мореходные качества и поразительная быстроходность. Стоило только пингвину войти в воду — и все оценки приходилось тут же пересматривать.

Арабы называли себя «шаррукин».

Это слово в устах европейцев стало звучать «сарацин» и обозначать «неверных», то есть нехристиан. С этой точки зрения правомерно распространить понятие «сарацинские моря» на все воды, лежащие за пределами Европы. В том числе и на южные моря, сплошь населенные язычниками.

Пигафетта не оставил в своем дневнике подробных описаний океанийских судов. Он только отметил, что жители тех мест, оказывается, знают латинский парус. Это обстоятельство повергло испанцев в столь глубокое изумление, что они дали будущему Марианскому архипелагу сразу два названия — Разбойничьи

острова и острова Латинских Парусов. Поразили их и неизвестные в Европе балансиры. Эти две детали произвели сенсацию в Старом Свете, они были особо подчеркнуты иллюстратором записок Пигафетты, несомненно консультировавшимся с автором. Но Магеллан кое-что знал о них. В Малакке он собственными глазами видел арабские дау, китайские джонки и сампаны, малайские прау. Они прибыли к полуострову с запада, востока и с юга — со всех направлений «розы ветров», кроме северного, потому что на севере нет моря.

К востоку и юго-востоку от Индонезии морские волны несли на себе совершенно необыкновенные типы судов, лишь отдельными чертами и деталями напомиравшие Аравию или Китай.

Своеобразным мостиком между двумя мирами — азиатским и океанийским — служили некоторые виды джонок (а всего их было за двести) и прау, или проа, обычных для Малакки, где их впервые встретил Магеллан, ничуть не меньше, чем, скажем, для Марианского архипелага, где он встретился с ними вторично. «Летучие проа», как любили их потом называть романтически настроенные путешественники, насчитывали разве что немногим меньше видов, чем джонки. Это слово обозначало не тип, а класс судов — как и дау. Были одномачтовые проа — баго, лети-лети, пайяла и другие. Это — самые маленькие. Проа средних размеров имели две мачты — например, пиниси, а самые большие, такие, как голекан или патарани, насчитывали три мачты.

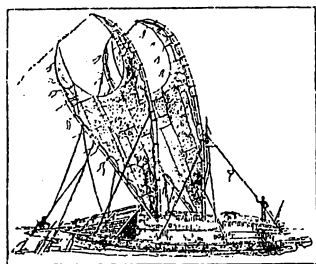
Пигафетта и его спутники, судя по упомянутой иллюстрации, видели одномачтовую проа с балансиrom. Только изображенный парус не имеет ничего общего с действительностью. Художник нарисовал типичнейший узкий вертикальный латинский парус, у проа же он был совсем иным, напоминающим одним своим срезанным углом переосмысленный парус дау. Его нижняя шкаторина крепилась на горизонтальном нижнем рее, протянувшимся по обе стороны высокой мачты со стеньгой от штевня до штевня. Другая шкаторина по всей своей длине была укреплена на сильно скошенном верхнем рее, почти касавшемся одним концом нижнего (именно здесь угол паруса был срезан). Эта шкаторина вместе с третьей, натянутой между вторыми ноками обоих реев, образовывала



почти правильный равнобедренный треугольник. Такую оснастку или очень близкую делали арабы на некоторых видах дау. Проа с развернутым парусом, как никто другой, заслуживали названия фелуки — шляпы-треуголки.

Эти суда были амфипрорами с абсолютно одинаковыми носом и кормой и рулевыми веслами на них, они свободно двигались в любую сторону благодаря короткому надводному балансиру, укрепленному с наветренной стороны, маневрируя одним лишь парусом. При перемене ветра или необходимости резко изменить курс проа делала поворот галфвинд, парус отпускаясь и вместе с реями поворачивался на сто восемьдесят градусов, рулевой переходил на противоположную оконечность и продолжал путь. По некоторым оценкам, возможно преувеличенным, скорость проа могла достигать восемнадцати узлов, если дул крепкий ветер, но не было высокой волны.

Проа были хорошо известны и в островном мире Южного моря. Но океанийцы, особенно жители Меланезии, предпочитали собственные суда — лакатои. Лакатои, как и дау, джонки, сампаны, тоже скорее класс, нежели тип. Многообразие их видов, соответствующих ставившимся задачам, не поддается учету. Наибольшие лакатои достигали восемнадцати метров в длину, а их единственный большой парус или два поменьше, сплетенные из волокон саго или пандануса, могли иметь практически любую форму, чаще всего близкую к прямоугольнику или эллипсу. Однако самым излюбленным и распространенным был парус в виде крабьей клешни. Он очень отдаленно напоминал треугольные паруса, обращенные вершиной вниз и извест-



Новогвинейский двухмачтовый лакатои начала XX века

ные в Европе со времен античности до позднего Средневековья. Но паруса лакатои крепились совершенно иным способом, а главное — не имели верхней шкаторины. По своей площади и эффективности такой парус не уступал четырехугольному, а по удобству в обращении даже превосходил его. В случае шквала, например, прямоугольный парус или

прижимался к мачте, или, наоборот, надувался так, что это грозило бедой и рангоуту, и самому судну. Если момент был упущен и парус уже нельзя было убрать, оставалось лишь одно: капитан или штурман выходил на крыло мостика и стрелял в вибрирующее от напряжения полотнище из пистолета, ветер в считанные секунды превращал парус в ошметки, и судно выравнивалось. Так поступали в цивилизованной Европе. Океанийцы, не знавшие огнестрельного оружия, пошли иным путем: они проделали в верхней части паруса один, два, три глубоких треугольных выреза, повторявших форму самого паруса (отчего он и стал похож на клешню краба) и резко снижавших нагрузку на него. С одной стороны, такой парус легко выдерживал самые сильные шквалы и оставлял достаточно времени для того, чтобы дать себя убрать, с другой — реагировал даже на легкое дуновение ветерка и, таким образом, оказывался пригодным для любой погоды. Крепился он своими боковыми шкаторинами между двумя почти вертикальными шестами, привязанными к мачте: их можно сравнить с сильно поднятыми гиками. В некоторых районах Океании лакатои насчитывают до полудюжины таких парусов, но весьма скромных размеров.

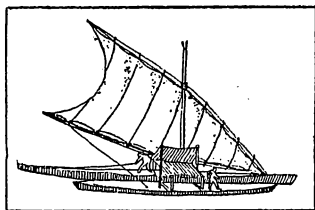
Этот парус — не единственное достоинство лакатои. Всяческого внимания заслуживает и само это судно, его удивительная конструкция. Прежде всего лакатои — многокорпусное судно. Для его корпусов тщательно подбирались три-четыре ствола, из которых один был заметно длиннее и толще других. Стволы эти выдалбливались (иногда их предварительно распиливали пополам по всей длине), и получались обычные монооксилы — долбленки, причем одна сторона их была выпуклой, а вторая почти плоской. После этого к самому большому монооксилу, определенному быть корпусом судна, приделывали короткие шпангоуты и наращивали два-три пояса обшивки, скрепляя доски с просверленными по их краям отверстиями прочными растительными волокнами, обычно кокосовыми. Штевни и киль изготавливались отдельно и подключались к строительству на завершающем этапе. Наконец все стыки прощпаклевывались тапой — древесной корой, вымоченной для размягчения в воде и доведенной деревянными колотушками до консистенции теста, а потом иногда еще и промазывались смолой.

Затем строительство вступало в следующую фазу. Корпус лакатой соединялся своей выпуклой стороной с меньшими-моноксилами, коим была уготована роль балансиров. Для их соединения устраивалась система из прочных шестов, напоминающая решетку. Простейшая схема такой решетки — два длинных бамбуковых шеста, соединяющих оконечности корпуса с центром пироги-балансира, и три шеста, идущих от оконечностей и центра балансира к корпусу лакатой. Иногда этим и ограничивались. Но чаще все-таки поверх этой решетки клали дощатый настил, с каютой или без, предназначенный для запасов продовольствия или товаров для продажи либо обмена, для размещения воинов числом до полусотни, для отдыха экипажа, для жен и детей и домашнего скарба при переселении с острова на остров или при плавании «в никуда», без возврата. Этот настил и его шесты накрепко пришивались к корпусу судна и к балансиру.

Наконец завершающий этап — установка мачты или мачт. Они ставились в несколько скошенном положении, способствующем сохранению балансира в надводном положении, а для управления парусами океанийцы использовали хитроумную систему фалов, примерно такую же, как у проа. Вообще, надо заметить, лакатой имели много общего с проа, поскольку тоже были амфипрорами. Точно так же они меняли направление движения на противоположное, точно так же имели рулевые весла на обоих штевнях (или переносилось к другой оконечности судна то же весло), точно так же пользовались балансиром и имели ту же скорость. Внешние их различия сводятся в основном к форме паруса.

Лакатой Полинезии несколько отличались от меланезийских и по способу строительства, и по внешнему виду. Здесь они четче были приспособлены к количеству людей или груза. Маленькие лакатой, самые распространенные, имели двадцатиметровую длину и рассчитывались на пятьдесят человек; средние, тридцатиметровые, на сотню; большие, сорокаметровые, на сто пятьдесят. Все они были бескилевыми. Обшивка на этих лакатой делалась вровень со штевнями только в оконечностях судна, а в центральной его части была пониженной и заменялась решетчатым или сплошным фальшбортом. Паруса можно было встретить двух типов — треугольные (более ранние) и в виде половины

клевши краба: какое-то время они сосуществовали, но потом первые исчезли, удержавшись только на островах Тонга. И еще – полинезийцы отказались от балансира и устанавливали такую же платформу-настил между двумя одинаковыми корпусами. (Маленькие, шестидесятиметровые лодки с балансирами, построенные точно таким же способом, правда, существуют по сей день на Тонга, их называют тафаханга, но эти «суда малого плавания» явно выпадают из общего ряда.) Поэтому и парус их отличался от меланезийского. Мачта одномачтового лакатои или передняя мачта двухмачтового была короткой, наклоненной вперед и устанавливалась в передней части платформы, а нижний угол паруса был срезан сильнее, так что образовывалась нижняя шкаторина, растягивавшаяся и крепившаяся на форштевнях обоих корпусов. Между ахтерштевнями располагалось рулевое весло.

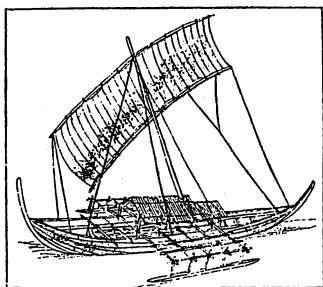


Двойная полинезийская лодка

Полинезийские лакатои проигрывали в скорости меланезийским и безусловно были меньше приспособлены к превратностям океана: они не были амфипрорами и не могли изменять направление движения на противоположное. Такие двухкорпусные суда из-за их платформ часто называют тамильским словом «катамаран», хотя это лингвистический нонсенс: катамараном изначально называли парусный плот, заостренный в передней части наподобие корпуса судна.

Жители островов Пряностей, океанийского Офира, располагали еще одним типом судна – исключительно быстроходной каракорой. Парусно-гребная каракора по длине вдвое могла превосходить меланезийскую лакатои и лишь на четыре метра уступала самой большой полинезийской, тогда как перевозить она могла не более девяноста человек – на десяток меньше, чем средняя полинезийская. Ширина молуккской каракоры была всемеро меньше длины, а осадка – втрое меньше ширины. На ее конструкцию заметное влияние оказала близость Индокитая: каракору можно принять за вариант балона. И действительно, она встречается у островов Индонезии.

Каракора – это пирога-амфипрора с одной корот-



Балансирная каракора первой половины XIX века

кой мачтой, снабженной двумя очень длинными и близко расположенными параллельными реями, между которыми натягивалось полотнище паруса. Этот парус вместе с реями живо напоминает хорошо всем знакомые носилки, поставленные под углом к корпусу каракоры. Один их нижний угол закреплен прямо на палубе, второй — раскреплен двумя шкотами почти у штевня.

Противоположный нок нижнего рея свободен, а верхнего соединен тросом с другим штевнем. Дополнительную устойчивость всей этой оснастке придают наклонный шест, идущий от топа мачты к тому месту, где раскреплен нижний нок верхнего рея, и две крутые вантины, удерживающие мачту спереди (если такое слово правомерно для амфипроры), а также трос в виде рогатки, одним концом укрепленный на палубе, а раструбом — примерно на трети передней части нижнего рея. Иногда каракора могла нести два небольших паруса.

По обоим бортам каракоры имелись балансиры, прикрепленные к корпусу таким же способом, как у проа и лакатои. По примеру индокитайских конструкторов балона творцы каракоры снабдили свое судно аутриггерами, на которых сидели в три ряда гребцы — по дюжине в каждом ряду с обоих бортов. На маленьких каракорах гребцов было меньше, и располагались они в два ряда друг над другом. Каракоры, легко управляемые и скоростные, часто использовались в морских войнах, и это был один из самых излюбленных пиратами типов.

Все типы океанийских судов были отлично приспособлены к дальним плаваниям вне видимости берега, многие из них достигали Америки и Австралии, острова Пасхи и Японии, Индии и Гавайев. Океанийские штурмана, прежде чем соплеменники удостоят их почетного титула «плывущие в даль» и доверят им свои жизни и имущество, проходили долгую выучку на берегу.

Опытные, бывалые мореходы, прекрасно ориенти-

ровавшиеся в мешанине островов и рифов, описывали им все особенности того или иного маршрута, подкрепляя свои слова своеобразными «чертежами» на песке, где раковины обозначали острова, а соединявшие их прутики указывали путь к ним. Подчас такая «прутиковая карта» напоминала собой сложнейшую молекулярную решетку, и разобраться в этом хаосе линий мог только специалист высшего класса. Такая карта подробно рассказывала ему, в какой точке маршрута и в какой стороне появится на горизонте вершина вулкана, где исчезнет одно созвездие и появится другое (все их нужно было твердо знать наизусть), когда судно выйдет из зоны действия попутного ветра или течения и как надо поступать дальше, где можно ожидать изменения цвета воды или встретить скопления планктона, и еще многое, многое другое. Когда исчезали из виду известные земли и «прутиковая карта» исчерпывала себя, моряки плыли почти наугад, хорошенько запоминая все приметы, чтобы по возвращении пополнить знания своего народа о море. Испанцы называли бы их «аделантадо» — идущие впереди.

На случай, если в небе не было ни солнца, ни луны, ни звезд, океанийские мореходы брали с собой единственный известный нам «прибор» — пустую скорлупу кокосового ореха, просверленную там и сям по всей своей поверхности. Система этих дырочек, самого разного диаметра, была своего рода «звуковой картой»: штурман подносил ее к уху и по свисту ветра, по его тональности, моментально определял направление.

Насколько же тонким и точным слухом, насколько верным глазом и крепкой памятью нужно было обладать, чтобы выводить в безбрежность океанийские корабли!

Они плыли в даль, поодиночке и целыми флотилиями, эти наездники ветра и волн, они раздвигали горизонты земного Рая...



*Круг шестой*

**ОКЕАН  
НАДЕЖД**





ве смерти заставили в 1715 году заговорить о себе всю Европу. В марте отошел в лучший мир, без крови и погонь, Уильям Дампир, в первый день сентября— «король-солнце» Людовик XIV, среди афоризмов которого, в большинстве своем придуманных придворными льстецами, значится и такой: «Пиренеев больше нет!». Вот это была чистая правда, и звучала она как несколько запоздалый рапорт Елизавете Английской, поклявшейся в 1585 году «уничтожить Испанию». Свершилось!

После того, как в 1698 году Англия, Франция, Нидерланды и Австрия заключили между собой союз в ожидании розыгрыша испанской короны и раздела всех испанских владений по обе стороны Атлантики и в южных морях, минуло всего два года. И вот—шансы претендентов определились. 2 октября 1700 года Карл II выразил наконец свою волю: испанский престол должен перейти к Филиппу Анжуйскому—внуку Людовика XIV, но только если тот откажется от престола французского. Однако Людовик (как, впрочем, и австрийские Габсбурги, и баварский принц) стремился к общеевропейской гегемонии, на меньшее он не был со-



гласен. Не прошло и полугодя после смерти Карла, как Людовик объявил своего внука, уже утвердившегося в Эскориале, и своим наследником — Филиппом V.

Ясно, что это был просто вызов: в феврале 1701 года, когда Людовик подписал акт о престолонаследии, он еще и не помышлял о смерти. Вызов стал поводом к войне. Франция и Испания противостояли в ней англо-голландско-прусской коалиции, опасавшейся резкого усиления Версаля в случае обретения им второй короны.

В результате этой войны, ознаменовавшей начало нового столетия и растянувшейся почти на полтора десятка лет, Франция перестала диктовать свою волю Европе, а на политическую авансцену выдвинулись Англия, Голландия и Пруссия, особенно Англия.

Испания и Португалия, измотанные ими же развязанной на всех морях войной против всего мира, сошли с исторической арены, хотя Испания все еще питала иллюзии относительно гегемонии и в Старом, и в Новом Свете.

Первостепенными морскими державами стали Англия, где с 1714 года правил Георг I (он же — курфюрст Ганноверский с 1698 года), и Франция. Английскими и французскими именами пестрела вся история тринадцатилетней борьбы за «испанское наследство». Английские и французские имена носило теперь большинство выдающихся мореплавателей и пиратов (для них был учрежден в Портсмуте «Док казней», дабы не затрудняться доставкой этих молодцов в Лондон). Париж и Лондон, Версаль и Вестминстер определяли теперь судьбы Европы, а по большому счету — и всего мира.

По серии двусторонних соглашений, последовавших с 11 апреля 1713 года по 6 февраля 1715-го и получивших общее название «Утрехтского мира», Англия получила от Франции остров Ньюфаундленд и побережье Гудзонова залива, а от Испании — Гибралтар и портовый город Маон на острове Менорка. Испания потеряла также Сицилию — на ней воцарился герцог Савойи, ставший теперь королем сицилийским. 7 марта 1714 года в Раштатте был заключен мирный договор между Францией и Священной Римской империей, поставивший точку в войне за «испанское наследство». Впрочем, нет, не точку, многоточие. Уже год спустя после Раштаттского мира, 2 августа 1717

года Англия, Франция и Австрия вынуждены были заключить военный союз против Испании, не желавшей признавать свое поражение и особенно скорбевшей об утраченной Сицилии. 22 августа того же года английский флот разгромил испанскую эскадру у сицилийского мыса Пассаро.

Одни только миролюбивые голландцы старались держаться по мере возможности в стороне от европейских дрязг. Хотя и не собирались упустить своего. Эти финикияне Нового времени по-прежнему связывали свое будущее не с Марсом, а с Меркурием, их занимала только торговля. Все, что они приобрели в результате всевропейской грызни,—это торговые договоры с Францией и Испанией. А к голландским пиратам Голландия, конечно же, не имела никакого отношения...

И никому—никому!—из европейских монархов не приходило в голову посмотреть на восток, хотя Россия, как и Голландия, не осталась совсем уж в стороне при перекраивании границ испанских владений.

Россияне тоже стремились навстречу солнцу, пока что не морем, а только сушей: исследования ее собственных пространств должно было хватить на многие годы. Русские медленно запрягали, но скоро ездили. В Европе это уразумели слишком поздно.

По пути «из варяг в греки» восточные славяне ходили, когда еще в помине не было ни английской, ни французской, ни германской наций, не говоря уже о более мелких. По крайней мере с XI века русские начинают интересоваться запредельными землями, причем наряду с торговыми и военными путешествиями совершают и чисто исследовательские. Так, в 1059 году с Днепра в Тмутаракань (Тамань) прошел монах Пимен. Но сведения об этих путешествиях скудны, а с середины XIII века, когда на Русь пришли татары, исчезают вовсе.

Известно путешествие христианского проповедника Стефана Храпа из Перми в землю коми, состоявшееся в 1379 году. Стефану коми обязаны алфавитом и географическим описанием Земли, составленным в 1395 году. В нем подробно описаны реки Вым и Вычегда, Вятка и Чусовая, приведены сведения о Перми.

Более или менее полно дошло до нас сообщение смоленского дьяка Игнатия «Хождение Пименово в Царьград», датированное Никоновской летописью 1389

годом и содержащее сведения почти о всем течении Дона с притоками. Весной 1388 года Пимен со спутниками отбыл из Москвы к Рязани, а затем с Оки они переправили на колесах четыре судна к Дону. «Из татар никто нас не обидел,—пишет Пимен,—только везде расспрашивали нас, а мы отвечали. И, услышав, они нам никакой пакости не делали и молоко давали». Достигнув Азова, Пимен через Керченский пролив вышел в море, взяв курс на Царьград.

Основные же открытия продолжали совершаться на севере.

В 1496 году было обнаружено Беломорско-Кулойское плато в горле Белого моря. Во всяком случае, к этому году относится первое его упоминание. Оно связано с посольской миссией Григория Истома в Данию, известной из записок австрийского посла Сигизмунда Герберштейна, наезжавшего в Москву в 1517 году, когда Магеллан представлял королю Португалии проект своего вояжа, и в 1526-м, когда в Атлантике совершал свои пиратские подвиги Жан Флери, а Себастьян Кабот занимался картографированием Южной Америки. Война со шведами заставила Истома избрать кружной, северный путь. Четыре его судна, отправившись из устья Северной Двины, прошли горло Белого моря, обогнули Кольский полуостров, миновали мыс Святой Нос и подошли к полуострову Рыбачьему. Отсюда посольство перетащило суда через перешеек и на санной оленьей упряжке добралось от Тронхейма до города Бергена, а оттуда на лошадях прибыло к месту назначения. Этот маршрут был смутно известен еще с XIV века, когда Амос Корович обогнул Скандинавию, чтобы попасть в Балтику.

К XV столетию стал привычным и широко использовался путь в Карское море, где были богатые пушные и зверобойные промыслы. От Северной Двины русские суда ходили под парусом до Ямала и были частыми гостями в Обской губе и в устье реки Таз. Путь до Таза занимал четыре-пять недель от устья Двины и три—от Печоры. На Тазе были основаны несколько торговых пунктов для торговли с ненцами и хантами. В 1601—1602 годах пинежский помор Шубин составил описание пути к Тазу, а в 1607-м на месте острога в Тазовской губе возник и быстро расцвел город Мангазея—мекка торговцев пушшиной. В Мангазею вели и другие пути от Печоры—по притокам

великих рек, с многотрудными волоками через земли коварных сибирских татар. Эти пути отнимали около трех месяцев. В конце XV века сведения, собранные ходоками в Мангазею, были обобщены в сказании «О человецех незнаемых в восточной стране», где некоторые ученые усматривают первые сведения об Алтае и его жителях.

В конце XVI века к Русскому государству присоединились Казанское, Астраханское и Сибирское ханства, а на южных его границах крепнет морское, по существу пиратское, содружество вольных казаков. Россия становилась определяющей политической силой к востоку от Вислы.

Русские поморы Лошак и Гавриил в 1556 году, когда еще не прогремели имена Хокинса, Дрейка и Рейли, показали путь их соотечественнику шкиперу Стивену Барроу к острову Колгуеву.

Русский помор Нищец считался лучшим знатоком пути на Грумант и служил предметом зависти датских мореходов, которым их король ядовито советовал поступить к Нищecu в обучение.

Русские купцы в 1595 году основали город Обдорск (нынешний Салехард), а в 1608-м – Туруханск в местах, еще совсем недавно считавшихся необитаемыми.

В начале XVII века помор Лука вышел из Оби в Карское море и впервые ступил на землю Таймыра. В 1610 году к Таймыру привел экспедицию Кондратий Курочкин, спустившийся к морю по Енисею, а десять лет спустя, когда пассажиры «Мэйфлауэра» ступили на землю Америки, поморы высадились на мысе Челюскин.

В 1633–1636 годах енисейские казаки Илья Перфильев и Иван Ребров достигли устьев Яны и Индигирки.

В 1634 году, когда еще продолжалось их путешествие, голштинский герцог Фридрих прислал в Москву посольство с предложением о «совместной торговле с Персией». Голштинский двор интересовали прежде всего шелка. Русский двор тоже был непрочь. Соглашение состоялось, и весной 1636 года в Нижнем Новгороде голштинцами было спущено на воду судно «Фредерик». Не мешкая, на нем отправили посольство в Багдад, но, увы, посольский корабль пошел ко дну недалеко от Апшерона. Планы проникновения в Персию были тут же забыты обоими государями.

В 1643 году Василий Поярков спустился вниз по Амуру, открыл Сахалин и по Охотскому морю добрался до Якутска, а уже в следующем году промышленник Ерофей Хабаров основал на Амуре город, носящий его имя по сей день.

Именно в те годы формировались нынешние границы государства. Открытия следовали одно за другим. Имена, незнакомые широкой публике, сменяются прославленными, неведомые места становятся привычными, обжитыми. К середине XVII века великие русские географические открытия были завершены, и подавляющее их число было сделано на судах.

Последним аккордом прозвучало путешествие Семена Дежнева.

Северо-Восток России был уже известен: в 1643–1644 годах от устья Индигирки до Колымы прошел Михаил Стадухин. Из основанного им Нижне-Колымского острога он в 1647 году достиг Анадыря и затем по Охотскому морю – реки Охты. В числе участников его экспедиций был и сорокалетний Семен Дежнев родом из Великого Устюга. В 1647 году одновременно со Стадухиным он вывел из Нижне-Колымска в северо-восточном направлении промысловую экспедицию на четырех кочах, однако льды заставили его отказаться от этой затеи.

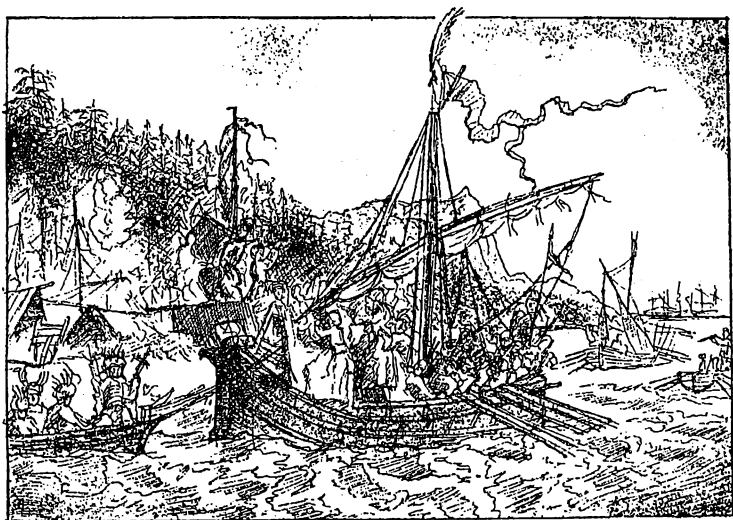
Зима тем не менее не прошла для него даром. 20 июня следующего года уже не четыре, а семь кочей вышли в том же направлении: их манили пушнина и моржовая кость. Однако в самом начале пути два коча были разбиты штормом, а их экипажи, высадившиеся на берег, впоследствии погибли. Еще два коча унесло в море, и есть данные за то, что их прибило к Аляске. Оставшиеся три судна, ведомые Семеном Дежневым, Федотом Поповым и Герасимом Анкудиновым, достигли крайней оконечности континента, обогнули ее и через пролив вышли в море, впоследствии получившее название Берингова. У мыса, теперь носящего имя Дежнева, разбился коч Анкудинова, и он с людьми перебрался к Попову. При выходе в Тихий океан шторм унес коч Попова к Камчатке, а коч Дежнева выбросило на берег южнее реки Анадырь. Дежнев с двадцатью четырьмя спутниками добрался до ее устья и там зазимовал. К весне в живых осталось двенадцать человек. Поднявшись вверх по реке, они основали там Анадырский острог и прожили

в нем одиннадцать лет, промышляя моржей. В 1660 году Дежнев вернулся в Якутск, а четыре года спустя с грузом моржовой кости прибыл в Москву, где его произвели в атаманы. После возвращения в Якутск он снова выехал в 1671 году в Москву с грузом соболей и умер там два года спустя.

Во второй половине века мореходы ходили по проложенным ранее путям и совершали в основном «периферийные», уточняющие открытия. Так, в 1651–1655 годах Юрий Селиверстов, в прошлом спутник Стадухина и Дежнева, несколько раз прошел от Колымы до Лены по уже открытому пути, уточняя и зарисовывая его. В 1697 году казачий пятидесятник Владимир Атласов прошел от Анадырского острога до Пенжинской губы и исследовал открытую Дежневым Камчатку. Атласову мы обязаны знакомством с Курильскими островами. Продолжались плавания по сибирским рекам и полярным морям.

Биография Дежнева чудесным образом совпадает с важнейшим этапом биографии русского флота. В 1647 году, когда он разведывал со Стадухиным восточную окраину России, западную ее окраину пересек нестарый еще голландец – корабельный мастер ван Буковен, приглашенный царем Алексеем Михайловичем для того, чтобы тот построил ему флот, причем военный. Буковену понадобилось почти двадцать лет, прежде чем он рискнул наконец спустить на воду один-единственный корабль: в селе Дединове на Оке сошел со стапеля первый русский военный корабль – галеон «Орел». Это случилось в 1688 году, через пятнадцать лет после смерти Дежнева! А еще два года спустя «Орел» бесславно сгорел возле Астрахани, куда он не без труда добрался, завершив таким образом свой единственный рейс: его спалили «гуляющие люди» Степана Разина.

Россия готова была стать первостепенной морской державой, но не могла стать ею. Этот парадокс объяснялся просто: на севере у нее был единственный порт – Новохоломгоры, заложенный в 1584 году повелением Ивана IV и переименованный в 1613 году в город Архангельский, на Балтике хозяйничали шведы, на Черном море – турки и крымские татары. Но и архангельский порт с середины XVII века почти бездействовал и быстро приходил в упадок: в 1649 году, пойдя на поводу у купеческих крикунов, недовольных



Флотилия Степана Разина. Рисунок 1676 года

привилегиями, дарованными еще Иваном Грозным Ченслеру и всей Московской торговой компании, царь отменил все льготы англичанам и компания прекратила свою деятельность. А альтернативы ей не было, русские купцы не были тогда еще готовы к регулярной заморской торговле. Кроме того, у России не было флота, его предстояло создать. Причем создать самим: первое большое торговое судно построили для России немцы – оно утонуло в первом же рейсе; первое военное построил голландец – и над ним тоже тяготел какой-то злой рок. Нужен был русский флот, пусть неуклюжий, но построенный русскими мастерами. И нужно было море, принадлежащее России, чтобы этому флоту было где плавать.

После смерти царя Алексея Михайловича и шестилетнего царствования его сына Федора – царствования, отмеченного войнами с украинским гетманом Дорошенко, неудачными походами на турок и бесконечными заговорами бояр, в России установилось двоевластие. Отстраненный царевной Софьей от дел молодой царь Петр, владевший этим титулом чисто номинально, почти все свободное время проводил в Коломенском и Преображенском селах в играх и забавах.

Взрослея Петр, выросли и его игры. Из своих дворовых сверстников он образовал Преображенский и Семеновский полки по немецким образцам, а село Преображенское превратил в крепость. Иноземные обитатели Немецкой слободы, частенько гостившие у Петра, преподали ему основы фортификации и математики.

В 1687 году в селе Измайлове Петр случайно набрел на заброшенный сарай и в нем под грудями всевозможного хлама обнаружил английский бот. Немец-корабель Тиммерман, спешно вызванный из Немецкой слободы, объяснил Петру устройство бота и заметил между прочим, что такие суда способны ходить против ветра.

Бот был отремонтирован, опробован сперва на Яузе, а затем на Переяславском озере. На этом же озере немецкие корабли по заказу Петра построили еще несколько аналогичных судов. В течение двух лет юный царь не желает знать ничего, кроме кораблестроения и военных маневров.

Вероятно, именно в эти годы в голове Петра зреет мысль о возврате России черноморских берегов, оккупированных турками и крымскими татарами. Два крымских похода князя Голицына в 1687 и 1689 годах окончились неудачей, единственным его трофеем во втором походе, как поговаривали в Москве злые языки, был изловленный им где-то по пути дикий кот. Сегодня ясно: главное значение этих походов было в том, что они со всей очевидностью показали — морем владеет тот, кто владеет флотом. Это понимал и Петр.

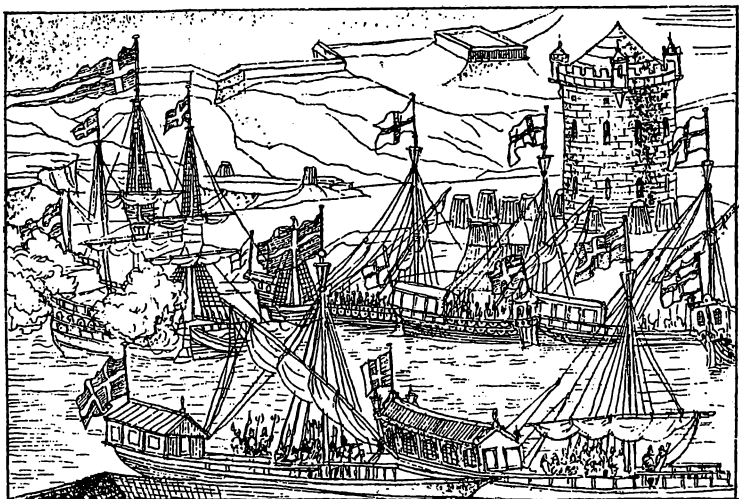
В 1693 году по его указу в Архангельске возводятся корабельные верфи. Уже на следующий год на них заложен первый русский фрегат и еще один строят для Петра по его просьбе голландцы на верфях Антверпена. Пока в Архангельске и Антверпене стучат топоры, Петр проводит маневры за маневрами в Преображенском и особенно в Кожухове. В 1695 году, сочтя себя достаточно подготовленным к большим баталиям, Петр разместил свою армию на судах, спустился по Волге до Царицына и волоком перебрался на Дон. Цель похода — крепость Азов. В этой кампании зримо, явственно выявились слабые стороны русской армии и получило наглядное подтверждение доминирующее значение все еще отсутствовавшего морского флота. Азов остался турецким.



Вернувшись из похода, Петр немедленно согнал в Преображенское и к Воронежу тысячи крестьян и пригласил иноземных корабелов. По-видимому, у него нашлись для них аргументы куда более весомые, чем у его батюшки, двадцать лет кормившегося посулами ван Буковена. Уже в первых числах апреля 1696 года на воронежской верфи получают крещение галеры «Святой Марк», «Святой Матвей» и «Принципиум», а в конце того же месяца – «Апостол Петр» и «Апостол Павел». Лед тронулся, дело пошло!

На исходе весны Азов был вновь осажден – на этот раз у его стен стояли двадцать две галеры, четыре брандера, два корабля и около тысячи мелких судов, обеспечивавших переброску войск и припасов. 19 июля крепость наконец-то капитулировала. Петр поселил в Азове три тысячи стрельцов и несколько тысяч работных людей, и те по его приказу немедленно приступили к строительству Таганрога и Троицкого, сделав их ключами к Азовской крепости.

Но падение одного только Азова не означало выигрыша войны. Была еще Керчь, запиравшая выход в Черное море. Для овладения ею существующего флота было недостаточно, к тому же он заметно уменьшился в количестве под стенами Азова.



Взятие Азова. Гравюра А. Шонебска

В октябре Петр созывает боярскую Думу и напрямую ставит перед ней извечный гамлетовский вопрос: быть или не быть? Речь идет о военном флоте. У царя лишь один аргумент — Азов. Но зато какой! А нужна еще и Керчь... 20 октября Дума приговорила: «Морским судам быть!». Рождение российского военного флота было предreshено, на сей раз уже бесповоротно.

Петр осуществляет новую идею: из бояр и дворян он создает восемнадцать «кумпанств», они должны выстроить в Воронеже по одному полностью оснащеному и вооруженному кораблю с каждых десяти тысяч крестьянских дворов. Предпочтение отдавалось явно пиратским трехмачтовым «барбарским кораблям», чья конструкция была подсмотрена у турок, — длиной до тридцати восьми и шириной до десяти метров, с крытой орудийной палубой, где располагались от тридцати шести до сорока четырех орудий. Аналогичные «кумпанства» были вменены в обязанность и церковным магнатам. Набожность Петра проявилась в том, что духовные владыки обязывались создать лишь семнадцать «кумпанств», но зато строить такие же корабли с каждых восьми тысяч дворов. Посадским людям было установлено твердое количество — дюжина кораблей. За границу под горькие причитания родственников были отправлены полсотни дворянских недорослей, коим предстояло сделаться морскими офицерами.

В 1697 году царь снаряжает посольство в Европу, уже занятую в то время хлопотами об «испанском наследстве», в поисках союзников против турок. Посольство возглавляют Головин и Лефорг, в его составе едет и урядник Преображенского полка Петр Михайлов. В Риге любознательный урядник внимательно изучает фортификационные сооружения, в Бранденбурге детально осваивает артиллерийское дело и получает чин бомбардира, в голландских городах Саардаме и затем Амстердаме прилежно плотничает на корабельных верфях, в Лондоне знакомится с промышленными предприятиями, школами, арсеналами, осматривает кунсткамеры. Не обретя в этих странах союзников против турок, Петр едет в Вену и встречает там долгожданное взаимопонимание, но переговоры прерываются известием о стрелецком бунте в Москве. Петр бросает все и сломя голову несется в столицу.

По пути его планы круто меняются.

В городе Раве он встречается с польским королем и саксонским курфюрстом Августом. Лифляндский дворянин Паткуль, живший при дворе Августа, предлагает Петру заключить секретный военный союз против Швеции. Третьим участником союза становится Дания.

Чтобы освободить себе руки на юге, нужен был прочный мир с Константинополем. Но кому охота связываться с какой-то Россией, когда есть, например, Англия, только что отправившая Дампира во второе кругосветное плавание? Да, с Англией тягаться действительно нелегко. Поэтому в 1699 году Петр собрал то, что могло хоть как-то держаться на плаву, и направил все это к Керчи во главе с послом Емельяном Украинцевым. Ему необходимо было продемонстрировать силу и многочисленность русского флота, чтобы получить разрешение на выход в Черное море, а не прибегать к услугам турецких посредников, как это бывало раньше.

Все получилось так, как задумал Петр. Комендант крепости Гассан-паша, памятуя об Азове и уstraшенный несметной численностью появившегося русского флота, начал переговоры. Турки согласились пропустить через пролив корабль Украинцева, но приставили к нему две галеры, которые должны были сопроводить его до Константинополя. Однако русскому кораблю удалось довольно легко от них оторваться. Можно вообразить смятение константинопольцев, когда на босфорском рейде перед окнами султанского дворца появился русский военный корабль и отсалютовал наместнику Аллаха всеми своими сорока шестью орудиями! Корабль Украинцева «Крепость» возвратил Царьграду должок князя Игоря: на этот раз огонь был не греческим, а русским и более милосердным — обошлось без жертв. По столице поползли



Моноксил Олега при штурме Константинополя. Рисунок XV века

слухи о подходе русской эскадры, припоминали нашествия русских ладей Олега и Владимира, набеги запорожцев. Поэтому султан обласкал Украинцева, и переговоры пошли весьма оживленно и успешно.

В 1700 году с турками было заключено двадцатилетнее перемирие, по которому Азов с прилегающими землями признавался владением Московии.

Развязав себе руки на юге, Петр сразу же обратился к северу. Верный договору с Польшей и Данией (Дания, правда, еще летом вышла из союза, заключив со шведами мир после поражения на своем побережье), 19 ноября 1700 года русский царь силами сорока тысяч человек, сгруппированных в тридцать три полка, осадил Нарву, но... был наголову разгромлен и вдобавок лишился всей артиллерии. Под Нарвой русские потеряли около двенадцати тысяч убитыми и ранеными. Ситуация была такова, что шведский король Карл XII без особого труда мог бы добавить к своему титулу «король русский». Но он оказался плохим стратегом. Вместо того, чтобы довести начатое до конца, он увяз в войне с Польшей и Саксонией.

Петр же умел извлекать уроки не только из побед, но и из неудач. Немедленно занявшись реорганизацией армии, он в итоге закончил реорганизацией России. Реконструированные старые и заложенные новые металлургические заводы уже в течение следующего года поставили армии три сотни орудий. Пока разведывались новые рудные места, дабы восполнить нехватку меди, в литейные горны пошли церковные колокола.

На базе Преображенского и Семеновского полков Петр создал дворянские военные школы, куда зачисляли только русских. Их выпускники получали назначения не только в армию, но и на флот, решавший тогда свои задачи в основном абордажем и десантом. Русских морских офицеров легко было различать в общей массе: Петр ввел для них обязательное ношение нашейного белого шарфа. Перед боем они снимали его с шеи и повязывали на правую руку, благодаря чему всегда были заметны и удерживались от искушения спрятаться за спины своих матросов. В бою офицер становился как бы знаменосцем, и его личное знамя — белый шарф — должно было развеваться всегда впереди, вести за собой. Первым таким знаменосцем стал сам Петр в мае 1701 года: после разгрома под Нарвой он внезапно появился в устье Невы, завязал абордажную схватку с оказавшимся там шведским флотом, и на правой его руке трепетал на ветру белый шарф (ходила молва, что этим шарфом была перетянута

полученная Петром легкая рана). Русские тогда победили, захватили два шведских корабля, и капитан бомбардирской роты Петр Романов получил вожденный орден Андрея Первозванного, им же самим учрежденный в 1699 году и ставший с того дня высшим орденом империи, морские офицеры — белые шарфы, а российский флот — белое полотнище морского флага, перечеркнутое по диагоналям голубым крестом святого Андрея (эскиз его Петр сделал еще в 1699 году).

В это же время Петром были учреждены ежегодные рекрутские наборы, а в армии впервые ввели штык.

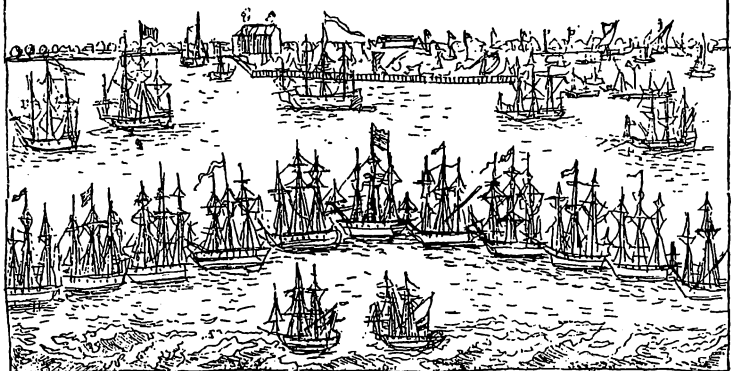
Конец весны 1701 года стал судьбоносным для двух государств Европы, которым совсем скоро предстояло долгое и тесное сотрудничество в сфере судостроения: в Англии был повешен капитан Кидд, в России закончилась постройка Новодвинской крепости в устье Северной Двины в девятнадцати километрах севернее Архангельска. Уже 24 июня шведская эскадра в составе семи кораблей, появившаяся у этой новорожденной крепости, потеряла два корабля и была вынуждена ретироваться из Белого моря. К этому времени русская армия насчитывала двести тысяч регулярного войска и семьдесят пять тысяч казаков и калмыков.

Вскоре генерал-фельдмаршал Борис Петрович Шереметев взял реванш за прошлогоднее поражение под Нарвой. В сражениях при Эрестфере и Гумельсофе в Лифляндии 18 июня 1702 года он разбил шведского генерала Шлиппенбаха.

В конце того же года при личном участии Петра была взята крепость Нотебург, а весной следующего — небольшое укрепление Ниеншанц в устье Невы, на месте которого 17 мая была заложена Петропавловская крепость. В сражении за Ниеншанц шведы, как и у Новодвинской крепости, лишились двух кораблей.

Зимой 1703—1704 годов на острове Котлин полки Толбухина и Островского основали крепость Кронштадт, ставшую ключом к Финскому заливу, Неве и Ладожскому озеру.

В 1703 году была захвачена крепость Мариенбург, в 1704-м — Нарва и Дерпт, в 1705-м шведы разбиты на море, 27 июня 1709 года — под Полтавой, в 1710-м русские войска овладели Выборгом, Ревелем и Ригой, а еще три года спустя русский флот захватил Гельсингфорс — нынешний Хельсинки — и сделался хозяином Ботнического залива.



Остров Котлин. Гравюра А. И. Ростовцева

Построенные на Свири морские корабли вышли в Балтику для охраны строящегося Санкт-Петербурга. В новую столицу был переправлен и тот первый бот, на котором юный Петр осваивал премудрую науку мореходства. Он получил название «дедушка русского флота» и после смерти Петра стал музейным экспонатом.

Отлично понимая, насколько непрочен союз с турками, Петр ищет союзников в Европе. Он убежден, что шведский военный флот в любой момент может появиться у устья Невы. Первый, о ком он вспоминает, — Вильгельм III. На этот раз Англия не прочь помочь России, но... она так бедна лесом, ей не из чего строить свои корабли. Для России лес — не проблема, но пусть господа англичане вывозят его сами. Как? Это их дело...

Соглашение достигнуто быстро. В Лондоне вновь открывается — более полувека спустя — Московская торговая компания, готовая вывозить корабельный лес на своих судах (она просуществует вплоть до наполеоновских войн и прекратит свое существование в 1808 году), а в Балтике появляется устрашающего вида военная эскадра адмирала Джеймса Норриса.

Все это было сделано как нельзя более своевременно, Петр словно в воду глядел.

В 1709 году Петр сделал явно преждевременный шаг — попытался прибрать к рукам вольную Запорожскую Сечь. Этим он оказал нечаянную, но крупную услугу туркам: их корабли могли теперь беспрепятственно разгуливать по Черному морю, а их адмиралы — не беспокоиться о безопасности своих константинопольских гаремов. Султан подумывал теперь о том, что неплохо бы восстановить утерянное статус-кво и в Азовском. К этому его подталкивали и европейские монархи.

В ноябре 1710 года Турция по настоятельным просьбам французского и шведского послов нарушила условия перемирия, и в 1711 году Петр с сорокатысячной армией выступил в южный поход, договорившись о помощи с господарями Валахии и Молдавии. Однако около реки Прут он был окружен двухсоттысячной турецкой армией, и по условиям нового перемирия России пришлось отказаться от всех своих завоеваний на севере и юге, оставив за собой только Санкт-Петербург. Но благодаря содействию подкупленного главного визиря в окончательный текст соглашения вошел отказ только от южных завоеваний, в том числе от Азова. Кроме того, Россия обязывалась очистить от своего флота Азовское море. Турция добила своего.

Догадываясь, кому он обязан южной кампанией, Петр с утроенной энергией занялся севером. Русские армии фактически оккупируют Эстляндию, Лифляндию и Финляндию, ведут бои в шведской провинции Померании и, сгруппировавшись в мощный кулак в Копенгагене, овладевают Мекленбургом. В Балтийском море крейсируют шестнадцать русских линкоров, полторы сотни галер и тысячи вспомогательных судов. В английской эскадре адмирала Норриса нет больше нужды.

Шведы попытались было блокировать русский флот в Финском заливе, чтобы отвести угрозу от собственной столицы, но 27 июля 1714 года после трех атак русских кораблей у мыса Ганге-Удд, известного с тех пор в России как Гангут, потерпели сокрушительное и на этот раз последнее поражение. Разгромив шведскую эскадру и заняв Аландские острова, русские утвердились на Балтике.



Гангутский бой. Гравюра А. Ф. Зубова

Петру и этого мало. По его поручению русский посол в Дании — князь Василий Лукич Долгорукий — зондирует почву для объединения российского и датского военных флотов, чтобы шведские корабли никогда больше не появились в Балтике. Дания в принципе согласна, но ставит условие: корабли — датские, солдаты — русские, нападение на Швецию — совместное. Нападение было задумано для уничтожения шведского флота в гаванях полуострова Сконе. К русско-датскому альянсу примкнул недавно завоеванный Мекленбург: его великий герцог Карл-Леопольд приходился с 1709 года Петру родичем — он был женат на его племяннице Екатерине, дочери Ивана Алексеевича, старшего брата Петра. Так что союз снова, как когда-то в Раве, стал тройственным, только место Польши заступил Мекленбург.

В августе 1716 года из Мекленбурга последовало официальное послание: герцог умолял Петра прислать ему сколько-нибудь солдат для защиты и его собственной персоны, и его супруги. Разумеется, Петр не мог отказать в защите своей племяннице. К 15 сентября в Мекленбурге было уже девять тысяч русских солдат, их спешно перебросили к Копенгагену.

Но вскоре всех их неожиданно отозвали в Россию,



вторжение в Швецию по ряду причин не состоялось. Да в нем теперь и не было особой нужды.

Победа при Гангуте дала русским длительную передышку — настолько длительную, что Петр считал возможным в 1715 году отправить экспедицию под командованием Бековича-Черкасского для картографирования Каспийского моря. За первой экспедицией последовала вторая — в 1719 году. Ее возглавил сам Федор Иванович Соимонов, при Петре и после него — обер-прокурор Сената и вице-президент Адмиралтейств-коллегии, участник похода Бековича, а в будущем — заговора Артемия Волынского, приговоренный к «дранию ноздрей» и высылке в Охотск. За год до этого, в 1718 году, с этой же целью Иван Михайлович Евреинов и Федор Федорович Лужин обследовали Камчатку и Курильские острова, составили довольно точные их карты и вычислили некоторые координаты.

Две последовавшие за этим экспедиции русского флота и армии в Швецию, ослабленную более чем двадцатилетней войной, привели 30 августа 1721 года к заключению в Финляндии Ништадтского мирного договора, по которому к России присоединялись Лифляндия с Ригой, Эстляндия с Ревелем, часть Финляндии с Выборгом, Нарва, острова Финского залива и Моонзундского архипелага, а также вся Ингрия — так шведы называли владения Великого Новгорода от Ильменя до Финского залива.

Россия сделалась огромной империей, раскинувшейся от Балтики до Тихого океана. 22 октября 1721 года Петр принял от сената титул императора все-российского и отца отечества. Этот титул немедленно признали Пруссия и Голландия, а в 1723 году — Швеция.

В 1722 году в отместку за ограбление русских купцов в Шемахе Россия объявила войну Персии. Кампания оказалась рекордно короткой. Уже следующим летом из Астрахани был совершен десант на западное побережье Каспийского моря, 23 августа без боя сдался Дербент, за ним последовали Баку и Гилян. 12 сентября в Санкт-Петербурге персы подписали мирный договор, по которому Россия получала западное и южное побережья Каспия. В 1726 году Федор Соимонов завершил картографирование и описание каспийских берегов, включив в него и новообретенные районы.

Российский флот непрерывно пополнялся. Наряду с военными строились торговые корабли, а в 1725 году в море вышли первые три русских китобойных судна. В 1715 году в Санкт-Петербурге открылась первая Морская академия, 13 января 1720 года Петр утверждает первый русский Морской устав, а к 1721 году на новых русских кораблях уже почти не было иностранных моряков—ни в кубрике, ни в кают-компаниях. С 1713 года Санкт-Петербург становится морским торговым городом европейского образца—с хорошо оборудованным портом, лоцманскими и таможенными службами, просторными складами, причалами и гостинными дворами. В 1725 году петербургский порт посетило около двухсот иноземных судов. Оживленными портами были также Архангельск на севере, Ревель, Рига и Рогервик на Балтике.

С Рогервиком, переименованным позднее в Балтийский Порт, связано последнее деяние Петра Великого на море. 21 декабря 1723 года из него в глубокой тайне вышли два тридцатидвухпушечных фрегата—«Амстердам Галей» («Амстердамская галера») с двумястами четырьмя матросами и «Декронделифде» («Венец любви»)—с двумястами. Флагман экспедиции ревельский вице-адмирал Даниэль Вильстер имел инструкцию «с помощью Божией вступить в вояж до Ост-Индии, а именно до Бенгала».

Цель экспедиции—заключить договор с Великим Моголом о торговле с Россией.

Ротация (маршрут) была намечена следующая: вокруг Европы и Африки, вдоль восточного побережья Мадагаскара, через остров Санта-Мария, вокруг Индии до Бенгальского берега. В этой экспедиции из шестнадцати офицеров только шестеро были иностранцами, из них достоверно известны голландец, датчанин и швед.

Вильстер также вез с собой «Грамоту Государя Императора к Королю Мадагаскарскому о благоклонном принятии отправленного к нему адмирала Вилстера и о доверии к предложениям его», датированную 9-м ноября 1723 года и адресованную по существу пиратским вожакам Мадагаскара.

Задумано было широко. Но этому походу так и не суждено было состояться: после выхода в море на фрегатах были обнаружены повреждения, едва не ставшие причиной гибели судов, а затем экспедицию от-

менили. Смерть Петра 28 января 1725 года надолго отодвинула планы проникновения России в южные моря.

Одной из последних книг, какую мог держать в руках Петр (неизвестно, держал ли), это первый том книги «капитана Чарлза Джонсона», написанный, как уже говорилось, Даниэлем Дефо и изданный в 1724 году. Но если даже он не успел его прочесть, несомненно другое: царь тогда уже планировал новый круг своей политики.

Россия получила долгожданный военный флот, не уступавший флотам государств-соперников.

Россия обзавелась регулярной армией, обеспечившей ей приобретение новых земель.

Россия имела теперь военные и навигацкие школы, поставлявшие армии и флоту хорошо обученные кадры.

Россия получила наконец выход во все омывающие ее моря и обзавелась на этих морях отличными портами и крепостями.

Оставалось последнее — стать гегемоном морской торговли, владычицей морей. Все страны стремились (и стремятся) к этому, было бы странно, если бы такая мысль не пришла в голову и Петру. Мир и дружба — лозунг дипломатов второй половины нашего века. А тогда на дворе был восемнадцатый.

Однако не эта книга Дефо побудила Петра снарядить экспедицию в Индию: она еще не вышла. Возможно, его внимание привлекла другая, тоже написанная Дефо — в 1719 году — «Король пиратов, или Отчет о славных деяниях капитана Эйвери, самозванного императора Мадагаскара, в двух его собственноручных письмах». Вкупе с упоминавшимися уже «записками капитана Синглтона», где значительная часть действия происходит на Мадагаскаре (кстати, имя Синглтона — Роберт — заставляет вспомнить реального пирата Робертса), этот опус является основным источником биографии Эйвери, но именно поэтому к нему надо подходить архиосторожно: вполне ведь вероятно, что Дефо использовал подлинное имя пирата тех лет, но «биографию» его и «деяния» придумал от и до для пропаганды собственных взглядов. Достаточно заметить, что на Мадагаскаре никогда не было «императора», даже самозванного, с таким именем.

Очень может быть, что именно этому «королю Мадагаскарскому» адресовал свою грамоту Петр. (Прочти он книгу «капитана Джонсона» — знал бы, что Эйвери уже не было в живых, он умер еще раньше Кидда.)

Но с какой целью?

Ответ на это могут дать два неоспоримых и взаимосвязанных факта — всегдашний интерес Петра к истории пиратства и незамедлительная отправка кораблей с посланиями к вожаку «джентльменов удачи» вскоре после того, как Индия и Мадагаскар стали в Европе самыми популярными географическими названиями — в немалой степени благодаря молве о сокровищах капитана Кидда.

Вряд ли случайно и то, что на этих кораблях было только шесть офицеров-иностранцев, причем из стран, либо вовсе не имевших интересов в южных морях, либо (голландец) дружественных России и нуждающихся в защите своей торговли в районе мыса Доброй Надежды, где пролегалла основная трасса голландских купцов. Не об этой ли защите и шла речь в письмах? И какие устные инструкции даны были Вильстеру и нескольким офицерам, коим Петр просил «короля» мадагаскарского «свободное пребывание дать» и благосклонно выслушать то, «что они именем Нашим Вам предлагать будут»? Что именно? Видно, нечто очень взаимовыгодное, раз текст заканчивается горячим уверением в том, что Петр настроен к адресату весьма дружески: «пребываем вам приятель»...

Переманить пиратов, поставить их себе на службу — такова была в те годы норма внешней политики. Догадаться нетрудно. Отсюда и высшая степень секретности, коей окутал Петр свое предприятие.

А между тем, попади в руки российского государя второй том книги «капитана Джонсона», его бы, несомненно, привлекла одна история, с тех пор на протяжении двух столетий ни у кого не вызывавшая сомнений в своей подлинности. Ее герои — французский морской офицер и итальянский монах-доминиканец. Первый носил фамилию Миссон, второй — Караччиоли. Имена обоих неизвестны, и это кажется несколько странным, особенно если иметь ввиду, что «подлинные записки» Миссона «капитан Джонсон» заботливо включил в свою книгу (излюбленный прием Дефо!).

Где-то в Италии эти двое встретились, подружи-

лись и решили стать неразлучными. Сблизили их одинаковые взгляды на природу богатства и нищеты (некоторые из этих взглядов Дефо можно найти в его «Политической истории Дьявола»), и оба поклялись до конца дней своих бороться за всеобщее равенство. За словом последовало дело: Караччиоли распрощался с монастырской братией и отправился с Миссоном в море воевать против англичан. Но очень скоро это занятие показалось друзьям чересчур опасным. Улучив момент, они совратили команду корабля, на котором служил Миссон, и сделались пиратами, начертав на белом знамени девиз «За Бога и свободу». (В этом эпизоде Дефо совершенно откровенно использовал атрибутику средневековых балтийских и североморских пиратов — ликеделеров, тоже ратовавших за всеобщее равенство и даже деливших поровну всю добычу; их девиз «Друзья Бога и враги мира» он лишь слегка переиначил и поместил на белом знамени Людовиков вместо лилий.) А дальше идет трогательное описание их походов на море, выдержанное в духе Робин Гуда.

Но вот наконец новоявленные борцы за справедливость нашли тихую бухту, где вознамерились провести весь остаток жизни. Ею оказалась бухта Диего-Суарес в северной части Мадагаскара. Здесь Миссон и Караччиоли вознамерились основать Республику Свободы — Либерталию — и оповестили об этом письменно все известные им пиратские базы, призывая желающих бросить свое ремесло и присоединиться к либерталийцам. Все, как у Робин Гуда...

Дальше фантазия «капитана Джонсона» разыгралась уже не на шутку. По его словам, раскаявшиеся пираты толпами повалили на Мадагаскар. Дефо называет одно за другим громкие имена пиратских вожakov (между прочими и Кидда) и уверяет, что чуть ли не главной задачей этих капитанов стало удерживать своих людей от повального бегства в Либерталию.

Столица Либерталии была сильно укрепленным городом с хорошим флотом и разного рода мастерскими, у нее были свои оружейники и корабелы, садовники и землепашцы. Все доходы от пиратского промысла и от ремесел поступали в общую казну, и каждый желающий брал себе оттуда сколько хотел. В Либерталии не пили, не ругались, не воровали, не

играли в кости, даже не ссорились. Этакие ангелочки, джентльмены очередной Утопии, только пиратской, в согласии с темой книги «капитана Джонсона». И эту вот Утопию Дефо весьма предусмотрительно разрушил еще до выхода в свет своей книги: ее уничтожили не объединенные флоты европейских государств, как можно было бы ожидать, и не оставшиеся верными своему ремеслу пираты, возжелавшие поживиться несметными богатствами Либерталии. Город-крепость, располагавший хорошо обученными армией и флотом, город, почти сплошь населенный бывшими головорезами, единым махом превратили в руины... мальгашские туземцы, вооруженные стрелами и копьями с костяными или кремневыми наконечниками!

Поневоле закрадывается в голову мысль: Петр знал историю Либерталии, знал еще до выхода в свет «Записок капитана Джонсона», знал, скорее всего, из первоисточника – из уст самого Даниэля Дефо! Знал до того, как Дефо задумал разрушить им же созданную Либерталию. И упоминаемый в послании «король» в такой же мере мог быть покойным Джоном Эйвери, в какой и мистическим Миссоном, ибо никаких пиратских королевств на Мадагаскаре никогда не было, а у Кидда и Уоррена не хватило бы ни желания, ни фантазии, чтобы их выдумать.

Выяснить, был ли Петр знаком с Дефо, встречались ли они (а это никак не исключено), где, когда, сколько раз, – не входит в задачу этой книги. Надо же что-то оставить и будущим историкам, которые получают когда-нибудь доступ к документам, касающимся тайной дипломатии России. Но уже сегодня хочется спросить: с чего бы это Дефо столь горячо заинтересовали личность российского императора и его деяния, каким был источник его информации и не в «компенсацию» ли за шутку с Либерталией, не слишком удачную, были описаны им деяния Петра за два года до его смерти? И хотя в истории это запрещенный прием – гадать, «что было бы, если бы...», в данном случае можно утверждать с уверенностью: если бы экспедиция состоялась, Россия, независимо от ее исхода, много раньше вышла бы на океанскую арену.

Первая четверть XVIII века была временем надежд для Европы. Не все они сбылись, но многие надолго

оставили четкий след в умах современников. Закончившаяся в 1713 году тяжба за «испанское наследство» лишь подогрела аппетиты монархов и крупных торговых компаний. Они, однако, смотрели только на сушу: такое было время. На морях же царил полный штиль — если не считать, конечно, пиратов.

Петр не случайно вспомнил о пиратах. И не случайно искал с ними связи. То была эпоха, когда вновь стали возрождаться разбойничьи государства, с которыми, как с равными, поддерживали отношения богопомазанные короли.

Вопреки необдуманному заявлению Людовика XIV о том, что «Пиренеев больше нет», Пиренеи были. Свидетельство тому хотя бы внук самого «короля-солнца» Филипп, еще накануне войны за «испанское наследство» удобно расположившийся на мадридском троне. Что же касается колоний, то Франция в результате всеевропейского переполоха потеряла их куда больше, чем Испания, так что Филипп V с полным правом мог бы перефразировать своего покойного дедушку: «Франции больше нет!». И это было бы куда ближе к истине. У Испании на худой конец оставались американские колонии, хотя с середины XVIII века уже не было ни «золотых», ни «серебряных» флотов — они отошли в область преданий.

Впрочем, от колоний этих и без того становилось все меньше проку. После раздела Священной Римской империи и заключения Утрехтского мира каперские грамоты, щедро раздававшиеся всеми государями, разом превратились в пустые бумажки. А так как каперы не умели больше ничего делать, кроме как разбойничать, то перед ними замерцал призрак безработицы. Берега Европы стали в XVIII веке чересчур опасными, и brave джентльмены и леди удачи толпами ринулись за океан, где их ожидало пиратское будущее. К концу первого десятилетия XVIII века Нью-Йорк насчитывал уже пять тысяч семьсот горожан. Его опережала Филадельфия — шесть с половиной тысяч. А лидировал тогда Бостон, коему прочили столичное будущее, его население подошло к девяти тысячам. Многие их жители занимались пиратским промыслом, кто профессионально, кто в качестве побочного приработка. И все поголовно улучшали свое состояние за счет скупки краденого и контрабанды. Обстановка в Карибском море и близлежащих водах вновь стала такой,

какой она была во времена Моргана до назначения его вице-губернатором.

Но появилось и кое-что новенькое. Например — крупное пиратское гнездовье на острове Нью-Провиденс. Столицу этого острова — Нассау — разбойники превратили в мощную крепость и преспокойно занимались своим бизнесом под прикрытием ее пушек. Судя по королевской грамоте, подписанной 5 сентября 1717 года, наиболее активные и массивные выступления пиратов начались 24 июня 1715 года. Откуда взялась эта дата — загадка Вестминстера. Возможно, именно в тот день пиратам впервые удалось провернуть какое-нибудь особенно громкое дельце.

Другая дата, фигурирующая в другом документе, — 15 сентября 1716 года — более определена: вице-губернаторы островов Карибского моря, судовладельцы, купцы и плантаторы забросали английский двор бесчисленными жалобами, суть коих сводилась к тому, что английская торговля в Новом Свете гибнет прямо на глазах и что необходимо срочное военное вмешательство, дабы возвратить все на свои места. (Вполне вероятно, что и 24 июня 1715 года в Лондон прибыл корабль с точно таким же грузом отчаянных призывов о помощи.)

Еще через год, 5 сентября, король Георг подписывает в Хэмптонкорте упомянутую грамоту — об амнистии всем пиратам, кои сложат оружие в течение двенадцати месяцев со дня подписания этого документа. Им отпускались все грехи, совершенные до 5 января 1718 года: король учел время доставки грамоты в Новый Свет.

Припомнив успешный эксперимент с назначением Моргана вице-губернатором Ямайки (еще и полусотни лет не прошло!), Георг дал жителям Нью-Провиденса в губернаторы не менее колоритную фигуру: им стал бывший пират Вудс Роджерс. В мае 1718 года его превосходительство изволили занять губернаторское кресло.

Однако с королевской грамотой приключился курьез, никак не входивший в планы ни короля, ни новоявленного губернатора: корабль, на котором ее везли, попал в руки пиратов неподалеку от Багамских островов. Расчет на эффект внезапности не оправдался. Ко времени прибытия Роджерса по всему Карибскому бассейну шли оживленные дебаты относительно под-



линности грамоты и крепости королевского слова. Пиратское братство раскололось на тех, кто был за добровольную сдачу властям, и на тех, кто был против. Те и другие тянули в свою сторону колеблющихся.

Тогда Роджерс, прекрасно разбиравшийся в тонкостях психологии своих бывших товарищей, сделал незаурядный ход: он назначил судьей города Нассау бывшего пиратского капитана Томаса Бёгеса. Это было оценено по достоинству, и довольно скоро на Багамских островах наступило относительное спокойствие.

Как и Морган, Вудс Роджерс умер в собственной постели в 1732 году, на семнадцать лет пережив своего приятеля Дампира, и почтить его память вышло на улицы все население Нассау.

Кажется, одна только Голландия — страна еретиков — из всех ведущих государств Европы черпала из собственного кошелька, не заглядывая в соседские.

Голландская Ост-Индская компания, завороченная блеском своих флоринов, не желала вкладывать их в сомнительные предприятия, не сулящие быстрой и верной прибыли. Поиски Южной Земли, Северо-Западного и Северо-Восточного проходов, затянувшиеся уже на два столетия и стоившие жизни тысячам моряков, сделались притчей во языцех, хотя именно в ходе этих поисков были совершены основные географические открытия. Воротилы компании, однако, хорошо помнили первое и ничего не желали знать о втором. Открытия — для географов, а их интересует только торговля.

Примерно так же рассуждали англичане и французы, вдоволь успевшие хлебнуть собственной крови и на время удовольствовавшиеся тем, что имели.

Заключение в августе 1721 года Ништадтского мира между Швецией и Россией, превращение Швеции чуть ли не в захолустное королевство, а России — в первостепенную империю, владеющую всей восточной Балтикой, заставили Голландию по-иному взглянуть на вещи. Англия и Франция почти не имели интересов в море к востоку от Ютландии, зато Нидерланды с давних пор вели там крупную торговлю. Перемена партнеров не могла не встревожить. Петр, правда, с распростертыми объятиями встречал голландские

корабли, но это — сегодня, а кто знает, как все обернется завтра...

И тогда Генеральные Штаты вспомнили об одном чуде из города Мидделбург, многие годы с упорством Колумба досаждавшем им своими прожектами, связанными с поисками Южного континента, один нелепее другого. Он был и математик, и астроном, и драматург, и картограф, и географ, и купец — и все с приставкой «любитель». Его звали Аренд Роггевен, и мечтой всей его жизни было увековечить свое имя на географической карте, желательно где-нибудь в южном полушарии.

Однако Ост-Индская компания, как уже сказано, наложила решительное вето на поиски еще одной Южной Земли, ей вполне хватало обнаруженной Тасманом Австралии. Голос Аренда не был услышан. В конце XVII века его поддержала было конкурирующая Вест-Индская компания, но грянула англо-французская война, а в южных морях стало и вовсе опасно показываться: там бесчинствовал «пират номер один» Уильям Кидд.

Однако упрямец из Мидделбурга не сдавался. Даже на смертном одре он грезил Южной Землей и заставил своего сына Якоба поклясться, что тот доведет дело до конца, что он найдет Южную Землю.

Якоб поклялся.

Но наступило новое столетие, а с ним война за «испанское наследство». Какая уж тут география...

Верный клятве, Якоб все же отправляется в 1706 году в южные моря, но в совсем другой ипостаси: он — нотариус судебной палаты в Батавии. Шесть лет спустя Якоб Роггевен уже советник юстиции и член Высшего юридического совета дальневосточных колоний. Пост достаточно солидный для того, чтобы заставить себя выслушать.

Директора Ост-Индской компании со всяческим вниманием выслушали господина советника юстиции. И отказали.

Оставался последний шанс.

Сразу по окончании войны за «испанское наследство» Якоб возвращается в Голландию и предстает перед правлением Вест-Индской компании. Был 1714 год, лето. Только что отгремела морская баталия при Гангуте, положение на Балтике становилось катастрофическим...

И снова отказ. Но не окончательный. Вест-Индская компания намеревалась играть только наверняка. Она изучала вопрос и прикидывала возможные дивиденды.

Русские больше не тревожили шведов, Вест-Индскую компанию не тревожили мольбы Роггевена. Южная Земля, если это все-таки не Австралия, никуда не денется, директора компании совершенно точно знают, где она находится: на двадцать седьмом градусе южной широты. Об этом известил человечество Лайонел Уофер, англичанин, спутник пирата Эдуарда Дейвиса, в своей книге, напечатанной в Лондоне еще в 1688 году, по горячим следам. А долготу Роггевен найдет сам...

Все внезапно и круто переменялось в июле 1721 года, когда стало известно, что шведы и русские то ли уже ведут, то ли собираются вести переговоры о мире. Ждать больше было нечего, наступило время действий.

Очень быстро нашлись в Текселе три вполне приличных корабля, способных выдержать все капризы океана, столь же скоропалительно были набраны команды для них — двести двадцать три человека, еще быстрее решился вопрос с двадцативосьмимесячным запасом продовольствия. Первоначальное название флагманского корабля теперь неизвестно: Роггевен сразу же переименовал его в «Аренд», отдав таким образом дань памяти своего родителя и фактического инициатора экспедиции. Два других носили имена «Тинховен» («Десять гаваней») и «Африканске Галей» («Африканская галера»).

В первый день августа корабли вышли в море, а в январе 1722 года подошли к мысу, носившему милое для сердца голландца название, к мысу Горн. С ними не было «Тинховена»: он растворился в густом тумане у северо-западных берегов Бразилии.

Жестокие ветры и течения гнали «Аренд» и «Африканске Галей» к югу. Вот пересечен шестидесятый градус южной широты. Но нет никакой возможности вырваться из плена стихий. В море бродят большие и маленькие айсберги, их становится все больше, волны приносят их откуда-то с юга. Роггевен знает: айсберги в таком количестве не плавают сами по себе, их уносит от берега. Значит, что же, впереди земля? Большая земля? Якоб делает абсолютно логичное заключение: впереди — Южная Земля, ибо еще южнее

уже просто ничего быть не может. Стало быть, это все-таки не Австралия, Абель Тасман ошибся. Но тогда, выходит, ошибался и Лайонел Уофер... И еще один достаточно уверенный вывод: Южная Земля, обетованный Рай, на поиски которого положено столько человеческих жизней,— это царство вечного холода, где не могут расти даже лишайники. Может, в тот момент ему вспомнилась достаточно уже хорошо известная Гренландия, где тоже вдоволь айсбергов и стужи.

Корабли уже вплотную приблизились к следующему градусу широты. Еще чуть больше двух градусов, каких-нибудь сто тридцать пять морских миль,— и была бы открыта Антарктида! Но корабли не были приспособлены к ледовому плаванию, да и команды, и сам Роггевен не были к этому готовы. Он приказал повернуть на северо-запад.

«Аренд» и «Африканске Галей» подошли к островам Хуан-Фернандес—излюбленному месту отдыха моряков, ставшему уже до некоторой степени традиционным. Здесь путь Роггевена впервые скрестился с путем Схаутена и Ле-Мера. И—приятная неожиданность: голландцев ждала здесь встреча... с «Тинховеном», давно уже списанным со счетов! Восстановив свои силы, запасшись рыбой, свежей зеленью, фруктами, прозрачной питьевой водой, голландцы не без сожаления покинули этот гостеприимный архипелаг, показавшийся им истинным Земным Раем. Роггевен приказал держать прежний курс.

Наконец двадцать седьмая параллель. Почти пятьсот лиг от побережья Чили—так, кажется, писал Уофер. Около трех тысяч километров. А если точно—две тысячи семьсот восемьдесят. Если, конечно, англичане считали в общепринятых морских лигах... На современных картах это примерно сотый градус западной долготы.

Но там же ничего нет! Ничего, кроме океана!

Кляня на чем свет стоит англичан и их историографов, Роггевен приказывает плыть дальше к западу, придерживаясь двадцать седьмой параллели.

Снова лаг отсчитывает мили, десяток за десятком, сотню за сотней.

На рассвете 5 апреля с мачты донесся ликующий крик: «Земля!» Должно быть, в эту минуту Якоб Роггевен почувствовал себя новым Колумбом. День или два спустя он утвердится в этом мнении: голланд-

цы открыли абсолютно новую, никому не известную цивилизацию! Открыли тогда, когда никто этого не ждал, когда моряки, выкинув из головы все южные материки, готовились достойно встретить наступившую Пасху. Теперь все бросили свои дела и затаив дыхание наблюдали за гористой сушей, медленно наплывавшей из морских вод. Наконец-то Южная Земля! Или Земля Дейвиса, если угодно...

Все же англичане оказались правы в своих вычислениях: эта земля лежала точно на двадцать седьмой параллели и в пятистах лигах от... островов Хуан-Фернандес, где Дейвис, спасавшийся тогда от погони, провел, вероятно, немало дней. Если этот архипелаг считать крайней территорией Южной Америки, тогда все сходится. От сотого градуса, где обычно искали Землю Дейвиса, она расположена на пятьсот шестьдесят морских миль к западу, на  $109^{\circ}22'$  западной долготы.

Голландцы, как и Дейвис, увидели сушу на рассвете, когда океан еще подернут ночной дымкой,— часа за два до восхода солнца. Когда оно взошло, стало ясно, что это не материк, а большой и к тому же обитаемый остров. В лучшем случае—предвестник Южной Земли, как Эспаньола оказалась предвестницей Американского континента. Его окрестили островом Пасхи. Как вскоре выяснилось, туземцы называли свою землю Рапануи. Или Те-Пито-о-те-Хенуа.

Фортуна сыграла с Роггевеном забавную шутку: совсем недавно всего сто тридцать пять миль отделяли его от Антарктиды, подлинной Южной Земли (южнее не бывает!),— а теперь он не сумел оценить в должной мере открытие острова Пасхи, чьи мегалитические платформы и статуи перевернули вскоре все представления ученых о морских трассах перуанцев и океанийцев, чью письменность не в состоянии расшифровать самые хитроумные компьютеры и чье население относят то к одной, то к другой этнической группе, конструируя все новые и новые гипотезы. И еще: возьми Схаутен и Ле-Мер на каких-нибудь пару градусов южнее—остров Рапануи был бы нанесен на карты столетием раньше...

Ровно через неделю Роггевен счел, что ему больше нечего делать на этом Богом забытом клочке земли. 12 апреля его корабли подняли паруса и двинулись дальше вдоль двадцать седьмой параллели. Голландцы уже

мало надеялись на то, что остров Пасхи является предвестником Южной Земли, но все же, скорее для очистки совести, решили довести начатое до конца. Когда стало окончательно ясно, что материка в этом районе нет, Роггевен приказал держать на северо-запад. Через несколько дней эскадра пересекла Южный тропик, а еще через месяц плавания Роггевену пришлось призвать на помощь все свое мастерство судоводителя, лавируя в паутине атоллов и коралловых рифов.

То был архипелаг Туамоту, раскинувшийся между Маркизскими островами на севере и островом Таити на юге. Архипелаг, где когда-то Схаутен и Ле-Мер сделали столько блестящих открытий. Несчастливая звезда привела сюда голландцев на этот раз: архипелаг беден водой и провизией, подступы к островам ошестинены коварными рифами, словно пасть пираньи, жители насторожены и не склонны удовлетворять капризы белых людей. Усталость давала о себе знать, чувства матросов, изнуренных эпидемией цинги, притупились, и расплата за беспечность не заставила себя ждать: в последних числах мая на рифах атолла Такапоту погибла «Африканске Галей», а еще несколько дней спустя только чудом избежали той же участи «Аренд» и «Тинховен». С огромными трудностями Роггевену удалось все же найти выход из этого лабиринта, где невидимое чудовище с отменным аппетитом пожирало вторгшихся в его владения людей.

На атолле Макатеа — зеленом оазисе среди бесплодных нагромождений коралловых скоплений — моряки надеялись привести себя и свои корабли в порядок, как следует отдохнуть. Но, видимо, у них сильно сдали нервы: ни с того ни с сего голландцы начали палить из ружей в толпу туземцев, с любопытством следивших за приближением шлюпок. Последствия не заставили себя ждать: день спустя, 3 июня, Роггевену пришлось хоронить десятерых своих спутников, попавших на берегу в засаду, а к судовым лекарям выстроились очереди ушибленных и изувеченных градом камней. Так еретики (ими Данте заселил шестой круг Ада) встретились с нехристями — жителями первого круга.

На «Аренде» был срочно созван офицерский совет. Решение его единодушно: поскорее уносить ноги из этих небом проклятых мест. Сперва в Батавию, потом домой, в Голландию.

Корабли повернули на юго-запад и мимо Таити вышли к архипелагу, которому Кук присвоит впоследствии название островов Общества и где Роггевен нанес на карту два неизвестных дотоле атолла. Дальше на их пути лежал вулканический архипелаг Самоа: между этим архипелагом и Фиджи проложили некогда свой курс Схаутен и Ле-Мер (вообще маршрут Схаутена и Ле-Мера в Тихом океане поразительно совпадает с маршрутом Роггевена, они идут параллельно: по-видимому, воротилы Вест-Индской компании, разрабатывая инструкции для Якоба, интересовались не только отчетами зарубежных путешественников, но и своих, отечественных). Роггевен дополнил карту восточной части архипелага Самоа островами Мануа и Ту-туила (этот остров он назвал в честь «Тинховена», первым его обнаружившего), а центральной — островом Уполу, коему Роггевен присвоил имя города Гронингена.

Это были последние открытия экспедиции Роггевена. Цинга лишила его трети людей. Погибшую «Африканске Галей» вполне можно было бы полностью укомплектовать экипажем мертвецов — и она не стала бы чем-то из ряда вон выходящим. Статистика в то время не велась, но судя по уцелевшим отчетам капитанов самая высокая смертность среди моряков была в голландском флоте. Не случайно, видно, корабли-призраки получили имя «летучих голландцев».

От Новой Гвинеи курс Роггевена буквально совпадает с курсом Схаутена и Ле-Мера, а также Тасмана. Иначе и не могло быть: другого пути в тех местах не знали. Обогнув с юга Целебес, «Аренд» и «Тинховен» прибыли в Батавию в последних числах сентября.

Однако Роггевену пришлось пройти путем Схаутена и Ле-Мера до конца. Батавский губернатор, марионетка в руках Ост-Индской компании, арестовал по требованию ее директоров «Аренда» и «Тинховена», и Компания пустила корабли с молотка, возместив таким способом «ущерб от незаконного вторжения в воды, зарезервированные ею для своей торговли».

Роггевен, прекрасно знакомый с юридическим крючкотворством, не дал себя арестовать и отправился на собственные средства в Голландию. В июле 1723 года он уже был в столице и при содействии Вест-Индской компании засел за изучение документов суда над Схаутеном и иска отца Ле-Мера к Ост-Инд-

ской компании. Сходство ситуации было просто анекдотическим! Одинаков был и финал. Ост-Индская компания возместила ему все расходы, связанные с переездом из Батавии в Голландию, и выплатила сто двадцать тысяч гульденов, возвратившихся в казну Вест-Индской компании, за проданные корабли.

Якоб Роггевен оказался «на ноле», его материальное положение стало хуже, чем до путешествия, когда он имел достаточно весомый заработок в роли нотариуса. Ему уже было заметно за шестьдесят, и он решил, что самое время подумать о самом себе. По примеру Дампира он усаживается за обработку дневника своего путешествия. Тем временем один из его спутников, немец Карл Фридрих Беренс пишет собственную версию — «Путешествие по южным странам и вокруг света в 1721—1722 годах». Увы, обе книги увидели свет много позже смерти Якоба Роггевена, воследовавшей в феврале 1729 года в собственном доме в Мидделбурге. Единственное, что он успел сделать до наступления своего рокового часа, — это принять участие в составлении новейшей книги по географии, в компании именитых ученых того времени.

Плавание Роггевена стало последним вкладом Голландии в историю освоения мира. Ему повезло открыть «всего-навсего» новую цивилизацию. Меркантильных голландцев это мало интересовало. Роггевен не сделал главного — он не нашел Южную Землю.

А после него искать неуловимый материк стало уже некому. Голландия вслед за Испанией и Португалией утратила первенство на море. Ни одно голландское имя не будет больше вписано в Золотую книгу географии.

## Фрагментарий шестой

### РОССИЙСКИЕ МОРЯ

Россия не дала миру выдающихся пиратов и не участвовала в дележе заморских колоний. Она дольше других европейских государств развивалась сама в себе, и они, эти государства, быстро и охотно приучили себя к мысли, что это сугубо сухопутная держава. Забыты были походы Олега, Игоря и Святослава.



Забыт штурм Конунгахеллы. Забыты жестокие морские сражения новгородских купцов с балтийскими пиратами. Забыто было все, кроме того, что у России нет флота.

А он был. Об этом хорошо помнили турки. Что же, турки — они и есть турки, презрительно пожимали плечами в Мадриде и Лисабоне, в Париже и Лондоне, в Амстердаме и Стокгольме, разве можно считать флотом челны малороссийских казаков?

Да, в чем-то они были правы. «Морская держава — без побережья, без колоний, без торгового флота. Можно ли при этом не прыснуть со смеха?» — рассуждал Петр Яковлевич Чаадаев, вполне справедливо. Россия действительно не имела флота в привычном понимании этого слова. Потому что не имела морей, пригодных для нормальной навигации. Реки и полярные бассейны — вот все, чем она располагала. Не развернешься, если и захочешь. Но уж здесь-то Россия давала все, что могла. Десятков семь разных типов судов и суденышек бороздили принадлежавшие ей воды, три четверти всех грузов перевозились в России водой.

А точнее — не типов, а названий, за которыми нередко могло скрываться одно и то же. Не мудрствуя особо, русские плотники называли спускаемые ими на воду суда то по материалу, из коего они скроены, то по месту изготовления, то по основной детали конструкции. Эта традиция дожила до XIX века, а порой дает о себе знать и в наше время, когда на пороге уже век XXI.

По материалу можно получить некоторое представление о флоре страны и ее климатическом поясе. Об этом поведают такие суденышки, как дуб, дубас, осиновка.

По месту изготовления вполне можно изучать географию русского судостроения, ее реки, озера и пристани: белозерка, гдовка, гусяна, енотаевка, коломенка, мариинка, мокшана, ржевка, романовка, унжанка (или унжак), устюжна.

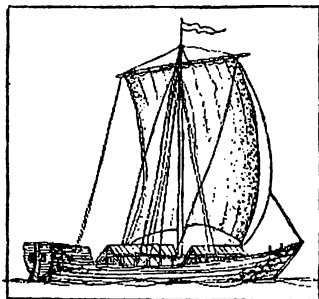
Сами за себя говорят такие названия, как дощаник, дубель-шлюпка, раньшина, расшива, струг, стружок, тюленька, шитик, шхербот. Или такое широко распространенное и очень выразительное народное название, как «душегубка», собирательное для всех конструктивных типов.

За сотню лет до татарского нашествия киевский князь Изяслав Мстиславич хаживал по Днепру на палубных судах с высоким фальшбортом и мощной потесью – рулевым веслом, а новгородские струги, под завязку нагруженные мехами и шкурами, воском и салом, дегтем и смолой, развозили свои товары по всей Балтике вплоть до Ютландии и по Белому морю до самого Мурмана.

Сновали по Волге и Дону плоскодонные новгородские шитики, звучно хлюпая веслами, ходуном ходившими в деревянных колышках-уключинах – шкармах (в них нетрудно узнать древнегреческие скалмы), и надув свой единственный парус из рогожи или оленьих кож – большой, четырехугольный – на единственной мачте. И вез каждый из них по полторы, по две тысячи пудов разного груза. А и весь-то шитик был метров пятнадцать в длину да три в ширину. Раньше скелет шитика сшивался кожей, лыком или ивовыми прутьями, а к нему пришивались доски обшивки, подобранные вгладь. Потом пошли в дело гвозди и нагели, а название осталось. Днище его напоминало колоду, выдолбленную из цельного ствола тополя. Цельнокроенным был и навесной руль. В центре судна были устроены трюмы, а над ними навес наподобие египетского, крытый берестой и – вторым слоем – досками. Этот навес не только оберегал груз от дождя, но и укрывал людей от непогоды, хотя для этого существовала еще и кормовая каюта.

За шитиками поспешали ушкуи – не только по Волге и Дону, а и по Двине, Печоре, Волхову, Оби, по берегам и островам Каспия, Белого, Черного и Балтийского морей. Нерусское это название, произошедшее от древневепского «ушкой» – лодчонка, знали по всем морям, озерам и рекам России. А родилось оно, говорят, в Новгороде. В отличие от шитика, это было скорее боевое судно, о чем свидетельствует и численность команды – от тридцати до пятидесяти человек.

Из промысловых судов самое знаменитое – беспя-



Шитик

лубный парусно-весельный карбас, строившийся из хвойного леса. Это название, тоже вепсское — karbaz — превратилось у финнов в karvas, то есть в карву (сnekкью), и означало «маленькую скафу», уводя в античные времена. А другое значение финского karvas — черный (в смысле горький, суровый) заставляет вспомнить «черные корабли» Гомера! Обычная длина карбаса — метров двенадцать, ширина — два-три метра, как у шитика, то есть их строили в пропорции 1:4, но и вариаций было предостаточно. Осадка — меньше метра — позволяла карбасу промышлять зверя на мелководьях, а деревянные полозья, идущие по днищу параллельно килю (переосмысленные шверцы), делали его остойчивым и позволяли в случае чего вернуться домой «по льду, аки посуху» или перебраться из одной полыни в другую.

Такие же полозья имела и осиновка — цельнодолбленое суденышко поморов, способное с одинаковым успехом передвигаться в любую сторону благодаря острым штевням. Греки называли такие суда бипрорами — двуносими, принятые с XVIII века слова «амфипрора» и «амфидрома» — также греческие и означают то же самое. Если карбас имел две мачты с рейковыми или шпринтовыми парусами, то осиновка — только одну, приспособленную для шпринтового паруса.

Вариантом осиновки можно считать сходный с нею по размерам и назначению тройник, имевший одну мачту и три пары весел, рассчитанные на управление тремя гребцами. В противоположность осиновке штевни тройника были сильно скруглены.

Ко времени путешествия Истома в северных морях и на сибирских реках появился новый тип судна — плоскодонный однопалубный коч, откровенный родственник когга, и был изобретен ветромет — деревянный компас с тридцатью двумя румбами. Длина коча колебалась от шестнадцати до двадцати четырех метров, а осадка в пределах метра — как у карбаса. Он имел приподнятые нос и корму, его грузоподъемность не превышала шестидесяти тонн. Дощатая обшивка пришивалась к шпангоутам гвоздями, нагелями и скобами и хорошо смолилась. Мачту, раскрепленную к бортам вантами, устанавливали в районе мидель-шпангоута. Навесной руль и прямоугольный парус на рее сообщали кочу скорость до восьми узлов.

Можно ли считать отдельным, самостоятельным типом судна тресколов раньшину – вопрос спорный. Ее название свидетельствует лишь о том, что она раньше других выходила на промысел – когда лед еще не сошел. Но раньшиной – в противоположность поздняку – мог считаться, например, карбас по отношению к осиновке или осиновка по отношению к шитику. Единственными признаками раньшины называют сильно наклонный форштевень, позволявший ей подминать под себя льдины, и округлое днище яйцевидной формы, хорошо противостоящее давлению льдов, – детали, свойственные и современным ледоколам.

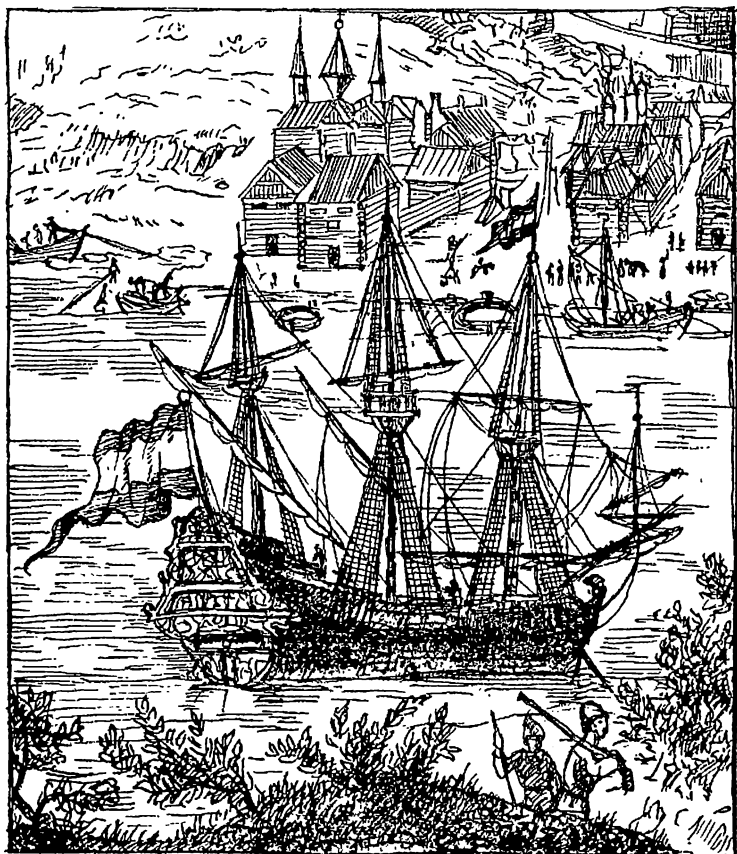
В царствование Ивана Грозного закладываются крупные судостроительные верфи в Казани и Астрахани. Борис Годунов делает первые серьезные попытки превратить Россию в морскую державу. Его посол Афанасий Власьев закупает в ганзейском городе Любеке два больших мореходных корабля и приводит их в Архангельск. Однако традиции пересилили, поморы остались верны собственным, дедовским типам.

Но покупка европейских кораблей не осталась незамеченной. Раз приобретают – значит, есть для чего. По советам своих восточных экспертов польский король Сигизмунд III предлагает Годунову совместное владычество над Балтийским морем (принадлежавшим по существу шведам) и Черным (где всю хозяйничали турки). Годунов согласен, но Сигизмунд выдвигает такие условия, что ни о каком сотрудничестве не может быть и речи.

Вторая попытка России выйти на морские просторы имела место в 1634 году, когда в Москву ко двору Алексея Михайловича прибыло голштинское посольство. На этот раз, как уже говорилось, соглашение было достигнуто, и голштинские корабли, присланные герцогом Фридрихом, совместно с русскими спустили-таки на воду парусно-весельного «Фредерика». Надо полагать, что это судно если и не было последним словом кораблестроительной европейской техники, то во всяком случае должно было соответствовать некоему среднему уровню. Но чего – торгового корабля или все же военного? Во всех источниках «Фредерик» именуется купеческим судном. Есть, однако, два обстоятельства, вносящих известную долю скепсиса в это утверждение: численность команды (семьдесят восемь человек!) и наличие судовой артил-

лери. Зачем все это торговому судну? Чтобы охранять шелка, которые оно должно было закупить в Персии? Да и параметры «Фредерика» больше подходят военному кораблю: тридцать пять метров в длину, около двенадцати в ширину, двухметровая осадка, три мачты и двадцать четыре весла. Вот, кстати, еще и третий признак – весла. На кораблях такого класса их имели только пираты.

Завесу над предназначением «Фредерика» приподнял тридцать пять лет спустя военный корабль «Орел», спущенный на воду в 1669 году в селе Дединове



«Орел». Рисунок 1676 года

и построенный специально для *защиты* русских купеческих кораблей в Каспийском море — том самом море, где бесславно почил «Фредерик». Как и «Фредерика», «Орла» строили иноземные мастера (на этот раз голландцы — ван Буковен и Гельт) при участии русских (Полуектов и Петров). И этот бесспорно уже военный корабль был рангом ниже «Фредерика»! Он был на семь метров короче, на пять уже, имел на полметра меньшую осадку, его смешанный голландско-русский экипаж насчитывал лишь шестьдесят человек. Сколько пушек имел «Фредерик» — неизвестно, но, думается, не меньше тех двадцати двух, что были установлены на «Орле».

Центры русского судостроения располагались тогда прежде всего на Волге, отчасти — на Днепре и на Дону. Местные корабли бесперебойно спускали на воду суда с обшивкой внакрой (набойни) или вгладь (насады) — дощаники, каюки, кладни, кочи, лодьи, струги, чайки. На всех на них, по словам немецкого ученого Адама Олеария, посетившего Московию в первой половине XVII века, нападали на людей, словно львы, казаки — «жестокий, бесчеловечный народ, любящий разбой более Господа Бога своего».

С весенним половодьем, в мае или июне, суда пускались в путь, легко преодолевая мелководья благодаря своей малой осадке. Мель проходили, впрочем, впритирку, «почти постоянно ее задевая дном; корабль, можно сказать, скорее прыгал и как бы танцевал через мель, чем плыл через нее». Внезапный ночной стон воды грозил им гибелью, и лишь счастливый случай и виртуозность командира помогали завести якоря и сняться с мели, наматывая якорный канат на барабан. Канаты при этом часто рвались, и якоря оставались на дне. Поэтому на палубе рядом с капитаном («главарем») обычно присутствовал лоцман («вож», «путеводитель») из местных, знавший фарватер, как собственную спальню, а то и два.

Чаще других упоминаемым типом был плоскодонный струг. О его размерах может дать представление то, что на нем, кроме команды, нескольких легких пушек и припасов, умещались две сотни человек, а то и больше. С попутным ветром под небольшим своим парусом, поднимавшимся на съемной мачте, струг проходил за день верст сто двадцать. Плыть же на веслах против ветра или течения было сущим му-

чением. «Русские,—пишет Олеарий,—не имея ветра в точности позади себя, не плывут на парусах, но в лодке заносят вперед на  $\frac{1}{4}$  мили пути один якорь за другим, и затем 100 и более человек, становясь один за другим, с помощью каната из лыка тащат судно против течения. При этом они, однако, не в состоянии пройти в день больше двух миль (эта скорость близка к скорости передвижения греческих судов по Днепру, упомянутой Геродотом.—А.С.). Такие струги... внизу плоски, могут поднять 400—500 ластов и большую часть нагружены солью, икрой и соленою грубою рыбою». Проплывая мимо городов, со струга салютовали из пушек, а трубач исполнял нечто замысловатое.

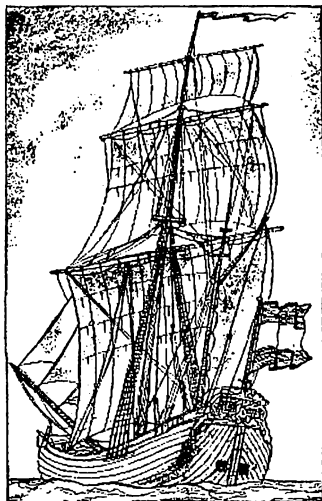
У струга была примечательная родословная. Он вел ее от ладьи скандинавского бога Фрейра, «сложенной из тонких дощечек»,—сnekкьи. К этому же семейству принадлежали и моносилы Киевской Руси, имевшие цельнодолбленный киль и наращенные борта, и карбасы. Струг с не меньшим правом можно назвать моносилом, чем мореходные Олеговы челны, штурмовавшие Царьград. Его длина достигала двадцати метров и относилась в среднем к ширине как 6:1, а осадка была менее метра. Примерно то же можно сказать и о новгородском дощанике, вплоть до количества команды. Видимо, это был тот же струг, только размерами в полтора раза больше и, вполне вероятно, не имевший цельнокроенного киля. Если струг можно без особых оговорок назвать универсальным, всеобщим типом, то дощаник получил распространение преимущественно на Дону.

Струг был непрочен и малоостойчив, поэтому он годился только для рек. Вот какую оценку, по словам Олеария, дали стругу персы, противопоставив ему свои собственные суда: в Астрахани на пристань «пришли и другие плававшие по морю персы, осмотрели корабль, удивляясь столь большой постройке, заявили, что он не пригодится на Каспийском море, где волны очень высоки и коротки, и что поэтому, по крайней мере, хоть мачты следовало бы укоротить. „Кюлзюм,—так называли они Каспийское море,—с тех пор, как по нем ездят, не видал еще столь большого судна”. Их персидские суда устроены как наши небольшие баржи; по форме своей они похожи на наши купальные ванны; они стоят очень высоко над водою,

скрепляются снизу доверху многими балками и поперечными брусьями, выходящими по обе стороны наружу и укрепленными с помощью клиньев. Посредине они совершенно открыты, не имеют помпы, так что воду приходится вычерпывать; у них только один большой парус, как у русских, и они не умеют лавировать. Поэтому, когда поднимается буря, они или с величайшей опасностью идут с ветром, или же принуждены бывают бросить якорь. Редко какое-либо из них решается выйти в море более чем на глубину в 10 сажен». В некоторых чертах это судно напоминает кочили ранний когг, например выступающими за пределы бортов бимсами, но и существенно отличается от него, что и подметил проницательный Олеарий.

«Большие струги» Олеарий называет «кораблями». Это не те «карабли», что упоминаются в русских летописях. Скорее, немецкий посланник проводит здесь параллель с хорошо известными в Западной Европе нао и нефами. По русским же меркам это мог быть или дощаник, почти ничем не отличающийся от струга, или... тот же неф, но только под его древнейшим скандинавским названием – буса: «быстрая»! Это прямой синоним древнегреческого «Арго», чье имя тоже означает «быстрая». Греки называли его «первым плавающим кораблем».

Европейские бусы, английские и голландские, были двухмачтовыми и предназначались для лова сельди. Хорошее изображение голландской бусы есть на картине Симона де Влигера «Морской пейзаж». Русские одномачтовые бусы XVII века, острогрудые, пузатые и крутобокие, были совсем иными. Как и нефы, они относились к разряду торговых – «круглых» – судов. Как правило, бусы строили из двух долбленных стволов, крепко состыкованных один с другим. Вместительные трюмы принимали до семидесяти тонн груза, обеспечи-



Буса конца XVIII века



вая рентабельность этого типа судна, просторные каюты («чердаки») в носу и в корме давали отдых капитану, кормчему, лоцману или почетному гостю, а носовой «чердак» служил также камбузом, простота конструкции позволяла построить их в течение месяца, причем корабельщики пользовались арабским способом строительства: доски сшивались лыком, все швы и щели дотошно конопатились, вместо металлических гвоздей в дело шли деревянные. С нефом бусу сближает, между прочим, то обстоятельство, что она точно так же не могла ходить галсами. Ее единственный прямой парус диктовал лишь один курс — вперед. Поэтому капитаны бус не рисковали терять из виду берег и при малейшем признаке перемены ветра кричали команду поднять маленький вспомогательный «гуляй-парус» — нечто вроде античного долона, чтобы юркнуть под защиту какого-нибудь мыска или излучины берега и дождаться там нужного ветра.

В XVIII веке, когда струг уже сходил со сцены, на смену ему пришел маленький волжский «стружок». Управляли им так же, как каноэ, пирогой или каяком, — двухлопастным веслом, но обычно не сидя, а стоя.

Можно полагать, что стружок — это переосмысленная эскимосская байдара, имевшая «женский» вариант (открытый умяк) и «мужской» (закрытый каяк) — смотря по тому, кто сидел за веслами, — и распространенная по всему Заполярью. Как и индейцы Северной Америки, эскимосы обтягивали корпус своих байдар шкурами, но не материковых животных, а морских — тюленей или моржей. Каркас представлял собой набор китовых костей и прутьев, туго связанных между собой сухожилиями или кожаными ремнями. Изнутри байдара имела поверх эластичного киля днищевый настил, а снаружи по бортам для лучшей остойчивости и плавучести прикреплялись надутые тюленьи шкуры. Эти чрезвычайно мореходные суда предназначались для транспортировки грузов и для охоты. Когда кочевое племя вознамеривалось поменять место жительства, в умяки, имевшие длину от семи до десяти метров и ширину метра полтора, укладывался весь скарб, и за весла садились женщины. Мужчины эскортировали их в более быстроходных и вертких каяках. Чтобы сблизить скорости обоих типов байдар, в носовой части умяка укрепляли для этого случая легкую мачту и поднимали на ней прямоугольный парус площадью

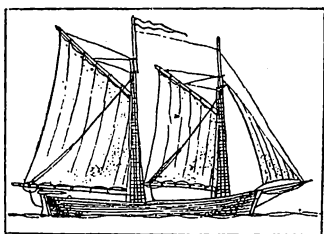
до десяти квадратных метров, сшитый из оленьих шкур или кишок. Умьяк был довольно вместительным (в нем могли находиться двенадцать человек) и в то же время легким и удобным для переноски по суше — для этого достаточно было шестерых мужчин.

Подобно тому, как из струга вышел стружок, так из байдары родилась в XIX веке на Дону небольшая байда — тоже предназначенная для транспортировки и рассчитанная на двенадцать человек. Байда имела высокие и плоские оконечности, позволявшие ей легко преодолевать речные мелководья и перекаты и причаливать в любой точке побережья, а управляться она могла то веслами, то шестом — по мере надобности — и подобно байдаре имела также короткую мачту, на которой поднимался небольшой треугольный парус.

На Днепре, на Дону, в Черном и Азовском морях в XVI—XVII веках наиболее привычными для глаза были чрезвычайно маневренные казацкие «чайки», организовывавшиеся нередко в большие флотилии и бросавшие дерзкий вызов могуществу Блистательной Порты. Кстати, само это название — турецкое, оно произошло от слова *şaike* — «лодка». Но в его родословной числятся и арабская шайти, и итальянская «стрела» — саетта. Недаром современники сплошь и рядом сопоставляли чайки с итальянскими и испанскими судами. Так же назывался и экипаж этого плоскодонного беспалубного челна, пиратский в самом полном смысле этого слова: чайка, или шайка. Это название стало термином, обозначающим пиратское судно вообще или любую разбойничью компанию.

Большие чайки строились чаще всего на специально оборудованных верфях на островах в окрестностях Никополя и достигали двадцати метров в длину, четырех в ширину, а высота их борта от днища до планширя обычно равнялась ширине судна. По способу строительства они ничем не отличались от стругов: основу корпуса составлял внутренний киль из мягких пород дерева, и к нему наращивались борта. Доски подбирались внакрой и прибивались металлическими или деревянными гвоздями к еловым шпангоутам. Кроме того, они скреплялись друг с другом.

Внутри корпус чайки был разделен сплошными переборками, игравшими попутно роль бимсов, на шесть отсеков. Экипаж мог составлять полсотни чело-



Дубас середины XIX века

век, а подчас и до семидесяти, и размещался в четырех средних отсеках, самых крупных — между крайними переборками. В каждом были три-четыре пары гребцов. Носовой и кормовой отсеки, одинаково заостренные в своих оконечностях и поэтому треугольные в плане (это судно было амфипро-

рой), служили складами продовольствия, оружия или амуниции. Там же находились и рулевые со своими загребными веслами: на чайках их было двое. По-видимому, в штевневых отсеках устанавливались и пушки — не менее двух фальконетов и не более шести. Средняя переборка была шире других — в ней устраивали степс для небольшой мачты с рейковым парусом.

По бортам чайки крепились лыком наподобие привальных брусьев связки сухой соломы, тростника или камыша. Эти поплавки, игравшие ту же роль, что надутые тюленьи шкуры байдар, принимали на себя вес судна в случае пробоины или перегрузки после очередного набега и могли использоваться как индивидуальные спасательные средства — стоило лишь развязать или перерезать удерживающее их лыко. Но в первую очередь — они надежно предохраняли чайку от опрокидывания при большой волне.

К началу XVIII столетия из чайки и струга развился новый тип судна — дуб, чье название свидетельствует о материале, из коего он был скроен. Дуб имел две мачты, и его основным двигателем был, естественно, парус. Размеры его остались теми же, что у чайки, с незначительными отклонениями в ту или иную сторону. Но это судно было килевым, могло быть как беспалубным, так и палубным, и имело транцевую корму с навесным рулем, за которой, как правило, тащилась на привязи судовая шлюпка. Одна из разновидностей этого судна известна также под именем дубас — так называли лодку-однодеревку или баржу, преимущественно на реке Буг.

XVIII век стал рубежным в истории русского судостроения и мореплавания. То, к чему стремились, но не

могли достичь Иван IV, Борис Годунов и Алексей Михайлович, оказалось под силу Петру Первому. По примеру своих предшественников он обратился к опыту Западной Европы, что вполне естественно, ибо в России учиться было не у кого, а на «изобретение велосипеда» не было времени да и охоты.

Немец Тиммерман построил ему бот – «дедушку русского флота».

Голландские корабли в 1694 году строят первые русские фрегаты на верфях Архангельска и Антверпена, а у себя на родине – заказанные Петром фрегат «Св. Пророчество» и галеру. Англичане в это же время продают России транспортное судно «Фламов».

Голландские мастера строят в 1696 году в Преображенском и Воронеже первые русские боевые галеры высшего ранга: «Святой Марк», «Святой Матвей», «Принципиум», «Апостол Петр» и «Апостол Павел».

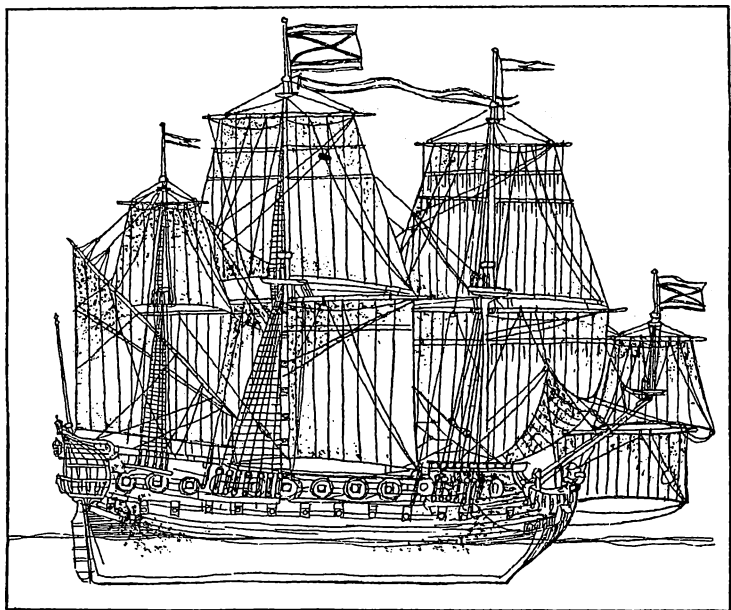
В 1698 году Петр выписывает оптом из Англии почти шесть десятков корабелов. В этом же году лорд-адмирал Кормартен присылает ему в подарок двадцатипушечную яхту «Транспорт Ройял» («Королевский транспорт»), построенную по чертежам его светлости.

В 1700 году спущен на воду корабль «Гото Предистинация» («Божье Предназначение»), построенный по английским чертежам, но русскими корабелями под руководством голландского судостроителя Питера ван Карлскрона, тезки царя.

Эти примеры можно значительно умножить, и только самые закоренелые «квасные патриоты» могут еще сегодня с упорством, достойным лучшего применения, доказывать недоказуемое – что русский флот, подобно древнегреческой богине Гее, обязан своим рождением самому себе. Такие потуги высмеял еще голландский поэт Вондел:

Кого древнейшими почесть из мореходов –  
Об этом длится спор среди множества народов...  
Тот – создал галеас, сей – выстроил карраку,  
За первенство любой готов пуститься в драку,  
На каждый аргумент имеется ответ,  
И цель у всех одна: урвать приоритет.

Известно ведь, что нечто не рождается из ничего, тем более если рождению этого «нечто» предшествовали тысячелетия морской истории. Наоборот, честь и сла-



Первый русский линейный корабль «Гото Предистинация»

ва ученику, кто начал поздно, а кончил быстро, обогнав своих учителей. Стыдиться тут нечего. Да, первый русский военный флот не был русским ни по типам кораблей, ни по морской терминологии, ни по именам его создателей.

Но многое изменилось в 1701 году – в первом же году нового столетия, когда на Неве была одержана первая морская победа над шведами, а в Москве учреждена Школа навигацких наук. Преподаватели, правда, были сплошь англичане, соотечественники только что повешенного Уильяма Кидда, кроме одного – Леонтия Филипповича Магницкого. Но слушатели – русские. И им предстояло водить корабли, заложенные в 1702–1703 году на русских верфях русскими мастерами – выучениками голландцев и англичан. Верфь во Пскове и верфь в Соломбале, верфь в Новгороде и верфь в Тихвине, верфи на притоках Невы и наконец, в 1703 году, на самой Неве – Адмиралтейство, жемчужина в короне судостроительных предприятий.

За пятнадцать лет, ко времени основания петер-

бургской Морской академии, Россия имела уже вполне приличный флот — около ста двадцати пяти судов разных типов, от кораблей до скампавей. Подавляющее их большинство было построено по иноземным образцам — английским, голландским и французским — с незначительными отклонениями от стандартных чертежей, и это сразу поставило новорожденный флот в одну шеренгу с флотами Западной Европы, хотя и не уравнивало его с ними: русские корабли не укладывались в рамки западноевропейских рангов. Скажем, на Западе корабль первого ранга должен был иметь от ста до ста тридцати пушек, русский имел от сорока четырех до девяноста, то есть охватывал сразу европейские ранги от второго до четвертого. И это тем более странно, что когда Петр вводил в 1722 году деление своего флота на ранги, суть подразделения кораблей была та же, и в ее основу было заложено количество орудий.

Петровские корабли (первый ранг) имели длину от сорока до пятидесяти пяти метров и были трехмачтовыми. Столько же мачт имели фрегаты (второй ранг), строившиеся по образцу французских или английских; их длина была поменьше — до тридцати пяти метров, а количество орудий колебалось от двадцати восьми до сорока четырех. Примерно такой же длины были двухмачтовые шнявы (третий ранг) с десятком-двумя пушек, а также суда четвертого ранга — плоскодонные прамы, трехмачтовые грузовые флейты, имевшие до дюжины орудий, одномачтовые грузовые буера, почти ничем не отличавшиеся от голландских, и все прочие суда, не укладывающиеся в параметры первых трех рангов.

В 1805 году, когда русский флот успел показать себя в многих славных баталиях, а корабли Крузенштерна и Лисянского поражали своим видом жителей Гавайских островов, была издана новая табель о рангах для российского флота.

К первому рангу относились корабли, или линейные корабли (линкоры). Этот ранг подразделялся на три класса: корабли первого класса имели не менее сотни пушек, второго — от семидесяти четырех до ста, третьего — от шестидесяти четырех до семидесяти четырех. Все они были трехмачтовыми, как при Петре, имели прямое парусное вооружение, две или три орудийные палубы и команду до восьмисот и даже до

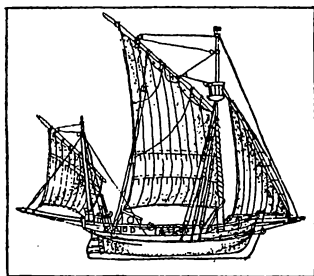
тысячи человек (на кораблях первого класса). Их основным назначением были морские сражения «в линии баталии», а также штурм городов и крепостей, сочетающийся с высадкой десанта.

Второй ранг составляли фрегаты, тоже трехмачтовые и с прямым парусным вооружением. Они также подразделялись на три класса – большие, или линейные, средние и малые, но и те, и другие, и третьи имели только одну закрытую батарейную палубу. Фрегаты первого класса несли сорок четыре орудия и выполняли те же задачи, что и корабли, второго – тридцать шесть, третьего – двадцать четыре. Фрегаты первых двух классов по своему огневому вооружению соответствовали мощи «барбарских кораблей» Азовской кампании, а фрегаты второго и третьего классов служили прикрытием для линейных кораблей.

Двадцати- и шестнадцатипушечные бомбардирские корабли составляли третий ранг. От фрегатов они отличались только размерами, мощностью артиллерии и ее действием: бомбардирские корабли вооружались мортирами и вели навесной огонь по цели, как бы бомбардируя ее с воздуха. Этот принцип был потом воплощен в минометах и гранатометах. Самым распространенным типом корабля этого ранга был бомбардир-галиот, или шихбомбарда, вооруженная мортирами и пушками и просуществовавшая в русском флоте с 1699 по 1828 год. Петр заимствовал ее у французов, когда планировал и осуществлял осаду Азова.

Суда четвертого ранга – тридцатитрехпушечные корветы – имели, подобно фрегатам, одну батарейную палубу с более легкими орудиями, такое же парусное вооружение, а нередко и сходное назначение. Но обычной их службой была крейсерская.

Наконец, «суда пятого ранга» было названием собирательным и в достаточной мере условным. Сюда относились все суда, уступающие в размерах корветам и в основном несущие вспомогательную службу. Самые малые из них могли иметь шесть орудий, самые большие – двадцать два. Бое-



Французский лоцманский шлюп

вые корабли этого ранга именовались шлюпами независимо от своего типа, а также катерами — по одноименному типу, небоевые — транспортами. Правда, что касается шлюпа, то так чаще всего называли небольшой трехмачтовый корабль, несший около двух десятков парусов. Все основные паруса (по три на каждой мачте) были прямыми, за исключением трапециевидной бизани, а набор дополнительных состоял из косых: бомквивер, квивер, фор-стень-стаксель, грот-стень-стаксель, грот-брам-стаксель, апсель и несколько лиселей.

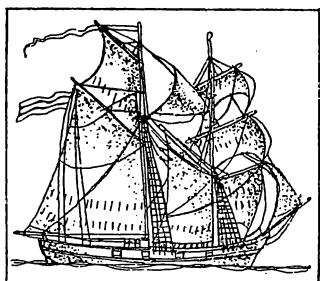
Наиболее характерными представителями боевых кораблей этого ранга были одномачтовые легковоруженные катера и яхты. Оба эти типа имели косую парусную оснастку и предназначались для посылок, разведки, связи — как бриги и люгеры, а также служили разъездными судами адмиралов, промерными и гидрографическими (в этом случае их именовали лодциями или лодчотами).

Транспорты можно считать промежуточным звеном между малыми боевыми кораблями (поскольку тоже были вооружены) и обслуживающими. Как линейные корабли и фрегаты, они делились на три класса — большие трехмачтовые с корабельной парусной оснасткой, средние двухмачтовые с оснасткой, как у бригов, бригантин или шхун, и малые одномачтовые с катерной, люгерной или яхтовой оснасткой. Собственно, любой тип судна с указанной оснасткой мог быть приспособлен под транспортные цели. В судах первых двух классов для этого случая максимально, насколько это возможно, расширяли трюмы и подпалубные пространства, а в бортах иногда прорезали лацпорты.

Обслуживающие, или портовые, суда занимались погрузкой-выгрузкой боевых и транспортных кораблей и их буксировкой. Характерным представителем этого вида был плоскодонный парусный флашхоут, чья осадка позволяла ему работать и на реках или мелководьях. Эти суда, как правило, не имели никакого вооружения.

За строительством русского флота и за его действиями на морях и реках зорко присматривали трое святых — Николай, имевший свой кафедральный собор в Петербурге, Григорий Великий в Армении, которому был





Русская черноморская бригантина, 1859

посвящен главный собор Черноморского флота в Николаеве, и Андрей Первозванный, незримо присутствовавший на каждом российском судне, чей кормовой флаг нес изображение его мученического креста.

Особенно почитался Николай — так сказать, Бог-отец внутри этой троицы. На Руси его звали Николой Морским, он покровитель-

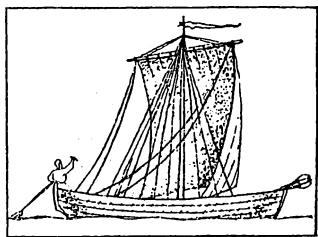
ствовал и морякам, и судостроителям — пильщикам, столярам, конопатчикам, кузнецам, но прежде всего плотникам. Под его присмотром помор Яков Невейцын, один из двадцати восьми участников экспедиции Кузьмы Соколова 1714 года, построил в Охотске лодью «Восток» длиной семнадцать метров и шириной шесть, выдержавшую, по меньшей мере, два плавания в суровейших условиях — самого Соколова, затем пять лет спустя Никифора Трески (это был его второй рейс на «Востоке»), первый он совершил вместе с Соколовым и Невейцыным) с Евреиновым и Лужиным. «Восток» положил начало формированию Сибирской флотилии — зародыша современного Тихоокеанского флота.

С благословения Николая пели по всей России десятки тысяч топоров, помечая стволы в лесах и специально выращивавшихся заповедных корабельных рощах — из этих будут хорошие кили, а из тех мачты, а прочие на шпангоуты да бимсы сгодятся. (За браконьерскую порубку в тех лесах да рощах — всю жизнь потом не расплатишься; если оставят жизнь.) Звенели пилы, бухали молоты, остро пахло пенькой и варом, заводились песни плотницких артелей. Бродячих таких артелей, человек по десять-пятнадцать в каждой, объявилось тогда видимо-невидимо, и товар они давали качественный, а главное — быстро. Судостроительными, плотницкими становились иногда целые деревни, и все они были наперечет в Адмиралтействе: это они строили по его заказу шлюпы и катера, яхты и флашхоуты, транспорты и вообще все корабли пятого ранга. Для такого дела нанимали сразу пять-шесть артелей, а те уж сами выбирали над собой «голову».

Это уже был век девятнадцатый, век новых судо-

строительных традиций. Назови реку — и тут же тебе перечислят, какие суденышки ходят по ней. Назови судно — и без расспросов ясно, откуда оно родом. Гребные и парусные, килевые и плоскодонные, большие и малые, тупорылые и остроносые, с обшивкой вгладь и внакрой, палубные и открытые... Музей на воде, живая энциклопедия русского судостроения!

Плыли вверх-вниз по Волге плоскодонные и плосконосые бударки с одной или двумя мачтами — не редкостью было повстречать их и на Каспии. Как и грузовую одномачтовую или двухмачтовую асламку десяти-двенадцатиметровой длины — с огромным прямоугольным парусом, транцевой кормой и очень наклонным форштевнем. Сновали маленькие парусно-гребные шитики с прямоугольным парусом и нерусским названием «киржим». Важно проплывали неповоротливые, грузные транспортные «коренные», заглядывавшие и в Оку. Рядом с ними витязями выглядели нижеволжские двухмачтовые енотаевки до пятнадцати метров длиной, степенно несли гафельный парус на задней мачте и прямой на передней, более низкой мачте почти в центре палубы. Наклонный форштевень (до сорока пяти градусов) и отвесный ахтерштевень придавали енотаевке сходство с асламкой или дощаником, а также с лодками остяков. Тяжело разрезали волжскую воду большие грузовые межеумки с обширным рейковым парусом и мокшаны, заходившие в Волгу с Оки, а туда — с реки Мокши. Собирало толпы на берегах Волги и Камы диво дивное и редкостное — «коноводное судно», где ходившие по кругу лошади вращали вертикальную вертушку и тем приводили судно в движение (на таком прокатился однажды французский писатель Теофиль Готье); тащило оно на себе до семисот тонн груза да еще баржу за кормой, нагруженную вдвое против этого, и за светлый день покрывало расстояние верст в десять. На Волге, на ее притоках и в Каспии можно было легко повстречать почти двадцатиметровый несамоходный бархот и трудноотличимую от него плоскодонную беляну, огромную неповорот-

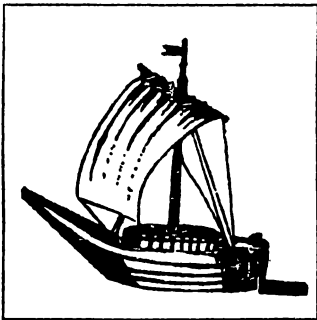


Киржим



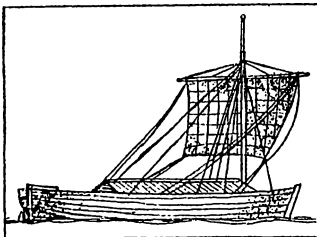
Дошаник

единственным – но каким! – прямоугольным парусом. Вниз по реке она могла сделать верст восемьдесят в полном грузу – до трехсот тонн, вверх ее тащили бурлаки.



Остяцкая лодка

байкак, имевший парусную оснастку любого вида и рулевое весло, хотя и навесной руль, длинный и плоский, был на нем в порядке вещей. Руль с румпелем



Межеумок

ливую грузовую плоскодонную баржу гусяну и килевой бомшхоут, выполнявший те же работы, ярославскую романовку и парусную каспийскую тюленьку, беспалубный грузовой унжак (или унжанку) и рыбацкую астраханку. Наконец – «королева Волгиматушки» – расписная расшива до пятидесяти метров длиной и до пятнадцати шириной, с тридцатиметровой мачтой, белеющей своим

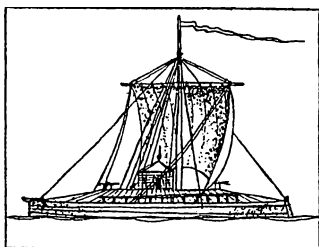
На Днепре – совсем иная картина. Заходили в него с Черного моря парусные дошаники, часто служившие жильем своим хозяевам. Развозила грузы одномачтовая тыквинка с узким прямоугольным парусом, заходила она и в Дон, и в Буг, и в речки поменьше. Рядом с ней великаном казался двадцатиметровый одномачтовый или двухмачтовый

имела и открытая грузовая «свойская лодка» с одной или двумя короткими мачтами, снабженными рейковым парусом, и с длинным веслом или шестом в помощь рулю. Байкак нередко путают с плававшими здесь же, между Смоленском и Оршей, байдаками, или берлинами, берлинками, известными также на Одере и

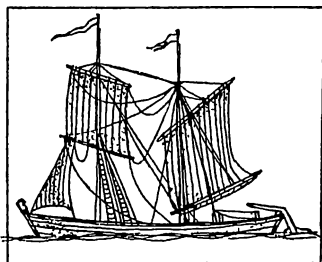
Висле. Их название произошло от украинского «берло» — палка, жезл, и это наводит на мысль, что первоначально они управлялись шестом, как римский контогон, тоже получивший свое имя от контуса — шеста. У черноморских берегов и в устьях рек привычными были парусный разведчик кирлангич, перенятый у турок (его название означает «ласточка») и парусно-гребной полупиратский лансон, грузовые и рыболовецкие двухмачтовые требаки, распространенные от Испании до Крыма, и хохлацкая парусная дубивка, тоже рыболовная, турецкий рыбачий парусник каик и его почти тезка — парусно-весельный каюк (их часто путают, приплетая сюда еще и эскимосский каяк). Такие же лодки ходили и по притокам Днепра, и по Западной Двине.

На Северной Двине были распространены полуторамачтовые грузовые шняки с прямым парусом на передней мачте и гафельным на задней. Они плавали и у побережий Белого моря, например, грузовые парусные маленькие облассы.

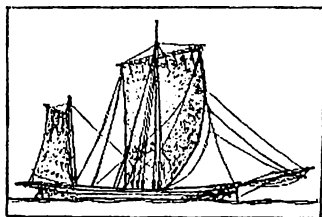
По Мариинской водной системе волжские суда ходили в столицу. Везли парусину и готовые канаты из Нижнего Новгорода. Везли дрова и всякую всячину. Дрова доставляли в Петербург сáдки — грубо сколоченные на скорую руку большие барки под просторным рейковым парусом, рассчитанные на одну ходку. По прибытии они и сами продавались на дрова, а если кто вызывался тащить ее обратно, чтобы сделать еще один рейс, тем Сенат предостав-



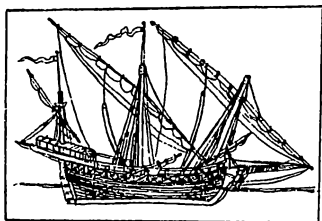
Мокшана



Днепровский байкак середины XIX века



Шняка



Французская пинка, 1790

лял разного рода льготы, и немалые. Через Неву перевозили людей и мелкие грузы гребные верей – тезки грузовых английских каботажных парусников. В устье Невы и в Финском заливе часто попадались парусно-гребные рыбацкие гдовки и одномачтовые палубные сой-

мы (от олонцкого *saimi* или финского *saima* – маленький палубный парусник). Бороздили воды Балтики большие грузовые парусно-гребные и парусные лайбы (финское *laiva* – лодка, судно), сторожили шхеры гребные скампавети и парусно-гребные туремы, исправно перевозили грузы по рекам и каналам плоскодонные палубные трешкоуты и беспалубные мариинки, изредка промелькивали парусно-гребные плоскодонные учаны новгородцев, в незапамятные времена заимствованные ими у тюркских народов, и торгово-промысловые пинки северян, перенятые в Петровскую эпоху у скандинавов.

Безопасность торговли и грузоперевозок в послепетровские годы охраняли военные корабли всех рангов, старые и новые. Из новых достоин упоминания голет (французское *goélette* – приморская ласточка) – так была названа легкая быстроходная двухмачтовая шхуна водоизмещением от пятидесяти до ста тонн и длиной до двадцати метров. Неплохую пару ему составлял двухмачтовый иол, имевший сходные характеристики. Его название произошло от норвежского *jöll* – долбленое корыто.

Все, что перечислено выше, едва ли составит и половину того, чем располагала «сухопутная держава» до того, как ее признали «морской».

Превращение сухопутной России в морскую было торжественно отпраздновано через полгода после заключения Ништадтского мира 30 января 1722 года.

Праздничное шествие из Всесвятского к Тверским воротам Кремля открывали двое саней великаньего размера. В первых, запряженных пятеркой лошадей и разукрашенных бубенцами и лентами, единственным седоком был арлекин, задававший тон всему празднеству. Во вторых санях важно восседал „князь-папа”

Конон Никитич Зотов, участник и герой недавних морских походов и контролер адмиралтейств-коллегии, в длинной мантии из красного бархата, опущенной горностаем. Рядом балансировал на бочке непременный Бахус. Дальше ехала свита, а замыкал эту первую часть шествия шут в санках, запряженных четверкой хрюшек.

И вот в Москву под гром салютов, сверкание фейерверков и удары литавр вступали корабли: две смазливые сирены тащили колесницу Нептуна, затем пара медведей влекла большую лодку, в коей гордо красовался „князь-кесарь” Федор Юрьевич Ромодановский, родственник Петра Первого по жене; на плечах его развевалась царская мантия, на голове блистала княжеская корона. Петр в форме морского капитана ехал следом на восьмидесятивосьмипушечном трехмачтовом корабле «Фридемакер», спущенном на воду год назад на петербургских верфях. Эту громаду, при всех парусах и полной оснастке, везли шестнадцать лошадей — четыре квадриги. (Вот случай, когда „ехать на корабле” — вполне уместное выражение!). Генералы и офицеры петровской свиты выделяли артикулы и показывали маневры. Далее „в кильватер” поспешала вызолоченная гондола Екатерины; наряженная восточнофризской пейзажкой, императрица выглядела станновато в собственной свите, маскированной „по-аравийски”.

Весь день длилось это шествие, лишь к вечеру втянулось оно в Кремль под непрерывную пальбу пушек. Тяжелые ворота захлопнулись, и бывшие при том иностранные дипломаты прозорливо отписали своим государям: „Похоже, обратной дороги для России нет”.



*Круг седьмой*

**ОБРЕТЕНИЕ  
РАЯ**





Если перелистать страницы истории пиратства и истории географических открытий на морях, обнаруживается удивительная вещь: и то, и другое, как по мановению волшебной палочки, внезапно обрывается в конце второго десятилетия XVIII века.

С открытиями понятно: наступило то самое затишье, отделяющее конец первого периода, завоевательно-торгового, от начала научного. То была пауза между двумя шквалами.

Что касается пиратства, то и тут все ясно: сами джентльмены удачи никогда особенно не грешили любовью к литературе, тем более что в подавляющем своем большинстве это были люди, в лучшем случае способные кое-как накорябать собственную подпись. И после того как в 1728 году пошли гулять по свету записки их неожиданного бытописателя «капитана Джонсона», после того как в 1732 году талантливый французский писатель Рене Лессаж издал «Приключения Робера Шевалье, по прозвищу Бошен, капитана флибустьеров в Новой Франции», придав книге вид «подлинных дневников канадского пирата



Бошена», после того как родились на свет Божий еще несколько подобных книг, куда менее талантливых,— после всего этого имени пиратов последующих лет, то есть не вошедших в книгу Дефо и его коллег по перу, можно обнаружить разве что в судебных архивах или торговых документах того времени. Нашим современникам, однако, кажется скучным копаться в архивной пыли, и поэтому во всех историях пиратства фигурируют и поныне одни и те же имена, даты и факты— те, что сочли достойным упомянуть «капитан Джонсон» и иже с ним. Правда, с незначительными разночтениями, отражающими степень эрудиции или внимательности того или иного автора (достаточно сопоставить хотя бы некоторые страницы «Пиратов» Хайнца Нойкирхена, «Истории морского пиратства» Яцека Маховского и книг Жоржа Блона). Особенно волнующие подробности, обрастающие все новыми деталями, сообщаются по сей день о Либерталии...

Так уж случилось, что всего через полгода или около того после выхода в свет книги Дефо скончался Якоб Роггевен, чье путешествие действительно прозвучало аккордом оборванной струны. После него в истории великих плаваний наступила затяжная пауза, и создается впечатление, что на всех морях разом наступили вожделенные мир и спокойствие.

Но это совсем не так— хотя бы потому, что этого попросту не могло быть: оставалось море, и оставались интересы разных государств в нем. Испания, Португалия и Голландия благоразумно отказались от дальнейших поисков неведомых земель и обдумывали, как извлечь максимальную пользу из уже имеющихся, обеспечив при этом их надежную защиту. Но оставались Англия (Великобритания с 1707 года) и Франция. Оставались пиратские гнезда в Карибском море, на Мадагаскаре, на островах Тихого океана. Оставалась и приобретала все больший размах работорговля, теснейше связанная с морским разбоем еще со времен Генриха Мореплавателя. Какое уж тут затишье...

В 1739 году Испания предприняла одну из последних попыток отстоять чудом сохранившиеся у нее после дележа «испанского наследства» крохи, на которые откровенно зарилась Англия. А в следующем году вспыхнула новая грызня, втянувшая в свою орбиту ведущие страны Европы,— на этот раз за «австрийское

наследство». В сущности это было продолжение войны за «испанское наследство», вызванное завещанием Карла VI—австрийского короля и императора Священной Римской империи, в течение четверти века домогавшегося испанского престола (это, между прочим, тот самый Карл, что науськивал царевича Алексея на его батюшку Петра Великого). В своем завещании Карл выдвинул требование «единой Австрии», то есть нераздельности владений австрийских Габсбургов—Австрии, Чехии, Венгрии, южных Нидерландов и северной Италии.

Война началась после вступления на престол его дочери—Марии-Терезии—вторжением прусских войск Фридриха II, затем предъявили свои права Бавария, Саксония, Испания и Франция. Участвовали в этой войне также Англия и Россия. В результате этой войны Пруссия получила часть Силезии, а все остальные владения Габсбургов остались при них. Снова Англия противостояла Франции, но теперь уже не только в Европе, а и в Америке.

В сентябре 1740 года от берегов Англии стартовала флотилия хорошо вооруженных кораблей. Их было шесть. На мостике флагманского «Центуриона» расхаживал взад-вперед Джордж Ансон, волевой и требовательный командир. Его впоследствии назовут «отцом британского флота». Он вел корабли по «следу Дракона», и цель у него была та же, что у Фрэнсиса Дрейка,—навести страх на побережьях Чили и Перу. Второй период географических открытий начинался так же, как первый,—с пиратской кругосветки.

Ансона влекла на этот раз несчастливая звезда: южнее Фолклендских островов эскадра попала в полосу крепких и устойчивых штормов, многократно усилившихся при подходе к мысу Горн. Два корабля с величайшим трудом вырвались из этого сплошного водоворота и повернули вспять: они были в таком состоянии, что вести речь о дальнейшем плавании просто не имело смысла. Остальные четыре прорвались в Тихий океан и взяли курс на север. В районе Магелланова пролива налетел на рифы и пошел ко дну еще один корабль—«Вейджер» («Пари»). У Ансона осталась ровно половина его флота. Но и на этих кораблях успел уже умереть от цинги каждый третий.

Надо было поторапливаться, пока англичане не превратились в «летучих голландцев». Ансон приказал

держат курс к испанскому городу Пайта – перевалочному пункту товаров для «золотых флотов». Англичанам удалось захватить и разграбить этот город. В гавани Пайты им достался, сверх того, тяжело нагруженный галеон.

Далее Ансон не решился испытывать судьбу. Корабли повернули на запад, и отдых на островах Хуан-Фернандес восстановил силы оставшихся в живых моряков. Всех их Ансон перевел на «Центурион», доукомплектовав таким образом флагманский экипаж, а два корабля приказал сжечь. Обратный путь и в дальнейшем ничем почти не отличался от маршрута Дрейка или Дампира: океанийские острова, Индийский океан (здесь Ансон захватил еще один испанский галеон – «Комадонга» с фантастическими сокровищами на борту), мыс Доброй Надежды, Атлантика... В июне 1744 года «Центуриона» встречали жители Спитхеда. Испанская добыча была оценена в полмиллиона фунтов стерлингов. Ее разместили на тридцати двух повозках и под надлежащей охраной торжественно провезли по центральным улицам Лондона, где собралась толпа зевак.

Джордж Ансон был возведен в лордское достоинство, в апреле следующего года его ввели в члены Адмиралтейства, а еще через год пожаловали чином вице-адмирала.

Явно не без воздействия Ансона, потерявшего в своем походе пять кораблей с полными экипажами (свыше шестисот человек из неполной тысячи!), английский парламент учредил в 1745 году премию в двадцать тысяч фунтов стерлингов тому, кто найдет безопасный путь из Атлантического океана в Тихий. Несомненно, имелся в виду неуловимый Северо-Западный проход. Этот акт стимулировал новые исследования старой проблемы.

В том же году, 1745-м, отыскался след погибшего «Вейджера». Отыскался в Лондоне, где осенью объявился кадет с этого судна – Джон Байрон, дед знаменитого поэта. Оказалось, что команда «Вейджера» успела спустить на воду парусную шлюпку, пересекла на ней Магелланов пролив и вдоль берегов Патагонии добралась до Монтевидео. К тому времени осталось лишь несколько человек, выигравших пари со смертью, среди них и Джон Байрон. Сразу по его прибытии в Англию перед ним, тоже не без содействия

Ансона, открылась блестящая карьера: вчерашний кадет и командир шлюпки стал офицером и командиром шлюпа. Так была поставлена последняя точка в кругосветке Джорджа Ансона.

С 1751 года до самой своей кончины в 1762-м, с одним коротким перерывом, Ансон был первым лордом-адмиралом, и именно в этот период он провел решительную реорганизацию британских военно-морских сил, дал им новый устав, действовавший до конца эпохи парусного флота, и разработал новую классификацию военных кораблей.

Упомянутый перерыв в деятельности Джорджа Ансона на посту первого лорда Адмиралтейства имел место в 1756 году и продолжался совсем недолго. Он был вызван началом Семилетней войны – продолжением войны за «австрийское наследство», – когда лидер вигов Уильям Питт Старший переформировывал свой кабинет. Еще до объявления этой войны, примерно с 1754 года, начались постоянные англо-французские стычки в Канаде за обладание этой колонией (хорошее представление о них дают романы Фенимора Купера из серии о Кожаном Чулке). Из этой войны, вызванной столкновением интересов Англии и Франции в североамериканских и индийских колониях (в ней участвовали также Австрия, Пруссия и Россия), и окончившейся в 1763 году, вскоре после смерти Ансона, наиболее обескровленной вышла Франция; Канада, все земли к востоку от Миссисипи (кроме Нью-Орлеана), многие острова Карибского бассейна, часть французских владений в Африке и Индии перешли под сень британского флага. Французская Ост-Индская компания оказалась в глубоком нокауте.

Джон Байрон участвовал в Семилетней войне в качестве командира линейного корабля – немалая честь! На него, сподвижника «отца британского флота», смотрели в Адмиралтействе как на единственного достойного продолжателя дела Ансона. Поэтому на следующий же год после подписания Парижского мирного договора Байрона отправили с двумя кораблями на поиски и обследование новых земель в южной части Атлантического океана: где-то там, на широте Магелланова пролива, должна была лежать неведомая Земля Пепис, якобы замеченная восемьдесят лет назад, в 1684 году, англичанином Амброузом Коули, но затем потерянная. Повторялась история с Землей

Эдуарда Дейвиса и с поисками ее Якобом Роггевеном. Байрону подсказали и примерные координаты — сорок седьмая параллель. А в более просторном диапазоне — между тридцать третьим и пятьдесят третьим градусами южной широты. Долготы лорды, конечно, не знали, как не знали ее те, кто отправлял в плавание Роггевена. Возвратиться Байрон должен был Северо-Западным проходом, который тоже предстояло найти.

Байрон не торопился с открытиями. Два его корабля — фрегат «Дельфин» и шлюп «Тамар», вышедшие в море 2 июля с тремястами пятью моряками, — первым делом направились к Патагонии, дабы запастись там водой и провизией. И лишь затем спустились к Магелланову проливу — предполагаемой отправной точке экспедиции. Но экспедиция на этот раз не состоялась: по какой-то причине, быть может виною тому был шторм, Байрон приказал лечь на возвратный курс, и корабли отошли к северу вдоль берегов Аргентины. Они все еще находились в широтном районе, где ожидалось открытие Земли Пепис...

Землю Пепис англичане отыскивали сразу — ею оказались Вирджинские острова, обнаруженные их соотечественником Джоном Дейвисом, командовавшим кораблем пиратской экспедиции Кавендиша, и получившие свое имя из уст Ричарда Хокинса. Они лежат на пятьдесят второй южной параллели. Как и предполагалось. В феврале 1764 года, за полгода до отплытия Байрона из Плимута, французский полковник Луи Антуан де Бугенвиль на свои личные средства основал на этих островах, которые он называл Себальдовыми, первое поселение из двадцати семи человек. Это обстоятельство ничуть не помешало Джону Байрону восстановить историческую справедливость — провозгласить Землю Пепис британским владением и переименовать в честь лорда Люциуса Кейри Фолкленда, казначея Адмиралтейства, чье имя еще с 1690 года носил пролив, разделявший два самых крупных острова этого архипелага.

Нанеся Фолкленды на карту, Байрон вновь приказал развернуть корабли на сто восемьдесят градусов и возвратился к Магелланову проливу. 9 апреля 1765 года «Дельфин» и «Тамар» вокруг мыса Горн вышли в Тихий океан, чтобы поискать Землю Дейвиса (об острове Пасхи англичане, скорее всего, ничего не знали, хотя книга Беренса с его описанием вышла еще

в 1737 году). Для этого надо было «всего лишь» отсчитать полтысячи лиг на восток от чилийской гавани Копиапы, как писал Лайонел Уофер! Вот уж точно задачка для вундеркиндов: во-первых, лиги надо явно отсчитывать не к востоку, вглубь континента, а к западу, в океан; во-вторых, Копиапа никогда не была портом и, значит, не имела гавани, скорее отсчет надо вести от противоположащего Копиапе мыса Моро (или от портового города Кальдеры).

Но, казалось, все силы небесные ополчились на англичан: сильнейший западный ветер не давал кораблям оторваться от материка. Байрон приказал держать к северо-западу и, лавируя против ветра, 7 июня подошел к архипелагу Туамоту, оставив остров Пасхи в стороне.

Теперь цель Джона Байрона – Соломоновы острова. Географическая карта для него – увлекательный ребус, и он намерен решить его до конца и без промедления, пропуская трудные «орешки», чтобы потом или вернуться к ним снова, или не лишать удовольствия других. Первое разочарование – Земля Дейвиса. Второе ожидало его в северо-восточной части Туамоту: кораблям не удалось отыскать ни одной подходящей якорной стоянки у островов Напука и Тепото, чтобы дать отдых экипажам, и с тех дней, эти два острова увековечены на картах как острова Разочарования. Байрон шел дорогой Роггевена, плутая в густом лабиринте атоллов. У одного из них – Такапото – англичане нашли бранные останки «Африканские Галей», но так и не узнали, что именно они держали в руках.

Обойдя острова, еще не носившие тогда имя Кука, и не обнаружив на них ничего, достойного внимания, Байрон плывет дальше. Попав в архипелаг Токелау, суровый британец, очарованный развернувшимися перед ним пейзажами, заколебался было – не на Соломоновы ли острова он попал: по его представлениям, именно так должен выглядеть Земной Рай. К тому же архипелаг Токелау оказался на том самом месте, где значилась на всех картах того времени вотчина царя Соломона. Но вид островов не совпадал с их описанием. Пройдя вдоль северной каймы архипелага, Байрон убедился, что «карта – ложь», что ни на сто шестидесятом градусе западной долготы, ни на сто семидесятом Соломоновых островов нет и что он, по всей види-

мости, прошел их, не заметив. На самом деле Соломоновы острова лежат на сто шестидесятом градусе *восточной* долготы, англичане до них не дошли, им надо было лишь пересечь нулевой—сто восьмидесятый—меридиан и продвинуться еще немного вперед.

Кили «Дельфина» и «Тамар» перечеркнули этот меридиан, но Байрон взял сильно к северу—и оказался в архипелаге, известном нам как острова Гилберта: он лежал на пути к Маршалловым островам (тогда еще тоже так не называвшимся), куда держали курс корабли, чтобы через них выйти к Марианскому архипелагу, точнее к острову Тиниан, нанесенному на карту Джорджем Ансоном с уточненными координатами. Как оказалось, к архипелагу Гилберта Байрона послала сама Фортуна: 2 июля он обнаружил в нем совершенно неизвестный остров, увековечивший имя своего открывателя.

Достигли англичане и острова Тиниан, побывали на Филиппинах в разграбленной их же соотечественниками четыре года назад Маниле и в Индонезии. Но красоты южных морей теперь мало волновали Байрона: все это были достаточно хорошо изученные места. Корабли, пополнив на Яве припасы, пересекли Индийский океан, обогнули мыс Доброй Надежды и здесь разделились: у «Тамар» что-то случилось с рулем, и неуправляемое судно отдалось на волю ветров и течений. Они доставили «Тамар» в целостности и сохранности аж к острову Антигуа—в Вест-Индию! «Дельфин» же благополучно продолжил путь вдоль побережья Западной Африки и 9 мая 1766 года возвратился в Англию, поставив сразу три рекорда кругосветного бега—двадцать два месяца, меньше двух лет, в пути; минимальные потери среди экипажа; отличное состояние «Дельфина» (в значительной степени благодаря тому, что его подводная часть была обшита медью), готового немедленно выйти в новое плавание.

Он и вышел в него три с половиной месяца спустя.

В 1766 году только два государства Западной Европы были еще в состоянии продолжать гонку на морях, начатую два с половиной столетия назад испанцами. Продолжать, не видя финишной ленты и даже не ведая, как она выглядит, да и существует ли вообще.

Англия, сама еще в то время этого не осознавав-

шая, первая в мире оторвалась от феодальной формации и стала капиталистической страной. Ее быстро развивающиеся мануфактуры получили новые машины, а в производстве товаров использовались принципиально новые технологии. Наиболее крупные предприятия, достигая предела своих возможностей, давали побочные побегы, и в других городах возникали дочерние производства. Между ними необходима была надежная и постоянная связь — и по всей стране развернулось дорожное и мостовое строительство, на реках и в гаванях быстро увеличивалось количество паромных и лодочных переправ, невиданными раньше темпами рос морской флот и увеличивался его грузооборот.

Все более популярным становился метод фрахта. В лондонских кабаках заключались миллионные сделки. Но чем крупнее сделка — тем крупнее риск. Владелец одного припортового кабака, самого в те годы популярного у купцов, арматоров и моряков, изобрел принцип страхования, сразу же получивший признание и у торговцев, и у судовладельцев. Верхний этаж харчевни превратился в страховую контору, в нижнем обмывали сделки, не забывая поднять бокалы и за хозяина этого заведения — мистера Эдуарда Ллойда.

Извлекались из архивной пыли и старые «хорошо забытые» идеи, опередившие свое время.

Одной из центральных была идея судового механического двигателя, выдвигавшаяся еще в 1661 году, столетие назад, Уорчестером и затем в 1698 году Севери. Теперь, когда на смену древесному углю пришел каменный, дедовская мысль наконец созрела, и 21 декабря 1736 года англичанин Джонатан Хулл получил патент на буксирный паровой бот с кормовым колесным движителем, успешно прошедший испытания на Темзе. Однако и для этого нового времени то была не более чем диковинка, для практического применения признанная негодной. И тем не менее шаг вперед был сделан. И какой! Никому и в голову не могло тогда прийти, что уродец Хулл ознаменовал своим появлением начало конца парусного флота и что этот конец наступит всего лишь столетие спустя, при внуках того же Хулла.

А между тем Хулл не был первым не только в своей стране, но и в Европе. Он лишь первым запатентовал свое детище. Еще в прошлом столетии, между заявка-



ми Уорчестера и Севери, с аналогичными предложениями выступали французы — Дюке в 1669 году и Дени Папен в 1681-м. И это тем более достойно уважения и удивления, что Франция еще и сто лет спустя оставалась феодальной страной с патриархальным укладом и абсолютистским управлением. Изобретение Папена не смогло заинтересовать ни Наполеона, ни его министров.

Таким же активным неприятием была встречена идея водометного (реактивного) двигателя, выдвигавшаяся в 1630 году англичанином Рамсеем и в 1662-м — его соотечественником Хайесом. В 1738 году к этой идее возвращается Бернулли, но вновь — преждевременно.

Теперь, когда стало окончательно ясно, что править волнами будет тот, кто владеет наиболее передовым флотом, дело стронулось с мертвой точки в обеих странах-соперницах. Но лидировала явно Англия: бурное развитие ее промышленности требовало рабочих рук и рынков сбыта, а поиски рынков сбыта все теснее сплетались с их картографированием и изучением спроса — чтобы не возить, скажем, кокосы на Кокосовые острова или пряности на Молукки.

Все это мог дать флот, только флот. Если Франция могла еще подспудно уповать на свои армии и миссионеров, то для Англии — островной страны — альтернативы не было. Не было ее, впрочем, и для Франции, если, конечно, она не пожелала бы расстаться со своими заморскими владениями. Она не пожелала, и гонка была продолжена.

1714 год. Английский парламент учреждает премию в двадцать тысяч фунтов стерлингов тому, кто найдет простой и безошибочный способ точного определения долготы. В этом же году Иоганн Бернулли издает в Базеле «Очерки новой теории маневрирования судов».

1715 год. Премия, аналогичная английской, учреждается во Франции.

1731 год. Англичанин Джон Хэдли, обратившись к полузабытой идее Исаака Ньютона, высказанной им в 1699 году, усовершенствовал квадрант, изобретенный в конце XVI столетия пиратом Джоном Дейвисом, и превратил его в октан — предок секстана, изобретенного позднее тем же Хэдли и одновременно с ним — американцем Годфри.

1735 год. Сын йоркширского плотника Джон Харрисон изобретает морской хронометр. Как покажет будущее, этот человек сделал первый верный шаг к кошельку с парламентской премией. Но не получил ее: хронометр был прост в обращении, однако не давал точных результатов, так что второе неперемненное условие не было соблюдено.

1740–1744 годы. Экспедиция Джорджа Ансона.

1745 год. Английский парламент учреждает еще одну премию в двадцать тысяч фунтов стерлингов – первооткрывателю Северо-Западного прохода, буде таковой смельчак объявится (любопытно, была бы выплачена эта премия, если бы ее востребовал француз?).

1746 год. В Париже выходит книга астронома, математика и физика Пьера Бугера «Рассуждения о кораблях, их конструкции и маневрировании».

1749 год. В Петербурге увидела свет книга швейцарского математика и физика Леонарда Эйлера «Морская наука».

1750-е годы. Джордж Ансон занимается коренной реорганизацией британского флота.

1752 год. Жан Лерон д'Аламбер выпускает в Париже «Очерки новой теории сопротивления жидкости».

1757 год. Снова Бугер: «О маневрировании судов».

1762 год. Англичане не оставляют камня на камне от Манилы.

1763 год. Парижанин Ж. Борда развивает мысли д'Аламбера в «Опытах по сопротивлению жидкости».

1764 год. Бугенвиль основывает французскую колонию на Себадьдовых (Фолклендских) островах.

1764–1766 годы. Плавание Джона Байрона.

1765 год. Англичане основывают укрепленное поселение на Фолклендских островах, превратив этот архипелаг в ключ к Магелланову проливу.

1766 год. Еще раз Леонард Эйлер, теперь уже в Париже: «Полная теория конструирования и вождения кораблей».

Эта вторая книга Эйлера вольно или невольно сыграла роль стартового пистолета, давшего сигнал к новому кругу состязания. Великобритания, явно отстававшая в теории и вынужденная поэтому обходиться учреждением премий практикам, сочла, что хронометр Харрисона и угломерный прибор Хэдли вполне в состоянии обеспечить ей приоритет на морях

(но не торопится внедрять их на флоте). Франция решила, что пора испытать на деле хотя бы часть накопившихся к тому времени теорий.

22 августа 1766 года из Плимута вышли два корабля. Одним был «Дельфин», только что опробованный Байроном в кругосветном плавании. Им командовал тридцативосьмилетний Сэмюэл Уоллис. Другим — «Своллоу» («Ласточка») — не менее опытный моряк Филип Картерет. Когда-то такое же имя носил один из кораблей Джона Хокинса. Но в отличие от корабля Хокинса да и «Дельфина» Уоллиса, «Своллоу» Картерета едва держалась на плаву, и ей был определен путь только до Магелланова пролива, до того места, где когда-то умирали с голоду люди Томаса Кавендиша в форте, воздвигнутом Сармьенто де Гамбоа. Там Картерет должен был пересесть на фрегат, который подойдет с Фолклендских островов, и продолжить путь на нем.

Наверное, только такой человек, как Картерет, — честный, дисциплинированный, отзывчивый на нужды и чаяния команды, к тому же обладавший неистощимым запасом юмора, — и был способен согласиться принять под свое начало «Ласточку», хотя бы и на один рейс. «Дельфину» приходилось то и дело сбавлять ход, чтобы дождаться отстававшую «Своллоу», так что Магелланова пролива оба судна достигли лишь в середине декабря. . .

К этому времени в гавани Сен-Мало уже отгремели приветственные клики толпы, собравшейся там 5 декабря, чтобы присутствовать при отплытии в первое чисто французское кругосветное плавание пятисоттонного фрегата «Будёз» («Сердитый») с экипажем более двухсот человек. Фрегатом командовал Луи Антуан де Бугенвиль.

Судьба много лет вела параллельными курсами Бугенвиля и Байрона. Оба они участвовали в Семилетней войне: Байрон — командиром линкора, Бугенвиль — адъютантом маркиза де Монкальма, неудачно защищавшего Канаду от англичан и спасенного от забвения лишь пером Фенимора Купера — это имя не раз появляется на страницах серии его романов о Кожаном Чулке. До войны они вполне могли встречаться на улицах Лондона, где Бугенвиль служил секретарем французского посольства, а после войны оба занимались колонизацией Фолклендских островов, причем

в одно и то же время: в 1763 году Бугенвиль поступил на флотскую службу. Оба дали имя этому архипелагу: Байрон это сделал самолично, а после того как на эти острова устремились соотечественники Бугенвиля из его родного города Сен-Мало – малуинцы, – острова стали называть еще и Малуинскими. В течение ближайших шестидесяти пяти лет после основания малуинской колонии на архипелаге он попеременно принадлежал то французам, то англичанам (даже после формальной передачи его Испании), понастроившим там свои форты, пока в 1829 году эти острова не захватила Аргентина.

И вот в 1766 году Бугенвиль вновь пустился вдогонку за «Дельфином» Байрона, возглавляемым ныне Уоллисом. Даже цель плавания Бугенвиля имела много общего с Байроновой: оба они мечтали разгадать все ребусы, оставленные в наследство мореплавателями прежних времен. Этого хотел и Уоллис.

Ближайшей задачей Бугенвиля была официальная передача Малуинских островов со всеми их колонистами Испании. Французский король был не против, испанский тоже. Не возражал и военно-морской министр Этьенн Франсуа Шуазель, граф де Стенвиль, приятель Бугенвиля, единолично определявший в 1758–1770 годах всю политику Франции и в год отплытия Бугенвиля ставший министром иностранных дел. Испанцы возместили Бугенвилю почти все расходы, связанные с устройством колонии на Малуинах, и даже снабдили его в виде любезности рекомендательным письмом к губернатору Филиппин, которые Бугенвиль намеревался посетить. Это-то письмо и стало формальным поводом к кругосветной экспедиции: надо же было доставить его адресату. Кстати, впервые в истории мореходства в этом плавании принимали участие не «биографы» вроде Пигафетты или Уофера, а профессиональные ученые – астроном Пьер Антуан Верон, ботаник Филибер Коммерсон, геодезист де Роменвиль – и художник Жоссиньи. Их присутствие гарантировало точность наблюдений и точность описаний.

Торжественная передача Малуинских островов должна была состояться в Монтевидео – городе, который начали строить в 1724 году бразильцы, а закончили в 1726-м испанцы, отбив его у португальских конкурентов. Передача сильно затянулась из-за крюч-

котоворства законников. Потом Бугенвиль отправился на «Будёзе» в Рио-де-Жанейро, где ему пришлось долго дожидаться прихода второго экспедиционного судна — шестидесятитонного транспорта «Этуаль» («Звезда») с экипажем чуть за сотню человек, под командованием Франсуа Шенара де ла Жироде.

Пока Бугенвиль дожидался в Рио прихода «Этуали», Уоллис и Картерет ждали в Магеллановом проливе подхода английского фрегата с Фолклендских островов, готовящихся стать Малуинскими. Интересная ситуация. Если в ней есть какая-то взаимосвязь и это не простые совпадения, Бугенвиль уже с первых своих шагов «подключился» к английской экспедиции.

Наступил 1767 год, а с Фолклендов ни слуху ни духу. Уоллис и Картерет нервничали: рушились все планы, лето не может продолжаться бесконечно, еще месяц-другой — и океан превратится в суший ад.

Картерет выдвигает единственно разумное предложение: «Своллоу» не желает быть обузой для «Дельфина», а ждать фрегата долее было бы просто глупостью, поэтому пусть «Дельфин» выполняет предназначенную ему миссию, а «Своллоу» возвратится в Плимут (если, конечно, не рассыпется по пути).

Справедливость слов Картерета трудно не признать, она была очевидной. Но Уоллис неожиданно (неожиданно ли?) повел себя как последний негодяй. Во всяком случае, с точки зрения простейшей логики и здравого смысла его действия объяснить невозможно. Уоллис, как видно, и не собирался ими руководствоваться. Логике и здравому смыслу он предпочел право старшего, право приказа, насилие. Он категорически отказал Картерету. За то время, что они ждали фрегата, «Своллоу» вполне можно было без всякой спешки капитально отремонтировать. Но она предназначалась только на один рейс — к Магелланову проливу — и вначале такое решение просто никому не пришло в голову. А потом оказалось поздно.

Уоллис ставит перед Картеретом альтернативу: или вместе, или врозь, но по одному маршруту. Может быть, он опасался единоличной ответственности в случае неудачного исхода экспедиции? Или следовал известной мудрости «На миру и смерть красна», погибать — так вместе? На это мог бы ответить только сам Уоллис... Картерет выбрал второе.

Следующий шаг Уоллиса тоже не вызывает сим-

патий. Поскольку на «Дельфине» хранилась подавляющая часть самых ценных припасов экспедиции, а Магелланов пролив с усеянными обломками кораблей берегами был не самым радостным отрезком маршрута, Уоллис послал впереди себя «Своллоу», дабы ее моряки, делая непрерывные промеры лотом, указывали дорогу «Дельфину». Картерет работал, Уоллис отдыхал, присваивая его труд. Тут уже очевиден прямо противоположный принцип: погибать — так врозь. В случае чего погибнуть должна была «Своллоу». Но все обошлось. 15 апреля корабли вышли в Тихий океан.

И сразу же разлучились. То ли «Дельфина» действительно унесло штормом, то ли Уоллис решил, что «Своллоу» сделала свое дело и нечего с ней дальше нянчиться, и бросил ее на произвол судьбы, то ли, наоборот, Картерет, измученный придирками и недоброжелательством Уоллиса, инсценировал потерю управляемости кораблем и сознательно замешкался при выходе из пролива, дав «Дельфину» уйти вперед, а потом и сам последовал за ним, предпочтя на крайний случай гибель в бушующем море нескончаемым унижениям на глазах собственной команды, — это так и осталось невыясненным. Скорее всего, Картерет поспешил воспользоваться правом, предоставленным ему Уоллисом, не без оснований опасаясь, что тот может передумать. Впрочем, довольно догадок...

По выходе из пролива Уоллис, не без труда совладав с ветрами, взял круто на северо-запад, прошел почти точно посередине между архипелагом Хуан-Фернандес и островом Пасхи, пересек Южный тропик и чуть севернее повернул на запад. 6 июня «Дельфин» подошел к островам Пинаки (теперь остров Троицы) и Нукутаваке (остров Королевы Шарлотты) из архипелага Туамоту. Педантичный Уоллис обследовал район пядь за пядью и был вознагражден открытием пяти неизвестных до него атоллов. Сочтя это счастливое обстоятельство вполне достаточным для присвоения всего архипелага, Уоллис провозгласил все эти острова владением его величества Георга III и на одном из островов водрузил британский флаг. Аборигены в честь столь радостного события получили кое-что из тех товаров, которыми Уоллис предусмотрительно запасся для меновой торговли. С точки зрения туземцев самыми ценными были топоры и бутылки с весьма

ароматным содержимым, с точки зрения англичан — монеты и гвозди.

Западное направление оказалось удачным для англичан, и Уоллис не стал менять курс: словно знал, что на нем его ждет самое славное открытие. 17 июня «Дельфин» подошел к острову Мехетиа, дотоле неизвестному, а на следующий день англичане попали в Земной Рай. Никто до них ничего подобного не видел и ни о чем подобном даже мечтать не смел, — так они думали. Перед ними лежал остров Таити, вполне, по мнению Уоллиса, достойный носить имя здравствующего короля Великобритании.

Уоллис вовсе не был таким черным злодеем, как можно заключить из истории с Картеретом. На его собственном корабле присущие Уоллису педантичность, почти болезненная чистоплотность и относительное миролюбие по отношению к туземцам пошли на пользу всему экипажу. Одним из первых он попытался свести к минимуму разрушительное действие цинги. Он закрывал глаза на мелкие кражи матросами судового имущества, если точно знал, что украденное пошло в обмен на фрукты, овощи и вообще любую зелень, содержащую хоть какие-то витамины. Он допекал матросов бесконечными проветриваниями помещений, коек и белья. Он заставлял их драить палубу уксусным раствором, отчего они нещадно чихали и костили на чем свет стоит своего командира. Он самолично составлял меню, и если кок по лености или недосмотру подавал дважды подряд одно и то же блюдо, ему грозили серьезные неприятности. Он, как никто раньше, точно определял координаты любой точки, и его картам можно было доверять, отбросив все сомнения. Он первым испробовал на практике метод угловых расстояний между Луной и звездами для определения долготы, предложенный петербургским академиком Леонардом Эйлером, разработавшим новейшую теорию движения Луны, и первый пользовался при этом звездными таблицами, разработанными астрономами Гринвичской обсерватории.

Он дал экипажу длительный отдых на Таити, лишь изредка выводя «Дельфина» в короткие разведывательные плавания в окрестные воды. Когда поблизости были открыты несколько мелких островов, Уоллис понял, что попал в архипелаг и что Таити — всего лишь крупнейшая из его жемчужин.

Пока Уоллис был занят всеми этими хлопотами, Картерет, по выходе из Магелланова пролива взявший круче к северу, привел «Своллоу» к другому архипелагу, гораздо более известному и изученному, — к архипелагу Хуан-Фернандес. «Своллоу» вышла из борьбы со штормом совершеннейшим инвалидом. Мачты и реи ее, искалеченные и оголенные, держались на своих местах только Божьими молитвами, от парусов и снастей не уцелело и половины, корпус превратился в решето, и отяжелевшее судно, нахлебавшееся воды, грузно зарывалось в волны по самый планширь.

Но отдыха не получилось. Один из островов, ныне известный как Робинзон-Крузо, был занят испанцами, к другому не давал пристать все еще не утихший шторм. «Своллоу» понеслась дальше на север: Картерет знал, что неподалеку от Хуан-Фернандеса есть еще два островка — Сан-Фелипе и Сан-Амбросио. Они действительно существуют — на восьмидесятом меридиане под 33°40' южной широты. Но Картерет их не нашел. Немного не дойдя до тропика, он лег на западный курс.

В этом районе уже побывали Якоб Роггевен, Джон Байрон и, о чем Картерет никак не мог знать, Сэмюэл Уоллис. И все же «Ласточку» поджидало здесь открытие. В то время как Уоллис и его команда наслаждались прелестями Таити, 2 июля гардемарин Роберт Питкэрн различил в сгущающихся сумерках очертания какой-то гористой суши. Так был открыт островок площадью всего-навсего четыре с половиной квадратных километра, получивший имя английского гардемарина.

Через девять дней «Своллоу» подошла к архипелагу Туамоту, где еще не успели остыть костры моряков Уоллиса, и, огибая его с юга, медленно петляла среди пустынных атоллов. На одном из них — теперешнем Дьюк-оф-Глостер — Картерет попытался раздобыть свежей зелени и воды, но тщетно. На «Своллоу» свирепствовала цинга. Океан не утихал. В довершение всех бед носовая часть судна дала течь.

А в это время в соседнем с Туамоту архипелаге, лежащем чуть южнее, люди Уоллиса в тихой бухте Матаваи, что означает «вид на море» (там потом возник английский город Порт-Ройял, тезка ямайского), крутили любовь с таитянками и объедались тропическими фруктами. 11 июля, когда «Своллоу» по-



дошла к Туамоту, на палубе «Дельфина» Уоллис устраивал пышный прием таитянской королевы Пуреа и ее свиты. А когда Картерет покинул Туамоту, чтобы плыть к северо-западу по пути Схаутена и Ле-Мера на поиски Соломоновых островов, — в эти самые дни Уоллис отдал ответный визит таитянской королеве.

«Своллоу» и «Дельфин» пустились в дальнейший путь почти одновременно, и почти одновременно Уоллис и Картерет сделали следующие свои открытия: первый обнаружил 16 августа остров Уза и переименовал его в честь самого себя, второй 12 августа нанес на карту остров Ваникоро в архипелаге Санта-Крус, а 20-го — остров Малаита из Соломонова архипелага (о чем Картерет так и не догадался). Поражительная синхронность! Каждые четыре дня — новооткрытый остров, и два открытия Картерета трогательно обрамляют одно открытие Уоллиса. . . Оба капитана, ничего не зная друг о друге, спешили на запад.

А в это самое время еще два капитана, но только изъяснявшиеся на языке Мольера, делали неторопливые зарисовки Магелланова пролива. Одним был Бугенвиль, второго звали Франсуа Шенар де ла Жироде. Бугенвиль дождался его лишь в середине лета, когда Уоллис уже проводил время на Таити, а Картерет осматривал острова соседнего архипелага.

Уже по выходе из Магелланова пролива 26 января 1768 года французы стали как бы тенью Картерета. Точно так же Бугенвиль и Жироде ищут Землю Дейвиса, точно так же в поисках ее прибывают к островам Хуан-Фернандес и точно так же не могут высадиться на них, точно так же идут на север, чтобы взглянуть на Сан-Фелипе и Сан-Амбросио, точно так же их не находят и ложатся на северо-западный курс. Этим курсом прошел Уоллис, и теперь уже французы идут за его тенью, а не Картерета. 23 марта «Будёз» и «Этуаль» прошли след в след с Уоллисовым «Дельфином» через центральную часть архипелага Туамоту. 2 апреля французы подошли к острову Мехетиа, менее десяти месяцев назад открытому Уоллисом, а еще через четыре дня высадились на северном побережье Таити, где безутешная Пуреа все еще оплакивала отплытие пренебрегшего ею Уоллиса, подобно тому как Дидона оплакивала и проклинала коварно бросившего ее Энея.

А Уоллис в это время уже подходил к берегам

Англии. После Таити он открыл еще несколько островов в архипелаге Тонга и у одного из них обнаружил, что «Дельфин», совершающий свою вторую кругосветку (впервые в истории один и тот же корабль дважды обошел вокруг света!), вдруг стал пропускать воду, несмотря на свою медную обивку. Как конь с отпущенным поводом сам выводит всадника на верный путь, так «Дельфин» нес теперь Уоллиса хорошо знакомым ему курсом, проложенным не столь давно Джоном Байроном. В Маршалловом архипелаге, носившем тогда другое имя, Уоллис отыскал еще один неизвестный остров — Ронгерик, но то была последняя точка, поставленная им 3 сентября 1767 года в своей экспедиции. Как и Байрона, «Дельфин» вывел его к острову Тиниан из Марианского архипелага, нанесенному на карту Джорджем Ансоном. Затем были Молукки и Батавия, были Индийский океан, мыс Доброй Надежды и наконец, 20 мая 1768 года, — Лондон. Все это был уже хорошо накатанный путь.

Картерет же от так и не распознанных им Соломоновых островов взял курс на запад к Новой Британии, открытой и названной так Дампиром. «Своллоу» шла нешироким проливом, и Картерет обозревал с правого крыла ее мостика архипелаг Грин-Айлендс («Зеленые острова»), а с левого — остров Бука, венчающий с севера Соломоновы острова. Но этот район моря его уже больше не интересовал.

9 сентября «Своллоу» вплотную подошла к южным берегам Новой Британии, и Картерету очень скоро представился случай уличить Дампира в неточности: там, где на карте шла непрерывная линия берега, оказался судоходный пролив, ведущий в Новогвинейское море. В заливе Сент-Джордж, где побывал Дампир, моряки отдохнули и кое-как, по мере возможности подлечили совсем уже полуживую «Ласточку». Покидая этот залив, они прибили к дереву свинцовую пластинку с текстом, повествующим о том, что здесь расположено владение его величества Георга III, и осторожно углубились в пролив, тоже получивший название Сент-Джордж, но известный с тех пор и как пролив Картерета.

Неточности Дампира, вызванные спешкой, обнаруживались одна за другой. Прежде всего оказалось, что Новая Британия — это не один, а два острова, вполне сопоставимые по величине. Пройдя проливом Сент-

Джордж, Картерет «отделил» один остров от другого и за южным оставил название Новая Британия, а северный нарек Новой Ирландией. «Своллоу», медленно обойдя все западное побережье Новой Ирландии и время от времени делая короткие остановки, 12 сентября вывела англичан к еще одному проливу. Так был обнаружен третий остров — Новый Ганновер, он же Лавонгай. Пролив между ним и Новой Ирландией получил имя Байрона, чей отчет о плавании как раз в это время был опубликован в Англии (о чем Картерет, конечно же, не знал).

В эти же сентябрьские дни Картерет сделал еще одно открытие: в северо-западной части Новогвинейского моря он наткнулся на архипелаг, обнаруженный в 1528 году испанцем Альваро де Сааведрой, затем забытый, вновь найденный в 1616 году голландцами Виллемом Схаутеном и Якобом Ле-Мером и вот теперь извлеченный из забвения англичанами и получивший название «острова Адмиралтейства». Чуть западнее Картерет нанес на карту еще один архипелаг — Ниниго.

От Новой Гвинеи Картерет, заглянув по пути на Минданао, привел «Своллоу» к соседнему Целебесу и застрял там почти на полгода, дожидаясь перемены направления муссона. (Бугенвиль в это время тоже томился ожиданием «Этуали» в Южной Америке.) Это право ожидания далось Картерету не без труда: голландская Ост-Индская компания все еще не научилась гостеприимству. В порту Макаassar, куда прибыла «Своллоу», англичанам не разрешили даже сойти на берег, чтобы запастись водой и продуктами. Измученному событиями минувших двух лет Картерету тоже было уже не до галантностей. На насилие он ответил насилием. Он навел на город корабельные орудия. Голландцы, осведомленные о том, что день или два назад едва сохранявшая остатки плавучести «Своллоу» умудрилась пустить на дно при помощи этих самых пушек напавших на нее в Макаassarском проливе пиратов, не решились играть с огнем. Англичан, правда под неусыпной охраной, допустили на берег.

По-видимому, обаятельный и мужественный Картерет сумел произвести благоприятное впечатление на местные власти. Убедившись, что «Своллоу» никоим образом не угрожает интересам нидерландских куп-

цов, голландцы не только сняли вскоре охрану, но и разрешили отвести корабль на верфи Бонтайна в юго-западной части острова. Однако в Бонтайне выяснилось, что «Своллоу» требует, как минимум, замены днищевой обшивки, а этого местные плотники обеспечить не могли.

Наступила полоса бездействия. Муссон не ослабевал, и Картерет в самом буквальном смысле ожидал у моря погоды. Лишь в июне следующего года англичане достигли Батавии, где судно получило наконец необходимую помощь, причем довольно быстро. Это наводит на мысль о том, что Картерет предусмотрительно запасся рекомандательными письмами от представителя Ост-Индской компании в Макассаре, чье расположение капитан успел завоевать, к его коллегам на Яве.

В сентябре 1768 года «Своллоу» вышла в Индийский океан, а 20 марта 1769 года Филипа Картерета, будущего контр-адмирала, приветствовали жители Спитхеда.

Тем временем Бугенвиль и Жироде поспешали по его следам, подбирая крохи, упущенные англичанами. От Таити, где Бугенвиль именем короля Франции объявил весь этот архипелаг принадлежащим французской короне, не ведая, что Уоллис успел его опередить, присоединив к совсем другой короне, они привели свои корабли к Самоа и переименовали их в острова Мореплавателей. Вдохновленный прекрасным началом, Бугенвиль приказал сохранять западный курс. Новая Гвинея его не интересовала.

На Таити его экипаж увеличился на одного человека: молодого таитянина Аотуру соблазнили рассказы о «прекрасной Франции», и он возжелал увидеть ее красоты собственными глазами. Кстати, дармоедом на «Будёзе» он не стал: Аотуру превосходно владел ориентированием по звездам (что в значительной мере предопределило безопасность и скорость продвижения экспедиции), хорошо понимал «язык моря», служил проводником и переводчиком.

«Будёз» и «Этуаль» вступили в Меланезию, куда не забредал никто с 1606 года, когда там побывал Педро Фернандес де Кирос. 22 мая французы подошли к открытому им острову Эспириту-Санто, или, что то же самое, к «Австралии Святого Духа» — в архипелаге Новые Гебриды. Французы доказали, что эта «Австра-

лия» вовсе не материк, и нанесли на карту четыре острова. В последних числах месяца корабли прошли проливом между островами Эспириту-Санто и Малекула, получившим тогда же имя Бугенвиля.

Пролив вывел французов в Коралловое море, и они пересекли его по пятнадцатой параллели. На противоположном краю моря их ожидал Большой Барьерный риф. Встреча состоялась 6 июня. Один из рифов в этих местах тоже, как и пролив, получил имя Бугенвиля. Картографы экспедиции явно не отличались полетом фантазии! Французы не рискнули приблизиться к восточным берегам Новой Голландии, и Бугенвиль упустил таким образом шанс увековечить свою персону еще и на австралийском материке.

10 июня «Будёз» и «Этуаль» подошли к юго-восточному выступу Новой Гвинеи, где в 1606 году прошел корабль Луиса Ваэса де Торреса — спутника Кироса. Бугенвиль едва ли вспоминал об этом своем предшественнике, когда присваивал лежащему здесь архипелагу имя царствующего монарха: Луизиада. Вряд ли ему даже было знакомо имя Торреса, увековеченное не им в названии пролива у берегов Новой Гвинеи.

28 июня 1768 года «Будёз» и «Этуаль» легли на северо-восточный курс и... вышли прямехонько к Соломоновым островам. Это, правда, выяснилось много позднее, для Бугенвиля и Жироде то был просто очередной неведомый архипелаг. Два наиболее крупных острова получили имена Бугенвиля и Шуазёля, их разделял пролив Бугенвиля. Севернее острова Бугенвиля располагался остров Бука, мимо которого совсем недавно прошел Картерет. Звезда Картерета влекла Бугенвиля по его следам. 6 июля французы подошли к юго-западному берегу Новой Ирландии. Одна из их стоянок совпала с местом стоянки тех, кто отдыхал здесь до них. То были англичане, соперники. Об этом свидетельствовала найденная на отмели вблизи довольно свежего кострища свинцовая тарелка с полустертой английской надписью.

24 июля, когда «Своллоу» плыла от Соломоновых островов к Новой Британии, «Будёз» и «Этуаль» тронулись на север вдоль побережья того же архипелага — вдоль Новой Ирландии. Англичан и французов разделял лишь месяц пути! 11 августа корабли приступили было к обследованию северного побе-

режья Новой Гвинеи, но обрушившаяся на французов эпидемия цинги вынудила их через две недели изменить курс, и вскоре они подошли к острову Бура из Молуккского архипелага, принадлежавшему тогда Нидерландам, дружественным Франции. Филиппины оказались в стороне от курса Бугенвиля, и рекомендательное письмо испанцев так и осталось пылиться в его каюте. Короткий отдых на Буре быстро поставил на ноги всех больных. Примерно из трехсот сорока членов экспедиции только девять не увидели берегов Франции!

Но берега Франции были еще далековато. 28 сентября корабли вошли в гавань Батавии, которую только что покинула «Своллоу» (несколько дней — и соперники бы встретились!) и где всюду свирепствовала тропическая лихорадка. Именно в Батавии Бугенвиль узнал, по чьим следам он шел и чью свинцовую тарелку держал в руках на побережье Новой Ирландии. Но открытий хватило на всех. И славы тоже... Бугенвиль принимает решение плыть дальше, тем более что муссон был попутным: это был тот самый муссон, которого почти полгода дожидался Картерет. В первых числах ноября корабли подошли к острову Маврикий и здесь разлучились: «Этуаль», в ненамного лучшем состоянии, чем «Своллоу», была оставлена здесь для ремонта.

От Маврикия «Будёз» зашел в голландский Капстад — нынешний Кейптаун. Здесь Бугенвиль узнал кое-что новое о человеке, чье имя назвали ему в Батавии. Картерет только-только вышел из этого порта. Недолго думая, Бугенвиль пустился вдогонку: из чистого ли любопытства или преследуя какую-то цель — об этом знал только он сам. Вскоре впереди мелькнул парус. «Будёз» быстро настигал едва ковылявшую «Своллоу».

Когда корабли достаточно сблизились, к гафелю грот-мачты фрегата медленно пополз белый флаг с вышитыми на нем лилиями Бурбонов. В ответ англичане подняли «Юнион Джек». От «Будёза» медленно отвалила шлюпка.

Молодой галантный дворянин, поднявшись на борт, первым делом поинтересовался, не могут ли подданные его величества Людовика быть чем-нибудь полезны подданным его величества Георга, например, в части свежего провианта. Картерет в не менее изыс-

канных выражениях уверил, что ни в чем не испытывает нужды, и добавил, что непрочь был бы узнать причину столь горячей заинтересованности его скромной персоной. Француз на это отвечал, что хозяин его торгового судна мсье де Бугенвиль услышал о мистере Картерете в Капстаде и весьма живо интересуется, как протекало плавание «Своллоу», где побывали англичане, что видели. Это уже начинало походить на допрос. Один из членов команды Картерета, француз из Канады, перебросился несколькими фразами с гребцами, томившимися в шлюпке, привязанной к борту, и те простодушно поведали ему о красотах Таити и Новой Гвинеи. Канадец шепнул об этом своему капитану. Теперь Картерет знал, как ему держаться и что отвечать. Поскольку француз уверял, что «Будёз» плывет из Ост-Индии, то об Ост-Индии и следовало вести речь.

Последовал диалог двух глухих: француз наводил разговор на южные моря, Картерет описывал в ответ гавани Цейлона и Индостана, с которыми хорошо был знаком; француз намекал на некую тарелку, забытую на берегу некоего острова, Картерет охотно его поддерживал, обсуждая перспективы торговли посудой. . . К сожалению, беседа эта никем не зафиксирована, и известен лишь сам факт ее существования. Но должна она была протекать приблизительно так, как описано выше, иначе Картерету вовсе бы не отвязаться от настырного мсье. Вероятно, он вздохнул с большим облегчением, когда «Будёз» вновь поднял паруса и презрительно показал «Своллоу» свою корму. Филипу Картерету торопиться было некуда.

«Будёз» бросил якорь в Сен-Мало 16 марта 1769 года – на четыре дня раньше, чем «Своллоу» в Спитхеде! «Этуаль» завершила свою кругосветку месяцем позже – 14 апреля. Сразу по завершении плавания Бугенвиль засел за его описание, консультируясь по некоторым вопросам с Аотуру, бегло изъяснявшимся по-французски. Ровно через год Аотуру отбыл на родину, но не добрался до нее: в ноябре 1771 года его сразила оспа на Мадагаскаре. В том же году увидел свет первый из двух томов книги Бугенвиля.

У пиратов, действовавших на всех морях начиная со второй четверти XVIII века, не было своих биогра-

фов, и до нас не дошло громких имен профессионалов в этой области. Но и того, что есть, достаточно, чтобы сделать вполне определенные выводы.

У этой эпохи был свой Дрейк – лорд Ансон, точно так же совершавший налеты на испанские города и захватывавший галеоны. Как и его великий предшественник, он достиг «степеней известных» и умер в 1762 году, окруженный почестями и ореолом славы.

У этой эпохи был свой Морган, хотя имя его кануло в Лету. Как Морган в 1671 году обратил в кровь и пепел испанскую Панаму, так этот Некто в 1762 году камня на камне не оставил от испанской Манилы.

Но это уже были жалкие дилетанты, подражатели, не блиставшие ни фантазией, ни мастерством. Профессия пирата вырождалась прямо на глазах. Особенно показательна в этом смысле история с Картеретом, когда его дышавшая на ладан «Ласточка» проучила в Макассарском проливе пиратского ястреба, выпорхнувшего на охоту за чужим имуществом. Удивительно ли, что мы не знаем имен морских хищников того времени? Да они просто не заслуживали того, чтобы их сохранила память современников! Для этого надо было по крайней мере захватить «Кедахского купца», всколыхнув общественное мнение трех континентов.

И потом – что вообще понимать под пиратством? Еще Аристотель советовал: «Прежде чем спорить – договорись о терминах». Так что же такое пиратство – захват кораблей или захват *при помощи* кораблей? В античные века и в раннее Средневековье и то, и другое безоговорочно обозначалось одним и тем же словом. В Новое время это понятие несколько сместилось. Захват Панамы с суши – пиратство или нет? Если да – то мы должны признать пиратскими и деяния всех без исключения конкистадоров, благородных идальго, истреблявших индейцев и сжигавших их поселки. Тогда пиратами следует назвать и работорговцев, продельвавших то же самое в Африке. Тогда в число пиратов попадают и многие из тех, чьи имена украсили собой географические и морские карты, начиная с Христофора Колумба или даже раньше, с доблестных сподвижников Генриха Мореплавателя. Просто их *не принято* теперь называть так, но это ни в коем случае не снимает самой проблемы.

Ни на одной карте не сыскать чего-либо «имени



д'Олонне» или «имени Кидда»: это сочли бы вызовом. Но чем хуже или лучше, например, Джон Байрон, совершивший кровавое насилие над туземцами на атолле Такапото? Или Сэмюэл Уоллис, чьи действия на Таити отнюдь не отличались парламентской сдержанностью и стоили жизни не одному англичанину и островитянину? Или Филип Картерет, не поощрявший подобные инциденты, но и не сумевший воспрепятствовать им? Или, наконец, Бугенвиль, чей путь отмечен смертоносными стычками и на Таити, и на острове Аоба в Новых Гебридах, и на Соломоновых островах, и в Новой Ирландии? В своих «Записках» он всячески пытается оправдаться, каждый раз наивно указывая, что «они первые начали», но ему это плохо удается.

Насильники – ими заселил Данте Алигьери седьмой круг своего апокалиптического Ада, и все вышепоименованные сэры и мсье блистательно подтвердили своим поведением, что этот круг времен вполне заслуживает своего имени.

И в античности, и в Средние века, и в Новое время «правило Мефистофеля» действовало безотказно:

Никто не спросит: чье богатство?  
добыто где? какой ценой?  
Война, торговля и пиратство –  
три вида сущности одной.

В 1775 году началась война за независимость Северной Америки, растянувшаяся на восемь лет (с 1778 по 1782 год в ней на стороне Авраама Линкольна участвовал и Бугенвиль). Она окончательно подорвала позиции пиратов в Карибском море. Одни из них свернули свою деятельность насовсем и превратились в уважаемых фермеров или плантаторов. Другие стали каперами или работоторговцами. Третьи, немногие, перебазировались в более спокойные воды, в основном на Мадагаскар и далее в Индийский океан, только что с великим трудом и хлопотами освободившийся, да и то не до конца, от собственных «джентльменов удачи».

Крупному организованному пиратству пришел конец. Нельзя сказать, что эта профессия стала достоянием истории, такое утверждение не соответствовало бы действительности. Но все же она сделалась не более чем уделом одиночек-любителей. Или тех, кто совершал географические открытия.

### АРИФМЕТИКА КОРАБЛЯ

Одинаковость типов судов Нового времени, их интернациональность, широчайшие заимствования корабелями одной страны у корабелов другой заставили моряков обратить самое пристальное внимание на одну проблему, которой раньше не придавалось такого значения. Это — проблема стандартизации, известная еще в античности. Но если там она касалась деталей того или иного судна и к тому же в конкретном флоте, то теперь речь зашла о создании единой системы мер для любого судна любой страны — системы, которая позволяла бы, допустим, английскому капитану водить итальянские суда, турецкому лоцману работать на судне любой национальности, проходящем Босфор, и быть понятым, а таможеннику взимать сборы в полном согласии с предписанными ему правилами и не вступать при этом в конфликты.

Совершенно ясно, что в первую очередь надо было договориться об основных размерениях судна и об единицах их определения. Длина, ширина, высота борта и надстроек, грузоподъемность, водоизмещение и предельная осадка — вот, пожалуй, полный набор того, о чем следовало позаботиться в первую очередь.

Другая сторона той же проблемы — измерение расстояний. Особенно остро этот вопрос встал тогда, когда в широкий обиход вошла карта и стоящая на ней цифровая отметка ровным счетом ничего не говорила: мили это или лиги (если да — то чьи), лье или километры, версты или что-нибудь вовсе экзотическое? Как быть, если один капитан отмечал свой путь или расстояние до неизвестного острова в английских милях, а сменивший его на том же корабле француз — в лье? А ведь таких случаев было сколько угодно, особенно в пиратских эскадрах. Это, кстати, одна из причин, почему тот или иной пират никак не мог потом вспомнить, в каких единицах он исчислял расстояние до острова, где зарыл клад, или до какой-нибудь неведомой земли, мелькнувшей на горизонте.

Единицы длины, применявшиеся как на суше, так и на море, известны преимущественно с VI века до н. э. Именно тогда были заложены основы нынешней системы мер.

Основной единицей у многих народов был стадий — это та «печка», от которой «плясали». В разных странах — и даже в пределах одной страны — он имел неодинаковую длину. Геродот, например, и Страбон знали стадий общеупотребительный, или аттический (177,6 метра) и олимпийский (192,27 метра), но распространенным был и средний между ними — 184,97 метра, а египтяне употребляли стадию в 174,5 и 209,4 метра.

У ассирийцев, халдеев и персов стадий, или гхальва, был близок к одному из египетских — 230,4 метра. Семь с половиной таких стадию составляли милю. Следующей по величине мерой у них шел парасанг (6,4 километра), четыре парасанга составляли статмос, или мансион. Греческий парасанг, или фарсах, был немного короче — 5,55 километра, а современный египетский фарзах — это десять древнеегипетских стадию (1,74 километра). Его называют также милей. Три таких мили — это атур (был также царский атур — полтора парасанга, или 10,47 километра).

Древнееврейский стадий — кибрат — равнялся двумстам двадцати двум метрам.

С самого начала в основу мер длины были заложены размерения человеческого тела, поэтому во всех странах существовали такие величины, как локоть, палец, шаг. Сотая часть аттического стадия — оргия — считалась средним ростом греков и использовалась как строительный модуль, в том числе и на верфях.

Вавилонский стадий — около ста девяноста метров — это расстояние, которое человек мог пройти спокойным шагом за время восхода солнца над горизонтом, от проблеска первого луча до полного раскрытия диска, то есть примерно за две минуты.

Солнце в Вавилоне персонифицировалось в главном боге — Мардуке, часто изображавшемся в виде быка. Поэтому весь видимый небесный свод назывался «следом Солнца» и делился на сто восемьдесят равных частей, каждая из которых равнялась диаметру Солнца. Это были «шаги Мардука», а по существу — градусы. Греческие βους (бык) и латинское sol (солнце) дали в Средние века название одному мореходному прибору, итальянское compassare «вымерять шагами, измерять» — другому, а заодно и циркулю (compasso).

Римская единица длины миля составляла тысячу шагов и колебалась от 1,478 до 1,598 километра, что на

глаз было, в общем, незаметно. Для измерения больших расстояний римляне использовали полуторную (леуска) или двойную милю, основанную на пассе (двойном шаге), равном 1,47 метра, то есть десятой части обыкновенной мили. На крупнейших римских дорогах каждая миля отмечалась каменным столбом — милиарием, а отсчет велся от храма Сатурна, возвышавшегося в самом центре города. Октавиан Август установил потом перед его входом позолоченный нулевой милиарий. В России милиариям соответствовали верстовые столбы, а началом пути считался главный почтамт.

В Индии расстояние измерялось иоджанами (14,62 километра), они состояли из двух гавиути, а те — из двух крошьев. Эта система нередко сочеталась со средиземноморской: дхануш, или оргила (1,83 километра), то есть оргия, составляла полкрошьи, а ее тысячная часть утвердилась позднее на английском и затем других флотах как «морская сажень», состоявшая из шести футов. Эту сажень называют еще «короткой», она употребляется наряду с «длинной», вмещающей семь футов и равной 2,14 метра.

Еще более сложной была градация линейных мер у арабских моряков. В ее основе лежал палец, равный ширине положенных вплотную друг к другу шести волосков с морды осла, на котором пророк Мухаммед въехал в 630 году в Мекку. Восьмь таких пальцев составляли кулак, восемь кулаков — локоть, а четыре тысячи локтей — милю (1,92 километра). Арабская миля была фундаментом всей системы мер, ее десятая часть называлась зейром, а полтора зейра составляли гхальву. Три мили образовывали парасанг, четыре парасанга — барид, два барида — мархалу. Величина барида (23,04 километра) близка к величине специальной китайской морской линейной меры — кенга (25,5 километра).

Из всех этих древних и средневековых мер со временем выделились четыре группы. В основе первой (от 174,5 до 222 метров) лежал стадий, в основе второй (от 1,3 до 1,9 километра) — миля и оргия, третьей (от 5,2 до 7,3 километра) — парасанг, четвертой (от 23 до 25 километров) — арабский барид. Особняком стоит самая крупная известная нам линейная мера — арабская мархала, равная двум баридам.

На их основе в Средние века и в Новое время были

созданы новые меры — «варварская» (то есть не римская) миля, чья величина колеблется от двух километров в Португалии до 10,6 в Швеции, и лига, или леуга, произошедшая от римской леуски, — от 4,1 километра в Гондурасе до 6,6 в Бразилии. Эта мера была заимствована не непосредственно в Римской империи, а, как и «варварская» миля, у галлов, где она называлась леука или леуга и составляла 2,25 километра. Поэтому и сегодня в некоторых странах лига называется леуга, в Италии — лега, а во Франции — лье.

В XII веке англичане приступили к созданию собственной системы мер. В 1101 году их король Генрих I установил длину эталонной меры — ярда, измерив расстояние от кончика собственного носа до ногтя среднего пальца вытянутой руки. Оно оказалось равным 91,44 сантиметра. Картографы назвали эту длину градусом. Тогда же был изобретен дюйм, приравненный к длине сустава большого пальца короля.

В 1324 году Эдуард II реформировал эту меру, приравняв ее к длине трех ячменных зерен, извлеченных из сердцевины спелого колоса и расположенных в одну линию, причем два из них соприкасались острыми концами (2,54 сантиметра). Он же узаконил и длину фута: подобно тому, как греки вычислили свой средний рост, так этот король выяснил размер средней длины английской ступни (30,48 сантиметра). Шесть тысяч восемьдесят футов составили морскую милю, или нот (узел) — 1,853184 километра, а пять тысяч двести восемьдесят футов — сухопутную — 1,609344. Эти цифры изумительно точны: например, английская морская миля, или адмиральский узел, лишь на 0,4 фута короче длины одного градуса дуги земного эллиптического меридиана.

В это же время на основе греческого стадия была установлена единая морская мера кабельтов. Голландское *kabeltoew* означает якорный канат, и уставная длина якорного каната составила шестьсот футов — 188,88 метра. Это и был кабельтов, десятая часть морской мили. В Англии его длина составила 185,31 метра, а длина специального артиллерийского кабельтова была на восемь футов меньше — 182,88 метра.

В XVI веке систему, аналогичную английской, разработали французы. Их туаз (1,949 метра) вмещал шесть ступней короля, а его ступня — тот же фут — соответствовала длине дюжины суставов большого пальца.

Из римской системы французы заимствовали шаг и двойной шаг и по этому же принципу ввели «трость» (у моряков — шток) и двойную трость — перш (6,497 метра): от латинского *pertica* — шест, мера, масштаб. Перш был основной системной единицей, его длина складывалась из длин ступней шестнадцати самых уважаемых парижан, первыми выходивших из собора после воскресной утренней мессы. В этом же столетии итальянский астроном и математик Христофор Клавиус, известный также под фамилией Шлюссель, рассчитал длину геометрического фута, приравняв ее к ширине шестидесяти четырех ячменных зерен, положенных вплотную друг к другу. Но кораблестроители долго еще пользовались своими, традиционными футами, варьируемыми в пределах от 0,28 метра (любекский) до 0,325 (парижский).

К началу Великих географических открытий из всего этого конгломерата мер выкристаллизовались две крупные морские линейные меры — морская миля (изобретенная, как уже говорилось, англичанами) и морская лига, рожденная в Кастилии и равная 5,56 километра. Морская лига состояла из трех морских миль по 1,853 километра каждая. После того как новая уставная длина якорного каната — кабельтова — составила 185,2 метра, основная длина морской мили была определена в десять кабельтовых и впоследствии сделалась международной (в России она принята с 8 июля 1931 года). Но наряду с нею во многих странах употреблялись (и употребляются неофициально до сих пор) собственные морские меры. Так, длина голландского якорного каната — кабелленте — двести двадцать пять метров, соответственна и голландская морская миля. Длина английского кабельтова чуть-чуть сократилась по сравнению с 1324 годом, она стала равна двумстам ярдам, или шестистам футам, или восьми стандартным смычкам якорного каната. Английские моряки нередко пользуются и морской милей Эдуарда II, округляя ее до шести тысяч футов. Испанская морская миля (сиомила) — 1,855 километра, японская (кай-ри), заимствованная у американцев, — 1,8532. В США до 1 июля 1954 года длина морской мили составляла 1,853249 километра; была узаконена также морская лига, равная трем морским милям и существовавшая наряду с ней. До введения международной морской мили морская лига, или морское лье, упо-

треблялась также во Франции, ее длина равнялась 6,08076 километра.

Название английской морской мили—узел—стало также единицей скорости корабля: один узел—это одна морская миля в час. Но биография у этой единицы довольно сложная. Скорость измерялась лагом, бросаемым с подветренной стороны в воду с крамбола—короткой и толстой балки, выступающей с борта судна. Лаглинь—намотанный на вьюшку трос, на котором крепился лаг,—был разбит на равные участки, отмеченные узлами. Наблюдатель, замечая время по песочным часам или отсчитывая секунды вслух, следил за тем, сколько таких узелков пройдет через вьюшку за полминуты, то есть за сто двадцатую часть часа. Если разделить величину морской мили—шесть тысяч восемьдесят футов—на сто двадцать, получится длина узла, а значит, количество узлов, пройденных за полминуты, равно количеству морских миль в час.

Еще одна единица измерения скорости на море—это балл. В баллах измеряется скорость ветра, а точнее—его сила, по специальной шкале, введенной в 1806 году английским адмиралом и гидрографом Ф. Бофортом. Каждому баллу, а всего их двенадцать, соответствует скорость ветра «от» и «до», выраженная в метрах в секунду или в морских милях в час. Разумеется, балл лишь с натяжкой можно признать единицей измерения скорости, тем более что аналогичные балльные шкалы существуют и для определения степени волнения моря по высоте волн и их характеристикам, и для описания ледовой обстановки. И если ветер еще можно измерить анемометром, то в остальных случаях судья—только опыт и глазомер.

Точно так же, как лаглинь, разделялся на одинаковые по длине участки якорный канат (а позднее и якорная цепь) и маркировался цветными флажками. Якорные цепи изготавливались из отдельных смычек, равных по длине, и их последние звенья тоже маркировались—краской. Проход каждого такого участка через клюз отмечался ударом судового колокола, располагавшегося на верхней части шпиля или брашпиля либо в непосредственной близости от него на специальной стойке. Поэтому всегда было известно, насколько якорь удален от клюза и когда нужно ожидать его отрыва от грунта или выхода из воды.

Сегодня судовой колокол кажется настолько неотъ-

емлемой деталью любого судна, что трудно вообразить себе время, когда о нем не имели ни малейшего понятия. Изобретатель его неизвестен — если вообще тут можно вести речь об изобретательстве. По дорогам Европы бродили стада коров и отары овец — на шеях их вожаков были подвешены колокольчики. Звук церковного колокола оповещал о великих праздниках и великих бедствиях. Если колокол звенел в руке пешехода — люди шарахались от него со всем возможным проворством, ибо то был или больной проказой либо чумой, или проклятый Церковью еретик.

Все это было связано с древним поверьем: колокольный звон отпугивает нечистую силу, предотвращает несчастья. По этой причине колокол и стали устанавливать в конце XV века на английских судах.

Жизнь корабля того времени зависела от состояния мачты и паруса на ней, а самой важной фигурой еще с античных времен считался кормчий. Их-то и надо было оберегать в первую очередь. Поэтому и колокол устанавливали или на кормовой надстройке у штурвала, или у грот-мачты, или в обоих этих местах. Со временем кроме отпугивания морской нечистой силы во время бури или тумана на него возложили и иные обязанности — подавать сигналы тревоги (по примеру церковных колоколов) и отбивать время. Колокол должен был также оберегать святого патрона судна, чья фигура красовалась на форштевне, — и его стали устанавливать также на баке. (В наше время большой колокол, предназначенный для якорных и туманных сигналов, устанавливается на баке, а малый на крыле мостика отбивает склянки и подает пожарные сигналы. Второй, впрочем, можно встретить теперь редко: его вполне заменили колокола громкого боя и судовое радио.) Этим же колоколом отбивались получасы — за этим следил специальный вахтенный, постоянно дежуривший у тридцатиминутных песочных часов (испанцы называли их *ampolleta* — ампула, колба, пузырек): переворачивая их, он подавал сигналы колоколом — «отбивал склянки»; склянкой называлась стеклянная емкость этих часов — у испанцев амполлетой назывались и сами часы, и получасовые удары в колокол. Этот же колокол регулировал и всю остальную жизнь корабля по особо разработанному звуковому коду: он оповещал о пожаре или пробойне, о парусе на горизонте или о моменте абордажа, о времени отбоя или



сходки, о человеке за бортом или о появлении стаи китов. Двойной удар колокола в полдень назывался рындой, со времен королевы Елизаветы он служил сигналом к обеду. В тумане, узкостях или иных форсмажорных обстоятельствах удары судового колокола раздавались каждые две минуты (для этого существовали двухминутные часы), предупреждая столкновение судов. Штурман в это время следил за барометром и при каждом проблеске солнца или звезды хватался за астролябию или секстан.

Здесь время вахтами и звоном склянок числят.  
Глупец, кто сей уклад несовершенным мыслит,—

писал Йост ван ден Вондел.

В конце XVIII века англичанам удалось захватить французский тридцатидвухпушечный фрегат «Лютин». 9 октября 1799 года этот фрегат, уже под британским флагом, вывел в море капитан Ланселот Скиннер, чтобы доставить для английской купеческой корпорации в Гамбурге золото на сумму в миллион сто семьдесят пять тысяч фунтов стерлингов. Однако плавание оказалось недолгим: перегруженный корабль опрокинулся у острова Тершеллинг при первом же шторме. В 1823 году страховая компания Ллойда получила разрешение короля на подъем «Лютина», но с морского дна удалось извлечь лишь примерно тридцатую часть затонувшего золота — на сумму, не превышающую сорока тысяч фунтов стерлингов. А в 1859 году «Лютин» уже едва был найден. Руль и колокол — вот все, что вернуло море на этот раз. Из руля сделали стол и кресло для главы компании Ллойда, а колокол был установлен в 1896 году в ее главном зале, и его язык сегодня столь же красноречив, как и в стародавние времена: нечетное количество ударов этого колокола — один или три — заставляет сжиматься сердца многих, кто проводил милых им людей в море. Но если один удар еще вселяет кое-какую надежду (он означает, что судно затерялось где-то в океане), то три удара отнимают ее безвозвратно.

В давние времена, когда еще не знали понятия «водоизмещение», величина судна, его класс определялись тем количеством груза, какое оно способно перевезти в своих трюмах. Груз транспортировался в стандартных упаковках, принятых в той или иной стране для сыпучих и жидких товаров и измеренных по

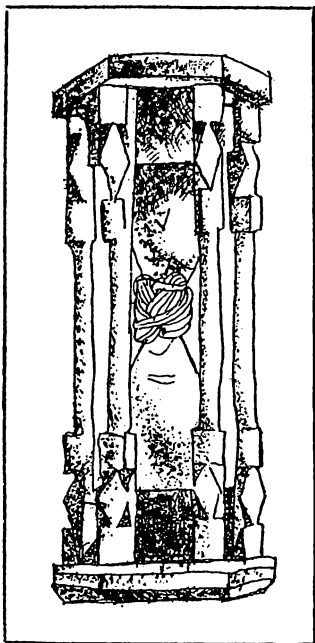
весу (как делалось во всем древнем мире). В Древнем Египте это были кожаный хар (мешок), вмещавший до XVI века до н.э. 95,7 литра зерна, позднее 75,56 литра, а еще позднее тридцать четыре килограмма, и хену (сосуд) емкостью сорок шесть литров, а также производные от них – ойпе (четверть хара), метрет (1,25 хара), артаба (около трех с половиной метретов).

Метрет был заимствован египтянами у греков в последние века старой эры, в Греции он составлял 29,38 килограмма. Один метрет с четвертью был у греков стандартной единицей корабельных грузов, он назывался медимном или амфорой.

Римская амфора была поменьше – 26,112 килограмма, а полуамфора – урна – составляла треть греческого медимна. В морской торговле это были самые распространенные единицы измерения, хотя, конечно, существовало и множество других – от греческого тридцатичетырехграммового киафа до римского кулея, равного двадцати амфорам.

Арабы называли амфору артабой, у них она составляла 65,28 килограмма, а четыре артабы – гарибя, или ден – в точности соответствовали половине римского кулея, то есть десятку римских амфор. Полуартаба же весьма близка к римской амфоре.

В ассиро-вавилонской системе 3-го тысячелетия до н.э. основной единицей был имеру (ослиный вьюк) – 84,2 литра. Три имеру составляли один гур. В более поздней ассиро-халдейско-персидской системе основой была амфора массой 32,6 килограмма (как римский кентумподий, или талант), состоявшая из двух вебов, или модиев, те, в свою очередь, делились на четыре макука, а макук на столько же кадосов. Полторы амфоры составляли малую артабу, малая артаба



Песочные часы XVI века

с третью (две амфоры) – большую артабу, полторы больших артабы (три амфоры) – большую амфору, а две и две трети большой амфоры (восемь простых амфор) – гарibu весом 260,8 килограмма.

В Израиле и Иудее основной мерой был кор, широко известный по морскому договору Соломона и Хирама, упомянутому в Библии. Точнее, коров было два – древний (293,76 килограмма) и новый (214,2 килограмма). Соответственно они делились на десять батов, тоже старых и новых, те – на шесть гинов, а гины – на двенадцать логов.

Самая крупная мера древнего мира – индийская баха: две тысячи шестьсот сорок килограммов! Однако при определении размеров судов предельными были десятая часть бахи – кумбха, шари (из одной шари с четвертью состояла кумбха), и малая кумбха, восьмая часть шари (26,4 килограмма). Малая кумбха очень близка к греческому метрету (29,38 килограмма) и римской амфоре (26,112 килограмма), к арабскому кафизу, или полуартабе (32,64 килограмма), и ассирово-вавилонскому билтуму, или таланту (30,3 килограмма), к ассиро-халдейско-персидской амфоре (32,6 килограмма) и египетскому хару (тридцать четыре килограмма).

Эта традиция и близкие цифры перешли и в Византию, где класс судна также определялся его грузоместимостью. Возросли только размеры стандартных амфор – вместе с размерами самих судов и их трюмов. Ромеи измеряли величину своих кораблей количеством амфор с вином или оливковым маслом объемом около сорока литров, а также полуамфор.

По этому же принципу в Северной Европе долго измеряли водоизмещение винными бочками, или тонелатами разной величины; русская бочка вмещала 491,96 литра и весила сто тридцать один килограмм. По-латыни бочка – *tunna*, отсюда произошла тонна: объемная, или обмерная, или фрахтовая – сорок кубических футов, или 1,12 кубометра; регистровая – сто кубических футов, или 2,83 кубометра; наконец – стандартная метрическая массой в тысячу килограммов. Французский корабельный вес был чуть больше тонны – 1000,0295 килограмма, но условно приравнивался к ней. Русская весовая тонна составляла 1015,56 килограмма и практически равнялась английской «длинной» тонне весом шестьдесят два пуда, или две тысячи

двести сорок английских фунтов, или тысяча шестнадцать килограммов. В Англии существовала еще и «короткая», или малая тонна — две тысячи английских фунтов, или 907,18 килограмма. Принцип их формирования был тот же, что закладывался когда-то в «длинную» и «короткую» мили и сажени.

В Западной Европе был также распространен ласт (немецкое Last — груз), доставшийся в наследство от античных амфор и такой же стандартизованный: объемный ласт примерно соответствовал двум бочкам. Это мера корабельного груза в сто двадцать пудов (тысячу девятьсот двадцать килограммов) зерна, или хлебная мера от шестнадцати до тридцати двух гектолитров (в средневековых Бремене и Данциге — три кубометра с четвертью), или мера необтесанного леса в сорок кубических футов. Гамбургский коммерческий ласт равнялся трем тоннам, а селедочный — примерно двум. Для измерения объема леса и пиломатериалов используются вышедшие из ластва сажень (двести шестнадцать кубических футов, или 6,113 кубометров) и целая серия «стандартов», из коих самый ходовой — ленинградский — сто шестьдесят пять кубических футов, или 4,672 кубометра. Сохранился и сам ласт, в основном для жидких грузов, но он не имеет точной величины: в Великобритании — в среднем 2909,4164 литра, в Дании — 3060,4 литра, в Нидерландах — ровно три тысячи.

После выработки и внедрения всех этих мер морской язык сделался интернациональным, общепонятным. Любой моряк мог отныне наниматься на любое судно, не опасаясь, что окажется «немым». Суда всех типов сразу сделались сопоставимыми по всем своим параметрам, и появилась новая профессия — морских историков. Стали легко понимать друг друга судостроители разных наций, а географы и судоводители сумели наконец-то совладать с «неуловимыми» землями дальних морей.



*Круг восьмой*



# **ПОДНЯВШИЕ МЕЧ**



мя Бугенвиля на какое-то время затмило имена Уоллиса и Картерета, хотя открытия его сами по себе выглядят весьма скромными на фоне предшествующих испанских, английских и голландских. Если первооткрыватели XVI столетия по праву носили титул аделантадо — «идущих впереди», то двести лет спустя это были в основном «идущие позади», открывавшие уже открытое. За два века так и не разрешились окончательно загадки Южной Земли, Северо-Западного и Северо-Восточного проходов. Премии за их находку оставались невостребованными.

Бугенвиль был человеком, нечаянно поставившим точку в двухвековой загадке Земного Рая: уже после его возвращения на родину было установлено, что открытые им острова Бугенвиль и Шуазель входят в группу Соломонова архипелага, где впервые побывал в 1568 году Альваро де Менданья и Нейра и который потерял в 1606 году Педро Фернандес де Кирос. Бугенвиль отыскал этот вожделенный «Офир», превратившийся к тому времени в легенду. Отыскал, как впоследствии распорядилась история, для соперников Франции: в 1885–1886 годах

северная часть Соломоновых островов станет германским владением, южная — английским, а в 1898—1900 годах Великобритания установит свой протекторат над всем архипелагом и заодно над островом Шуазель, тогда как Германия будет владеть островами Бугенвиль и Бука...

Лондон бурлил.

В кафе Томаса Гереуэя заключали деловые сделки загорелые джентльмены, рассеянно заедая кровавыми ростбифами вино с примесью хмеля и можжевельника. Устраивала драки публика в театре Друри-Лэйн, не поделившая симпатии к девицам из цирка Астли. В Сити, в ресторане «Лондонская таверна», собирались дельцы посOLIDнее, в кофейне «Иерусалим» обсуждали что-то индийские и австралийские купцы. Подсчитывали дивиденды менялы на Ломбард-стрит. В центре Лондона, на Черинг-кросс, возле конной статуи Карла I, воздвигнутой в 1674 году, раздавалась чаще всего песня сторонников Карла II — «Лети, корабль, нас кличет Чарли!», но не редкостью была и песенка Джона Дэви «Бискайский залив», начинавшаяся словами «Лягушка хотела бы посвататься». Медленно проплывали мимо портшезы. «Лондонская газета» печатала распоряжения правительства и судебные постановления, публиковала назначения чиновников и рассуждала о достоинствах настенных и напольных часов Томпсона — очень точных и с затейливым мелодичным боем. Обитатели приюта для престарелых моряков (в просторечии — Гринвичского морского госпиталя), основанного в 1694 году и рассчитанного на три тысячи человек, распевали модную морскую балладу «Английские джентльмены, спокойно проживавшие дома», быть может вспоминая, при этом Хокинса или Лоувелла. Клокотали ярмарки в Мэйфере, где можно было купить все, от молодой служанки до географических карт знаменитого Гесселя Герритса.

Лондон бурлил. Но деловитая тишина царила в Адмиралтействе.

В год повторного открытия Соломоновых островов, когда Картерет и Бугенвиль еще не закончили свою кругосветку, а Уоллис всюду расписывал соотечественникам прелести Таити, в южные моря отправилась новая экспедиция — английская. Подготовка ее шла еще с ноября 1767 года, и эта экспедиция вначале

планировалась как узко научная: 3 июля 1769 года астрономам представлялась редкая возможность наблюдать прохождение Венеры через диск Солнца. Учредитель экспедиции, Британское Королевское общество назначило ее руководителем известного в научных кругах географа Александра Далримпла, плававшего в 1756 году на испанском торговом судне «Леон» в южных водах, и позднее прославившегося своей «Адмиралтейской лоцией», затмившей все его гидрографические труды. Среди участников числились астроном Чарлз Грин, молодой, но многообещающий натуралист Джозеф Банкс с пятью слугами и секретарем или ассистентом Германом Дитрихом Сперингом (Банкс, богатый землевладелец из Линкольншира, путешествовал на собственные средства), ботаник-швед Даниэль Карл Соландер и два художника. Не были определены лишь судно и место наблюдения, хотя было ясно, что оно может быть только в южных морях.

Деньги для экспедиции должен был изыскать парламент, указание о корабле по просьбе Королевского общества должен был дать король. В феврале 1768 года, за три месяца до возвращения Уоллиса, Георг III переадресовал эту просьбу со своей резолюцией первому лорду-адмиралу. После смерти Джорджа Ансона в 1762 году эту должность занимал Эдуард Хаук. Ознакомившись с планами экспедиции, о коей он до сего момента скорее всего и не подозревал, достойный сэр моментально взвился на дыбы. Далримпл? Такой не значится в списках Адмиралтейства. Корабль дает Адмиралтейство — значит, и командовать им должен морской офицер, а не штафирка!

Но даже Хаук при всем своем апломбе понимал, что на поддержку короля он может рассчитывать только в том случае, если этот офицер будет еще и ученым. Среди родовитых военачальников такого не оказалось. Среди известных — тоже.

Имя кандидата подсказал Хью Паллисер, британский морской офицер, к чьему мнению прислушивались, хотя в то время он еще не был лордом Адмиралтейства. Кандидат оказался всего-навсего в «чине» шкипера-торгаша. Его звали Джеймс Кук, и он успел уже перепробовать профессии и батрака, и коммерсанта, и торгового моряка, пока ему не пришла в голову счастливая мысль завербоваться в королевский флот,



дабы сделать на этом поприще блистательную карьеру. Сейчас ему сорок лет. Шкипером он стал в двадцать четыре...

Но Хью Паллисера слов на ветер не бросал, вся карьера Кука прошла на его глазах. Когда сэр Хью командовал военным кораблем «Игл» («Орел»), Кук был у него сперва боцманом, потом штурманским помощником, а через пару лет сдал экзамен на штурмана. Хью Паллисер полагал, что звание штурмана флота его величества перевешивает звание торгового шкипера, которое Кук получил в двадцать лет и которым его дразнили недоброжелатели в сорок.

После горячих рекомендаций Паллисера на Кука взглянули новыми глазами. Да уж не тот ли это Кук, что вел когда-то топографические съемки в Канале (то есть в Ла-Манше), занимался гидрографией в канадских морях и изучал математические способы определения координат?

Тот самый.

Паллисер напомнил еще, что этот штурман был непременным консультантом адмирала Колвилла и генерала Уолфа, когда тех интересовали природные условия определенного побережья и перспективы их изменения к плановому моменту высадки десанта. А еще он картограф, и астроном, и...

У лордов Адмиралтейства отпали последние сомнения. Осталось только самое первое: бывший батрак... Но, как известно, за неимением вина приходится пить воду. Для начала Джеймса Кука произвели в лейтенанты — 25 мая 1768 года, как раз когда в Англию прибыл Уоллис. И в этот же день именем короля назначили начальником экспедиции и предложили самому выбрать для нее судно.

Кук остановил свой выбор на трехмачтовом плоскодонном угольщике-кате водоизмещением в триста семьдесят пять тонн.

Корабль назывался «Индевор» («Попытка»), его экипаж насчитывал восемьдесят пять моряков, тринадцать солдат морской пехоты и одиннадцать пассажиров: всего сто девять человек (сто десятым был личный кок Кука). Среди офицеров в судовой роли числились второй помощник Джон Гор и помощник штурмана Чарлз Кларк, плававшие с Джоном Байроном (а Гор еще и побывал на Таити с Уоллисом). На борту «Индевора» имелись двадцать две пушки.

Кроме наблюдения Венеры Кук должен был сделать кое-что еще. Адмиралтейство поставило перед ним задачу отыскать и присоединить к британской короне острова в западной части Тихого океана, обозначенные на трофейных испанских морских картах. Он должен был также заняться поисками Южной Земли к югу от маршрута Уоллиса и одновременно уточнить, в самом ли деле Тасман открыл Южную Землю, или же это очередное заблуждение, звено в многолетней цепи заблуждений мореплавателей и ученых, выдававших желаемое за действительное.

26 августа 1768 года в Плимуте, близ которого была когда-то рассеяна «Непобедимая армада», в Плимуте, где Фрэнсис Дрейк торжественно отметил в церкви святого Андрея возвращение «Золотой лани», в Плимуте, где в той же церкви святого Андрея отслужили молебен отправившиеся в плавание пассажиры «Мэйфлауэра», где в святилище покоятся тела Мартина Фробишера и героя англо-голландских войн адмирала Блейка, — в том самом Плимуте состоялось отплытие «Индевора».

Атлантика была пройдена быстро, 13 ноября Кук уже созерцал красоты бухты Гуанабара, на берегу которой раскинулись убогие кварталы Рио-де-Жанейро. Он покинул ее через три недели, 7 декабря, в начале южноамериканского лета, 25 января 1769 года обогнул мыс Горн и вскоре достиг острова Питкэрн, а вслед за тем, 13 апреля, — Таити.

3 июня англичане провели запланированные наблюдения Венеры, и в этом им деятельно помогали (а вернее, мешали) добродушные подданные королевы Пуреа. Ей было уже под пятьдесят, но она, похоже, непрочь была скомпенсировать горечь потери Уоллиса радостью общения с Куком. Не случайно же именно над Таити ярче всего сияет Венера — планета любви. Однако matrimониальные планы в расчеты Кука никак не входили. Не без труда избежав тонко расставленных сетей обольстительницы, лейтенант Кук покинул 9 июля бухту Матавы, где экипаж «Индевора» увеличился на два человека: здесь нашелся свой Аотуру — полинезиец Тупия с мальчиком-слугой. (Прекрасное представление о жизни десятков таких детей природы, попадавших в английское общество того времени, читатель получит, если прочтет повесть Вальтера «Простодушный».)

Посетив другие острова Общества (так назвал их Кук в честь Британского Королевского общества, организовавшего эту экспедицию) и архипелаг Тубуаи, Кук повернул корабль резко к югу, чтобы поискать там Южный материк. Поиски призрачного обернулись 6 октября находкой реального: вторым после Тасмана он подошел к Новой Зеландии и 15 ноября провозгласил ее британским владением. Он был первым, кто обошел на корабле все побережье этой земли, принятой Тасманом за часть Южного материка, установил ее островное положение и открыл пролив между ее Северным и Южным островами, верноподданнически названный именем Королевы Шарлотты, но впоследствии переименованный в пролив Кука. Южному восточному мысу Северного острова Кук присвоил имя Паллисера, а островок, лежащий южнее Южного острова, получил название Стюарт (Кук, правда, принял его за сильно выдающийся в море полуостров). Оставил здесь свой «автограф» и Джозеф Банкс, будущий глава Британского Королевского общества: его имя носит полуостров в средней части восточного побережья Южного острова.

От Новой Зеландии «Индевор» отплыл на запад, однако жестокий шторм отбросил судно к северу и 19 апреля 1770 года доставил к юго-восточному берегу Новой Голландии в район мысов Хау и Эверард. И Кук, опять вторым после Тасмана, прошел все восточное побережье Австралийского материка, обследовал Большой Барьерный риф, куда совсем недавно подходил Бугенвиль, и нашел в нем проход, носящий и сегодня имя Кука. Один из крупнейших заливов на побережье Австралии восхищенный разнообразием невиданной флоры ботаник Джозеф Банкс окрестил Ботаническим – Ботани-Бей.

Затем «Индевор», тоже увековечивший свое имя в названии австралийской реки, через Торресов пролив мимо Новой Гвинеи проследовал к Яве и вошел в порт Батавии. Выйдя из Батавии, Кук пересек безостановочно Индийский океан и, обогнув Африку, 12 июня 1771 года возвратился на родину. И доставил в Адмиралтейство кучу карт, самых точных для того времени: он первым опробовал в своем кругосветном плавании метод точного определения долготы с помощью морского хронометра, изобретенного на досуге его земляком – тоже йоркширцем – бывшим плотником Джоном

Харрисоном в 1735 году, и октана Джона Хэдли, сконструированного четырьмя годами раньше (и деликатно забраковал оба прибора). Кроме того, в актив экспедиции лорды-адмиралы зачислили астрономические и географические изыскания Кука, а Британское Королевское общество — обширные коллекции редчайших представителей фауны и флоры Океании и более тысячи превосходных рисунков, выполненных художником Сиднеем Паркинсоном. В пассиве оказались сущие пустяки — смерть по разным причинам около сорока человек, в том числе коллеги Паркинсона, умершего от эпилепсии, и таитянина Тупии, скончавшегося от тропической лихорадки в Батавии.

В обмен на все это лейтенант Джеймс Кук получил диплом капитана третьего ранга. Англия умела быть благодарной.

В Адмиралтействе к тому времени кое-что изменилось: в том же 1771 году сэр Эдуард Хаук перестал быть первым лордом-адмиралом, им был назначен на пороге своего шестидесятилетия Джон Сэндвич, граф Монтегю, большой приятель Паллисера (тоже теперь важной персоны в морском ведомстве), прославившийся, однако, не столько своими деяниями на служебном поприще, сколько за столом: он умел разом съедать два блюда и обессмертил свое имя изобретенными им бутербродами.

Успех экспедиции Кука, а особенно официальное присоединение к Британии новой колонии на восточном побережье Австралии под названием Новый Южный Уэльс, побудили британское Адмиралтейство снарядить новую экспедицию для более детального изучения открытых земель и поисков материка в районе Южного полюса. Угольщик-кат (или, если угодно, шлюп) превосходно себя зарекомендовал в нелегком странствии по морям-океанам, и Кук остался верен этому типу судна. Для новой экспедиции он выбрал два ката — четырехсотшестидесятитонный «Резолюшн» («Решение») с командой из ста двенадцати человек и трехсотсорокатонный «Эдвенчер» («Приключение»), где экипаж насчитывал восемьдесят одного человека.

Кука снова сопровождали ученые, среди них выделялись натуралисты немцы Форстеры — отец и сын, два астронома и один художник. Командование «Резолюшн» Кук оставил за собой. Капитаном «Эдвенчера» стал Тобайас Фюрно, старый соратник Уоллиса, за-

нимавший на его «Дельфине» должность второго помощника. Под началом Фюрно был еще более заслуженный ветеран флота — Артур Кемп, плававший с Джоном Байроном на том же самом «Дельфине». На «Резолюшн» Кук по просьбе Хью Паллисера взял первым помощником его родича Роберта Паллисера Купера. Вторым помощником был Чарлз Кларк — личность, достаточно впоследствии заметная в истории географических открытий, хотя более громкая слава поджидала впереди все-таки не его, а двух юнцов — семнадцатилетнего натуралиста Георга Форстера, будущего профессора Виленского университета, и пятнадцатилетнего гардемарина Джорджа Ванкувера, лет тридцать спустя поставившего последнюю точку в исследовании западного побережья Североамериканского континента.

Успешное практическое испытание в прошлом рейсе инструментов Хэдли и Харрисона (хотя и с отрицательными результатами) побудило Джеймса Кука взять с собой в новое плавание четыре — по два на каждое судно — морских хронометра значительно усовершенствованной конструкции. Эти дорогие приборы, чудо тогдашней техники, с величайшими предосторожностями доставили в Плимут подмастерья Арнольда и Кенделла, ведущих лондонских кудесников точной механики. (Забегая вперед, можно заметить, однако, что и новые хронометры при всех их достоинствах не были сочтены достаточно совершенными для того, чтобы их изобретатель или изготовитель мог претендовать на премию в двадцать тысяч фунтов стерлингов. Вопрос остался открытым.)

13 июля 1772 года, почти ровно через год после завершения плавания на «Индеворе», Кук снова вышел в море. На этот раз он не стал пересекать Атлантику, а лег на курс, встречный тому, каким возвращался в Англию «Индевор». 30 октября корабли прибыли в Капстад, чьи жители еще не успели забыть моряков Картерета и Бугенвиля. Здесь Иоганн Рейнгольд Форстер-старший повстречал давнего своего коллегу — шведского ботаника Андреаса Спаррмана и сумел соблазнить его перспективой грядущих открытий. Прижимистый Кук согласился взять Спаррмана с собой на тех же условиях, на каких брал в первое плавание Джозефа Банкса, тоже натуралиста, — если тот будет путешествовать на собственные средства, включая сю-

да и заботу о пропитании. Свободные деньги нашлись у Форстера, и Спаррман стал его пенсионером.

В Капстаде Кук узнал интересную новость: оказывается, в начале весны, когда его вторая экспедиция только еще планировалась, некий француз по имени Ив Кергелен-Тремарек, отплыв строго на юг от острова Маврикий, обнаружил что-то в южной части Индийского океана. Какую-то землю... Новость эта прозвучала для Кука громом небесным! Ведь одна из целей, поставленных ему лордами-адмиралами, — не только более детально изучить новооткрытые земли, но и поискать материк в районе Южного полюса. Земля Кергелена, по слухам, находилась чуть севернее пятидесятой параллели, но кто знает, куда понесло французов после этого! А кроме того, находкой Кергелена вполне может оказаться таинственная Земля Буве (или «Земля Обрезания» — поскольку она была открыта в праздник обрезания Господня), которую он, Кук, должен отыскать во что бы то ни стало...

23 ноября англичане выступили по следам французов. Если бы Кук мог, он убрал бы с картушки компаса все румбы, кроме одного — южного. Памятуя судьбу экспедиции Уоллиса, Кук на случай неожиданной разлуки, предусмотрительно назначил Фюрно встречу в новозеландском проливе Королевы Шарлотты. И как в воду глядел. В начале зимы задули сильные западные ветры, нагнавшие штормовую волну. Резко похолодало. Чуть южнее пятидесятой параллели, где Кук рассчитывал найти землю Кергелена или Буве, появились отдельные плавающие льдины, потом — ледяные поля, потом — айсберги. Временами море окутывалось туманом, то сгущавшимся, то вдруг исчезающим. «Резолюшн» и «Эдвенчер» упорно держали курс на полюс, держали до 29 декабря, когда оставили за кормой пятьдесят девятую параллель. Не раз и не два раздавался с грот-мачт крик «Земля!» — то были айсберги, облака или миражи. Не была ли ими и Земля Буве?

Чтобы проверить это, Кук приказал повернуть на запад и идти этим курсом, придерживаясь пятьдесят четвертой параллели, вплоть до двадцать шестого градуса долготы к востоку от острова Тенерифе, то есть до  $10^{\circ}30'$  восточной долготы, определенной 1 января 1739 года самим же Жаном Баттистом Буве де Лозье (лишь значительно позже выяснилось, что Буве увидел малюсенький вулканический островок, нося-

щий теперь его имя, и ошибся в вычислении долготы на пять с половиной градусов). 1 января 1773 года, день в день с самим Буве, Кук пересек этот меридиан. Все та же ровная, унылая белизна кругом. Стало ясно, что Буве или злонамеренно выпустил гулять по свету очередного призрака, или сам гонялся за ним, обманутый полярными пейзажами. Место Земли Буве — на шелковых коврах мсье Бове, но не на географических картах! Кук приказал вернуться на южный курс.

17 января «Резолюшн» и «Эдвенчер» около полудня пересекли Южный полярный круг. Так далеко никто еще не забирался в ледовые моря. Они были первыми. Если бы Кук еще знал, что только восемьдесят миль отделяют его от Южного материка, от нынешней Земли Королевы Мод! Он подошел к нему на сто километров ближе, чем Роггевен, и после безуспешных попыток продвинуться дальше к югу повернул вспять от 67°15' южной широты.

Итак, Земля Буве — миф. А земля Кергелена? Кук не нашел ее на долготе Маврикия. И не мог найти: Кергелен ошибся на целых двенадцать градусов! Так обстояло в те годы дело с определением координат.

Возьми Кук чуть восточнее от своей поворотной точки, он все-таки стал бы первооткрывателем Южного континента, но он направился к северо-востоку, и только разница в два-три деления на картушке компаса помешала ему обнаружить архипелаг Кергелен.

8 февраля поднялся густой туман, море заштилело. И произошло то, к чему и Кук и Фюрно были готовы: корабли потеряли друг друга. 26 марта Кук уже был у берегов Новой Зеландии, у островка, получившего в те дни название Резолюшн. Здесь он дал людям (кое-кто из них уже мучился от цинги) длительный и полноценный отдых.

Корабли воссоединились в мае, дисциплинированный Фюрно, успевший за это короткое время открыть небольшой архипелаг у Тасмании и дать ему свое имя, еще с 5 апреля поджидал своего командира у пролива Королевы Шарлотты. Этот эпизод вспомнил Жюль Верн, когда писал «Детей капитана Гранта»: точно так же исполнительный Джон Манглс крейсировал на «Дункане» у берегов Новой Зеландии в ожидании лорда Гленарвана.

Чтобы не возвращаться больше в эти воды, Кук потратил половину лета на их прочесывание в надежде

найти новые земли и установить, не связаны ли они с Южным материком. Увы, ему не удалось отыскать даже остров Питкэрн по той же самой причине, по какой он не встретил земли Буве и Кергелена: Картерет, не располагавший точными хронометрами, не сумел правильно определить долготу.

И все же у Кука не было полной уверенности в том, что Южной Земли не существует. Во время своих блужданий в тех же морях, где он уже побывал двумя годами ранее и где, казалось, не может быть ничего нового, Кук открыл в этот раз атоллы Херви, а позднее, после антарктической эпопеи, остров, названный позднее в честь лорда Палмерстона, в группе островов, получивших позднее имя Кука. Открытие Херви было сделано после двухнедельной стоянки на Таити, где мало что изменилось за минувшие два года. И все это время Кук не оставил мысли проникнуть к Южному континенту.

От архипелага Тонга он возвращался к Новой Зеландии, чтобы там тщательно подготовить корабли к новому броску на юг. Но прибыл туда только «Резолюшн», сильно потрепанный штормом, разлучившим его с «Эдвенчером».

Напрасно прождав Фюрно до 25 ноября, Кук выступил на второй штурм Южного континента, 18 декабря еще раз пересек полярный круг, а неделю спустя вновь уперся в непроходимые ледяные поля. По сравнению с прошлым разом он приблизился к полюсу всего на пять миль. Когда говорят, что поверхность Земли осваивалась «шаг за шагом», этот фразеологизм как нельзя лучше подходит именно к Куку.

Кук снова отступает перед непреодолимым. Отступает, чтобы идти вперед. «Резолюшн» отходит к сорок седьмой параллели и по этой широте перебирается от сто сорок восьмого градуса долготы до сто девятого.

Третий штурм Антарктиды, начатый 26 января 1774 года, завершился четыре дня спустя. Эта попытка также не принесла успеха, хотя Кук стал первым человеком, спустившимся до  $71^{\circ}10'$  южной широты. На этот раз от Южного материка его отделяли сто восемь миль, но эти мили не чета прежним: полуостров Терстон в море Амундсена выступает в океан гораздо меньше, чем Земля Королевы Мод.

Впереди были еще остров Пасхи, Маркизские ост-



рова, острова Туамоту и Общества, Тонга и Фиджи, Новые Гебриды, Новая Каледония и остров Норфолк, но все эти посещения и открытия не радовали Кука, так как основная задача, как он считал, выполнена не была. Он прошел по следам Кергелена и Роггевена, Менданьи и Кироса, он оставил бесчисленное множество собственных следов, каких хватило бы на три человеческих жизни,—и был в отчаянии. Но по размышлению он понял, что отрицательный результат — тоже результат, что поручение лордов-адмиралов выполнено им как нельзя лучше, что он гонялся за призраком, как гонялись поколения моряков до него. Южная Земля — миф, химера, вымысел, плод большого испанского воображения! И он, капитан третьего ранга Джеймс Кук, сумел своими двумя плаваниями доказать это!

Весь обратный путь его мысли были заняты другим — судьбой «Эдвенчера» и Тобайаса Фюрно. В Корабельной бухте он оставил ему записку с инструкциями: записка была запечатана в бутылку и закопана под приметным деревом на берегу, а на самом дереве моряки учинили надпись «Смотри внизу». А при втором посещении Новой Зеландии, с 19 октября по 10 ноября 1774 года, англичане увидели, что бутылка кем-то выкопана, и аборигены поведали им печальную историю о кораблекрушении и о разыгравшейся на этом берегу трагедии — высадке белых людей, истреблении ими туземцев, ответной мести и, наконец, о гибели всех или почти всех белых. Выводы напрашивались сами собой...

Надо заметить, что Джеймс Кук и сам был в этом отношении далеко не ангелом, весь его путь был отмечен кровью океанийцев. Бывший английский батрак кончил тем, с чего начинали испанские конкистадоры — Нуньес, Писарро, Кортес и прочие благородные идальго. При первом же посещении им Таити — на «Индеворе» — был сражен наповал туземец, страдавший чрезмерным любопытством: он стащил у англичан приглянувшийся ему мушкет, не зная даже, что это такое; ему тут же продемонстрировали это на практике. На Новой Зеландии в том же плавании выстрелы гремели в течение первых трех дней: одного туземца застрелили прямо из шлюпки, не подходя к берегу, за то, что в руке у него было копье (а вдруг метнет?), на следующий день повторилась таитянская история — по-

хищен был кортик, и морские пехотинцы стреляли дробью в толпу, не разбирая, кто прав, кто виноват; на третий день они открыли пальбу по каное, полному островитян, за то, что те не реагировали на их оклик, повелевающий остановиться. Потом был перерыв до того дня, пока Джон Гор не пристрелил новозеландца, не пожелавшего отдать ему ритуальную накидку в обмен на кусок простой ткани. Кровь порождала кровь, весть о коварстве и жестокости белых быстро облетела не только Новую Зеландию, но и другие острова южных морей, так что едва ли повторное прибытие Кука могло обрадовать их жителей.

Во времена Кука на фронте ливерпульской биржи уже красовалась фигура чернокожего, прозрачно намекающая на источник преуспевания английских финансовых тузов. Можно не сомневаться, что рядом с ней появилась бы и фигура океанийца, не будь эти нехристи так удалены от Англии. К тому шло.

Первой серьезной жертвой такой политики англичан стали моряки Фюрно, о чем Кук, разумеется, знать тогда не мог. «Резолюшн», как уже говорилось, покинул условленное место встречи 25 ноября, «Эдвенчер» прибыл туда пять дней спустя. Трагедия разыгралась 17–18 декабря, как раз в те самые дни, когда Кук вторично пересекал Южный полярный круг. Фюрно получил «бутылочную» почту» своего командира и был готов последовать инструкциям. Но накануне отплытия решил запастись свежей зеленью и отправил на берег шлюпку с восьмью матросами и двумя офицерами. Из них не вернулся ни один, их растерзанные тела, аккуратно уложенные в корзины и, вероятно, предназначенные к трапезе, нашла на второй день команда другой шлюпки...

Поднявшие меч начинали на себе ощущать остроту его лезвия.

Только две недели спустя Фюрно вывел «Эдвенчера» в открытое море и направился на нем к мысу Горн на поиски Земли Буве. Он тщетно искал ее по обе стороны Южной Америки. 14 июля, когда «похоронивший» его Кук еще рыскал на своем «Резолюшн» по островам Океании, Фюрно был уже в Англии.

А кровь не унималась. Она была пролита на острове Пасхи, где один из офицеров пресек огнем попытку островитянина что-то стащить. Гремели направленные в толпу залпы на острове Ниуэ: Кук дал ему из-за

этого название Сэвидж («Дикий»). На острове Танна в Новых Гебридах капитан Кук самолично выстрелил из мушкета по толпе туземцев и, раздосадованный промахом, отдал приказ произвести залп. После этого англичан ожидал соответствующий прием на острове Эроманга в том же архипелаге — и там снова гремели выстрелы.

Едва ли Куку довелось прочесть поэму Данте. Но если бы он ее и прочел, то, конечно, же, ему и в голову бы не пришло причислить себя к «зачинщикам раздоров», населяющим восьмой круг Ада. В своих дневниках капитан королевского флота писал совсем иное. Как и Бугенвиль, он хотел красиво выглядеть в глазах потомков. Чтобы его, упаси Боже, не назвали пиратом...

Во второй половине декабря, когда Фюрно уже давно был дома, Кук шел, сам того не ведая, по его следам к Огненной Земле, чтобы еще раз попытаться найти в том районе Землю Буве или Южный материк. После этого посещения расплывчатое понятие «Огненная Земля» стало обретать конкретные очертания. Прежде всего, остров оказался архипелагом, Кук наносит на карту все новые и новые топонимы: остров Гилберта, названный в честь штурмана «Резолюши», залив Кука (в избытке скромности этого человека трудно упрекнуть!), пролив Кристмас, обнаруженный 25 декабря («Кристмас» — Рождество).

Открытие Кристмас-Саунд оказалось последним в уходящем году. «Резолюши» обогнул мыс Горн, и уже новый, 1775 год, ознаменовался последними в этом плавании крупными находками Джеймса Кука — это были остров Джорджия (впоследствии — Южная Джорджия, в противовес одноименному штату США), названный так в честь короля Георга, и Сэндвичевы острова к востоку от него, увековечившие имя одного из покровителей Кука.

Убедившись, что и эти клочки суши не имеют никакого отношения к Южной Земле, Кук повернул наконец бушприт «Резолюши» в сторону Англии и в ночь с 29 на 30 июля встал на якорь в гавани Спитхеда, оставив за кормой расстояние, равное трем окружностям Земли.

Возвращение Кука из второго плавания было триумфальным, его можно уподобить возвращению Дрейка в Плимут, Дрейка принимала королева — Кука удо-

стоил аудиенции король, глубоко тронутый тем, что его имя будет отныне значиться на всех картах. Дрейку покровительствовал в Адмиралтействе и при дворе его дядя Хокинс, Куку — его приятель Паллисер, выхлопотавший ему сразу по возвращении чин капитана первого ранга. И еще лорд Сэндвич, вошедший теперь не только в историю кулинарного искусства, но и, благодаря Куку, в историю географических открытий, что гораздо важнее. Британское Королевское общество избрало Кука, увековечившего эту организацию в названии архипелага, своим членом.

На фоне всех этих милостей очень странным кажется следующий шаг лордов-адмиралов, несомненно согласованный с королем: Кука назначают... главным смотрителем Гринвичского морского госпиталя. Эта пенсионная должность могла означать для сорокасемилетнего капитана первого ранга только одно — чем-то он кому-то крепко не угодил, и его отстранили от настоящих дел. Уж конечно, дело здесь вовсе не в том, что он не отыскал Южный материк и Землю Буве: трудно найти несуществующее, как бы сильно ни хотелось. Зато он нашел многое другое... Единственно логичной причиной кажется то, что Кук в силу своего скверного характера пролил слишком много напрасной крови, в том числе и английской, и тем на много лет вперед затруднил британской короне проникновение в южные моря, вынудив англичан и дальше применять силу вместо других, более мягких средств. Ведь погибли и офицеры, а у многих из них оставались в Лондоне влиятельные родственники.

А между тем, как стало известно Куку, уже готовилась новая экспедиция, только на этот раз не в южные моря, а в северные — на поиски Северо-Западного прохода. Он, превративший вопросительный знак в точку в истории поисков Южной Земли, непрочь был разобратся и с этой проблемой, тем более что все еще оставалось в силе парламентское решение о выплате двадцати тысяч фунтов стерлингов тому, кто разыщет этот пролив. Прижимистость Кука, проявившаяся, в частности, в договорах с Джорджем Банксом и Андреасом Спаррманом, не давала ему покоя и в этот раз. Он твердо верил в свою удачу. Он разобрался с миражами южных морей, не оплошает и в северных. К тому же у него есть опыт плавания во льдах, а Северо-Западный проход, если только он существует,

лежит в арктических широтах, севернее пятьдесят второй параллели. Кому, как не ему?..

10 февраля 1776 года он обращается за поддержкой к сэру Хью.

Тем временем подготовка экспедиции шла полным ходом, и Кук принимал в ней самое деятельное участие. Для нее были выделены два корабля и назначены капитаны. Флагманом определили «Резолюшн», уготовив ему судьбу «Дельфина», тоже участника двух экспедиций. Командиром «Резолюшн» назначили его бывшего лейтенанта Чарлза Кларка, участника двух предыдущих плаваний Кука. Он должен был поискать проход со стороны Тихого океана. Второе судно, трехсоттонный «Дискавери» («Открытие»), выбранный лично Куком, должен был возглавить Ричард Пикерсгилл, тоже бывший лейтенант с «Резолюшн». Ему предстояли поиски Северо-Западного прохода со стороны Атлантики.

После письма Кука к Паллисера картина резко изменилась. Командиром «Резолюшн» стал Кук, старшим помощником — его соратник по первой экспедиции Джон Гор, а вторым — Джеймс Кинг. Командование «Дискавери» поручается Чарлзу Кларку, его первый помощник — Джеймс Барни.

Британское Королевское общество прикрепило к экспедиции астронома Уильяма Бейли, только что совершившего рейс на «Резолюшн», натуралиста Дэвида Нельсона, лекаря Уильяма Андерсона, художника Джона Веббера. Адмиралтейство снабдило Кука секретными инструкциями, скрепленными подписями первого лорда Джона Сэндвича и двух лордов-адмиралов — Хью Паллисера и Чарлза Спенсера. Они предписывали порядок вступления во владение любыми новооткрытыми землями и присоединения их к британской короне. А один пункт свидетельствует о том, что экспедиция была задумана гораздо шире, чем получилось на деле, и должна была в южных морях отыскать во что бы то ни стало землю Кергелена и обследовать ее со всевозможной тщательностью.

Ко времени выхода в море «Дискавери» внезапно лишился своего капитана: младший брат Чарлза Кларка, кутила и мот, наделал долгов, и как раз к лету 1776 года терпение кредиторов истощилось. Вполне возможно, что на их настроение повлияло принятие 4 июля сочиненной Томасом Джефферсоном — буду-

щим президентом — Декларации независимости Североамериканских Соединенных Штатов, вызвавшее великую панику в финансовых кругах Европы и в первую очередь Англии, спасавших все, что можно. Кларк-младшего засадили в долговую тюрьму, превосходно описанную Диккенсом, но, как это часто практиковалось, позволили отбывать срок родственнику должника, пока сам должник на свободе изыскивал средства для погашения долга. Таким родственником и оказался сердобольный капитан Кларк. Его заточение должно было кончиться к концу июля. Кук посетил его в тюрьме и назначил встречу кораблей в Столовой бухте — близ мыса Доброй Надежды: как и во время второго плавания, он избрал путь вокруг Африки.

12 июля «Резолюшн» в одиночестве отбыл с плимутского рейда, 14-го вышел в Атлантику и три месяца спустя прибыл к месту встречи. В ноябре в Столовую бухту вошел и «Дискавери», на мостике коего красовался несколько смущенный Кларк. Оба командира провели в Южной Африке еще примерно месяц, занимаясь ремонтными и хозяйственными делами. 5 декабря они продолжили путь.

Почти два месяца шли корабли Кука и Кларка через Индийский океан, перебирая, словно четки, один за другим острова Принс-Эдуард, Марион, Крозе, Кергелен, Тасмания. В феврале 1777 года «Резолюшн» и «Дискавери» подошли к тому месту в проливе Королевы Шарлотты, где «Резолюшн» два с небольшим года назад напрасно дожидался «Эдвенчера» и где Тобайас Фюрно отдал последний долг десятерым своим товарищам.

Видно, Куку и в самом деле пришлось выслушать много неприятных слов от лордов-адмиралов по поводу его политики в землях южных морей. В этот раз он был просто неузнаваем. Никаких солдат, никаких пушек, никаких заложников. Только он сам, капитан первого ранга Джеймс Кук, демонстративно безоружный, бродил в одиночестве по берегу, задумчиво роняя из битком набитых карманов камзола то яркий лоскуток, то стеклянную бусину, то еще что-нибудь в этом роде. Он чувствовал, что за ним наблюдают, и видел, как исчезали оброненные им вещи. Наконец маори осмелели настолько, что сочли возможным вступить в переговоры при помощи жестов, пантомимы и рисунков на прибрежном песке.

Вот что поведали ему новозеландцы. Один туземец, когда англичане сошли из шлюпки на берег, не устоял перед искушением «проверить» припасы белых пришельцев и стащил у них несколько сухарей и одну-две рыбины. Люди Фюрно жестоко избили его на глазах соплеменников, а когда за него попытались вступить, дали залп по толпе маори. Двое были убиты наповал. Не удовольствовавшись этим, офицер дал повторную команду. Но англичан подвело несовершенство тогдашнего огнестрельного оружия. Пока они перезаряжали свои мушкеты, туземцы прикончили их.

История эта произвела сильное впечатление на Кука, он даже поклялся себе никогда впредь не применять оружие против дикарей, а воображение, коего он не был лишен, нарисовало ему идиллическую картину будущей английской Новой Зеландии со счастливыми туземцами—такими, каких он видел на Таити. Как показало будущее, то была клятва игрока, Кук был уже далеко не в том возрасте, в каком мечтают «начать жить сначала». Но на какое-то время он все-таки смог себя переломить. На очень короткое, пока не сгладился шок, вызванный страшной повестью.

25 февраля корабли продолжили путь. Господствовавшие в это время года ветры доставили их к архипелагу, вот уже четвертый год носившему имя Кука, а оттуда к островам Тонга. Кровь пока не лилась, Кук изо всех сил старался быть верным данному им себе слову. Но первый шаг к отступничеству был сделан именно на Тонга: англичане не раз захватывали здесь заложников, требуя возвратить похищенные у них вещи. С этого Кук начинал не столь уж давно и на Таити, где вслед за тем загремели выстрелы.

Кстати, именно Таити был ближайшей целью Кука после отплытия с Тонга 17 июля. По пути к нему англичане обнаружили и нанесли на карту остров Тубуаи и посетили острова Общества. Плавание в южных морях оказалось на этот раз недолгим, но Куку хватило и этого времени, чтобы сделать ряд серьезных открытий. Три новых атолла в архипелаге Кука, острова Хаапай в архипелаге Тонга и остров Тубуаи в одноименном архипелаге—это не так уж мало для столь короткого срока.

Три архипелага—Тубуаи, Кука и Общества, образующие вершины гигантского треугольника, стали за-

ключительным аккордом третьего появления Кука в южных морях. 8 декабря он повернул к северу для выполнения основной задачи и завершил уходящий 1777 год открытием острова Кристимас (Рождества) в архипелаге Лайн – ровно через три года после открытия одноименного пролива в районе Огненной Земли. Как видно, Кук не особенно напрягал свою фантазию для крещения новых географических объектов. Вероятно, мысли его бродили где-то около мыса Горн: как 24 декабря он повторил данное там название, так 18 января 1778 года он перенес в Тихий океан другое название, данное им тоже в районе мыса Горн в том же году – Сэндвичевы острова (чуть позднее во избежание путаницы антарктические Сэндвичевы острова получают приставку «Южные»). Острова Оаху, Кауаи и Нииаху были самым северным открытием Джеймса Кука из всех сделанных до того времени, они расположены почти в самом центре Гавайского архипелага, на двадцать первой северной параллели.

К той же поре и Кук, и его люди успели уже напрочь позабыть все свои благие намерения, посетившие их на Новой Зеландии. Английская поговорка (ее очень любил Шекспир) недаром гласит, что «благими намерениями вымощен Ад». Путь от Рая к Аду оказался очень коротким. Еще в архипелаге Общества на одном из островов англичане дотла разорили туземную деревню, житель которой бездумно посягнул на священную собственность короля – козу. Там же другому островитянину Кук повелел за другой проступок отрезать уши, что и было исполнено. Теперь, на Гавайях, был убит туземец – убит офицером, возглавлявшим отряд солдат, посланных за водой. Все это аккуратнейше фиксировалось в судовых журналах «Резолюши» и «Дискавери»...

2 февраля корабли Кука оставили Гавайи: наступало лето, самое удобное время для плавания в водах Севера, для поисков Северо-Западного прохода. Через месяц с небольшим они подошли к западному побережью Северной Америки примерно в районе устья реки Колумбия и двинулись вдоль него к северу. Пройдя Аляску, Кук пересек Северный полярный круг и через Берингов пролив вышел в Северный Ледовитый океан, в Чукотское море, но тут повторилась та же ситуация, с какой он трижды сталкивался после пересечения Южного полярного круга: сплошные ледяные



поля трехметровой толщины вынудили его повернуть вспять. Крайняя точка, куда смогли пробиться «Резолюшн» и «Дискавери», — это 70°44' северной широты. К Южному полюсу «Резолюшн» подходил почти на полградуса ближе...

Кук не стал спорить с судьбой. Поиски Северо-Западного прохода он продолжит следующим летом, а пока нужно поподробнее исследовать Сэндвичевы острова и присоединить их к британской короне, как того требовали секретные инструкции, украшенные и подписью сэра Джона Сэндвича.

26 ноября 1778 года он возвратился к Сэндвичевым островам, чтобы завершить открытие этого архипелага. На этот раз корабли подошли к обширному вулканическому острову Мауи. За ним последовало открытие островов Молокаи, Ланаи, и наконец 30 ноября перед взорами Кука и Кларка пронзительно зазеленел самый большой остров архипелага — Гавайи с его высокими вулканическими вершинами Мауна-Лоа и Мауна-Кеа (первый из этих вулканов был действующим, второй — потухшим).

Еще в первое посещение Гавайев англичан приняли как богов. А Кука, которому подчинялись все остальные, — как главного бога. Этому можно найти разгадку в фольклоре гавайцев, где есть сходные мотивы с некоторыми мифами инков и майя, тоже оказывавших божеские почести белым испанцам.

Но божества повели себя очень странно. Туземцам, привыкшим брать от природы ровно столько, сколько нужно, чтобы утолить сегодняшней голод и сиюминутную жажду, странно было видеть, как белые боги набивали трюмы своих кораблей и собственные утробы совершенно немислимыми количествами продуктов и требовали еще и еще. Еще более странным было то, что верховное божество на каждом шагу нарушало установленные им же самим много-много лет назад табу, что неизбежно влекло за собой смерть от руки жреца. Им, выросшим в условиях, где всего вдоволь для жизни и все принадлежит всем, был непонятен неистовый гнев богов, воспоследовавший вслед за тем, как в ночь на 14 февраля 1779 года один островитянин взял шлюпку Чарлза Кларка для каких-то своих надобностей.

Шлюпка оказалась последней каплей, переполнившей чашу терпения Джеймса Кука. В нем проснулся

тот первый, настоящий Кук, и он решил предъявить туземцам самый полный счет. Утром его солдаты арестовали все гавайские лодки, оказавшиеся в пределах видимости. Когда это было сделано, сам Кук с отрядом в десять человек, вооруженных до зубов, высадился на берег и направился к дому вождя. Не вступая ни в какие переговоры, англичане арестовали вождя и его сыновей и на глазах всего селения с позором повели к берегу, где под охраной двух-трех человек их ожидала шлюпка. Несколько других шлюпок, полные вооруженных людей, стояли поодаль, обеспечивая отступление первой. Очевидно, гавайцы послали гонца в другие селения или на другие острова с известием о взятии заложников — это так и осталось невыясненным: едва со сторожевых шлюпок завидели спешившие куда-то каноэ, загремели выстрелы, и один из находившихся в каноэ отправился во владения того самого бога, за коего он сам и его соплеменники опрометчиво приняли Кука.

Солдаты тем временем вели под конвоем вождя и его сыновей к шлюпке, за ними безмолвно шествовали все жители селения. Процессия уже была на берегу, когда открылась упомянутая стрельба по каноэ. Эта стрельба послужила сигналом. Женщины и дети, следовавшие за вождем, моментально куда-то исчезли, а в руках решительно настроенных мужчин появились откуда ни возьмись камни и дротики. И тогда следующий сигнал подал сам Кук: он разрядил свое ружье в грудь высокорослого гавайца. Офицер, сопровождавший Кука, раскроил череп ударом приклада другому туземцу, был застрелен третий...

Но силы были слишком неравны, и, кажется, островитяне это поняли раньше, чем их противники. По команде они, превозмогая шквальный огонь со шлюпок, уложивший еще не менее трех десятков гавайцев (и в том числе шестерых вождей), ринулись на англичан, и в следующее мгновение на земле лежала ровно половина отряда и среди прочих четверых — Кук. Пятеро успели добежать до шлюпки. Но они мало интересовали гавайцев. Врагом номер один был для них Кук, и он, поверженный и мертвый, лежал перед ними!

Его тело было разрублено на куски и разослано вождям в знак того, что гибель туземца в каноэ (видно, это была важная персона), гибель шестерых вождей и позор вождя из селения отомщены. Джеймс Кук

окончил свое бременное существование, став жертвой избранной им политики. Премия за открытие Северо-Западного прохода вновь осталась невостребованной.

Руководство экспедицией принял тридцативосьмилетний Чарлз Кларк. Первой его задачей стало исполнение последнего долга перед погибшим командиром. Кларк вступил в затяжные и очень сложные переговоры с вождями, продолжавшиеся целую неделю. Ему сопутствовал успех, туземцы принесли на место стычки останки Джеймса Кука. Англичане уложили их в сколоченный корабельными плотниками гроб и 21 февраля с предусмотренными морским церемониалом почестями опустили его в воды бухты Кеалакекуа.

23 февраля «Резолюшн» и «Дискавери» вновь устремились к северу, как предполагал сделать это и Кук, и вновь оказались в Чукотском море. Однако и эта попытка окончилась так же, как прошлогодняя. Кларк даже не дошел шести миль до той широты, от которой повернул назад в прошлый раз. У него обострился туберкулез — возможно, не столько от плохого питания в ледовых условиях, сколько от событий последних трех-четырёх месяцев. Корабли повернули назад.

В апреле Кларк привел их в Петропавловскую гавань. Как раз в это время там находился «главный командир Камчатки» (так называлась должность) премьер-майор, то бишь подполковник, Магнус Карл фон Бем, уроженец Лифляндии. Бем обеспечил англичан продовольствием, оказал необходимую помощь (немалую: все это обошлось русской казне в две тысячи двести пятьдесят семь рублей) и снабдил четырьмястами фунтами табака, вызвавшего примерно такой же взрыв эмоций, какой описан в «Таинственном острове» Жюль Верна.

12 июня, после ремонта и отдыха, Кларк снова вышел в море, а Бему оставил пакет с судовым журналом Кука, картами и отчетом об экспедиции и о гибели ее руководителя. Он попросил переправить этот пакет в британское Адмиралтейство.

Однако уже 24 августа корабли вновь бросили якоря в Петропавловске, на одном из них было тело умершего два дня назад Кларка. Его похоронили в этом самом дальнем городе Российской империи, на том месте, где и сейчас стоит памятник.

Между тем Бем, верный слову, был уже на пути

в Петербург. Английский пакет вместе со своим рапортом он передал князю Потемкину, а тот (после переложения на французский — для себя и для Екатерины) — английскому посланнику Джеймсу Гаррису...

Прошло около двух лет, когда история эта, уже совершенно забытая, получила неожиданное продолжение. Тот же Гаррис торжественно вручил Бему «сувенир» — огромную серебряную вазу, поднос и чашу с черпаком. Вазу украшала латинская надпись: «Достославному государственному деятелю Магнусу фон Бему, оказавшему в счастливое царствование августейшей императрицы Екатерины II, во-первых, гостеприимство британским кораблям и морякам на суровых берегах Камчатки, вверенной его управлению высочайшей ее милостью, когда они после долгих страданий тщетно пытались обрести тихую пристань в таинственных пределах Российской империи, а во-вторых, достойный прием, хорошо с ними обошедшемуся, снабдившему необходимыми припасами и отпустившему восвояси. Британское Адмиралтейство — в память о столь выдающемся примере расположения, с искренним чувством дружелюбия и признательности от себя лично и от имени своего отечества принесло в дар. В лето от Рождества Христова 1781».

Подарок этот хранился у Бема недолго: видимо, Потемкин счел себя уязвленным (бумаги-то отдал Гаррису он, а не Бем!), и ваза в качестве «достояния русской нации», как он выразился, украсила собою Таврический дворец — его собственное жилище. Последний раз ее видели в мае 1791 года, когда во дворце Светлейшего был великий прием в честь Екатерины...

Что же касается «Резолюшн» и «Дискавери», то их привел в Англию Джон Гор, возглавивший экспедицию после смерти Кларка. Его попытка довершить начатое Куком и вернуться на родину северным путем успеха не имела. Поэтому Гор благоразумно вернулся в Берингово море, прошел вдоль берегов Камчатки, отсалютовав из всех орудий могиле Кларка, мимо Курильских островов и Японии, вышел в Индийский океан через Зондский пролив между Явой и Суматрой и далее путем, ставшим уже традиционным, добрался до Англии. Эта экспедиция, точнее ее результаты, явилась решающим толчком для обобщения всего накопленного опыта и создания первого полного набора адмиралтейских морских карт, охватывающих

весь Мировой океан. Они были отпечатаны в 1795 году.

Нелепая, но вполне закономерная и заслуженная смерть помешала Джеймсу Куку стать вторым после Дампира человеком, трижды обогнувшим земной шар. Его третья экспедиция разделила судьбу экспедиции Магеллана.

## Фрагментарий восьмой

### ФРАНЦУЗСКИЕ МОРЯ

Персидский царь Ксеркс повелел когда-то выпороть плетью Геллеспонт, где утонули его корабли.

Римляне поступили в аналогичном случае более благоразумно: когда половина их флота погибла во время шторма, вторую половину они уничтожили собственными руками, решив никогда больше не иметь дела с морем. Позднее, во время Пунических войн, им пришлось спешно наверстывать упущенное, а еще лет через сто римский флот стал определяющей силой в Средиземном море.

Подобно римлянам, французы вступили на морскую тропу позднее других европейских государств, и подобно им же, быстро нагнали тех, кто пришел раньше. Что их сдерживало поначалу — понять трудно. Быть может, папский раздел мира между Испанией и Португалией. Но скорее всего — панический страх перед морем, которого они не скрывали и которым даже гордились, уверяя, что сухопутные баталии и славнее, и прибыльнее. Так говорил король, так говорили все «лучшие люди» Франции.

Совершенно иного мнения придерживались, однако, рыбаки из Дьеппа и Сен-Мало, сизмальства промышлявшие контрабандой и пиратством и сделавшие сей доходный промысел наследственным. Жан Анго и Жан Флери из Дьеппа, Жак Картье из Сен-Мало — вот кто вывел французский флот на международную арену. Вполне понятно, что они вышли в дальние моря не на судах отечественного образца. Французские судостроители, даже такие выдающиеся, как Жак Нозль Санэ или Дюпон де Лом, как позднее и российские, долго еще вынуждены были плестись в хвосте идущих впереди, прежде чем создали собственные, оригиналь-

ные типы больших кораблей. Для этого должен был наступить XVII век.

Для Франции он наступил в 1626 году, когда кардинал Арман Жан дю Плесси герцог де Ришелье (тот самый, о котором с таким неодобрением отзывались королевские мушкетеры в романе Александра Дюма-отца) высказал вслух совершенно невероятную мысль: Франция, имевшая тогда лишь жалкий десяток галер у своих южных берегов и ни единого корабля у всех остальных,—эта самая Франция вполне созрела для того, чтобы стать владычицей морей! В этом же году он учредил Морской совет—аналог британского Адмиралтейства, купил в Голландии полдюжата больших военных кораблей (таких, какой изображен на картине фламандского художника того времени Бонавентуры Петерса), заказал еще один и вплотную занялся реконструкцией крупнейших французских портов—Гавра в Ла-Манше, Бреста в Нормандии, Ла-Рошели в Бискайском заливе и Тулона на Средиземном море. Эти мощные морские форты готовы были защитить Францию с любого направления, откуда могло последовать нападение. К 1635 году усилиями этого незаурядного кардинала-воина средиземноморский галерный флот Франции был удвоен, а кроме того, страна получила четыре весьма приличные, хотя и небольшие парусные эскадры—по одной в каждом из указанных портов.

Ришелье намеревался в идеале иметь в Средиземном море три десятка галер, а в Атлантике—сорок военных кораблей. Когда он понял, что его жизни не хватит на воплощение этого замысла (Ришелье умер 4 декабря 1642 года), он оставил его королю и Франции—в своем «Политическом завещании».

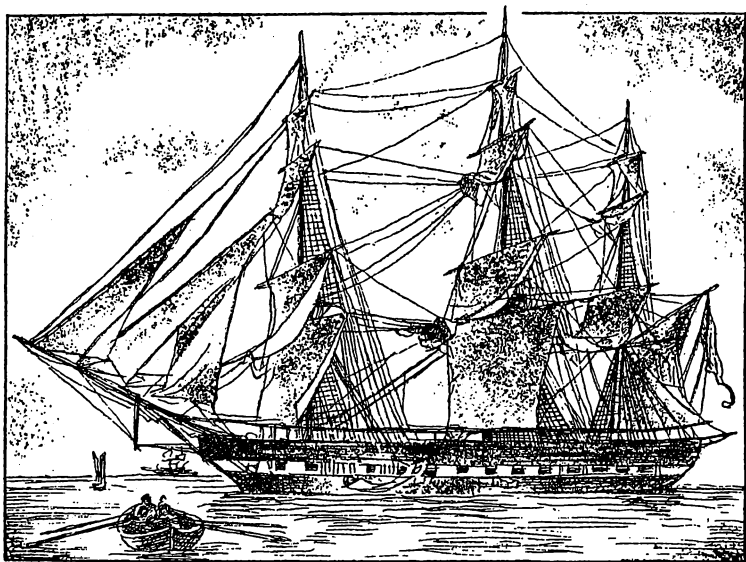
В 1636 году, когда Ришелье не помышлял еще о переходе в мир иной, а Финеас Петт закладывал в Чатаме «Властителя морей», француз Шарль Морье спустил на воду построенный им по приказанию кардинала трехпалубный корабль «Ла Куронн» («Корона»). Ширина его была около пятнадцати метров, высота борта до верхней палубы—десять с половиной, высота кормовой надстройки—метров двадцать пять (это было настоящее произведение искусства, выше уже упоминались кормовые фонари этого судна), площадь нижней палубы—примерно триста квадратных метров, высота междупалубных пространств—2,27

метра и толщина бимсов — тридцать восемь сантиметров.

Это все, что известно о первом чисто французском корабле, изготовленном во Франции и сразу заставившем заговорить о себе всю Европу. (Построенный за десять лет до этого, тоже по заказу Ришелье, корабль «Сан Луи» нельзя все-таки считать французским: он прибыл в Булонь из Голландии в готовом виде.) Возможно, он был похож на шведский корабль «Ниа Вассан», или «Ваза», построенный восьмью годами раньше: у того ширина была около тринадцати метров и высота борта одиннадцать — очень близкие цифры. Если это так, то и «Ла Куронн» мог иметь длину порядка шестидесяти пяти или семидесяти метров, водоизмещение примерно полторы-две тысячи тонн и площадь парусности много больше тысячи квадратных метров. Остальные характеристики переносить со шведского корабля на французский чересчур рискованно даже для области гипотезы: они слишком национальны и индивидуальны.

Можно лишь добавить, что ни один корабель Европы уже не проектировал к тому времени таких гигантских кормовых надстроек, какую имел «Ла Куронн». Много скромнее была она и у «Ниа Вассан». И несмотря на это — парадоксально, но факт! — в отличие от шведского корабля, затонувшего сразу после спуска на воду, «Ла Куронн» имел более счастливую судьбу: он плавал и сражался у берегов Франции, где кого-нибудь из его офицеров, не так надевшего шляпу, вполне мог вызвать на дуэль любой из трех мушкетеров.

Из судовой роли, дошедшей до нас из далекого 1638 года, виден состав экипажа этого корабля: капитан, капитан-лейтенант, кадет, профос и судовой плотник — по одному; сержант, фельдкурат, провиантмейстер, бочар, старший штурман, штурман для плавания вдоль побережья Испании, Сентонжа (исторической провинции, примыкающей с севера к устью Гаронны) и Бретани — по два; армейский капитан, хирург, монах, кок и оружейный кузнец — по три; четыре младших провиантмейстера; капралы и аспеседы (шпики) — по шести; восемь надзирателей за работами; десять плотников и конопатчиков; пятьсот матросов. Кроме того, полагался один канонир и двое фитильщиков на каждые четыре орудия (всего их было трид-



52-пушечный фрегат XIX века

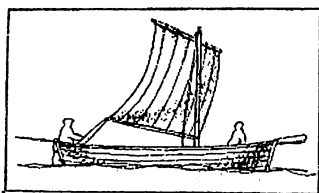
цать четыре человека). Вся команда насчитывала шестьсот четыре человека, и это позволяет предположить, что «Ла Куронн» был линейным фрегатом: во-первых, именно такой по количеству и очень сходный по составу экипаж имели более поздние и потому хорошо известные фрегаты в разных флотах; во-вторых – фрегат был самым излюбленным типом корабля французских моряков, именно на фрегатах совершали свои поиски и открытия Бугенвиль, Лаперуз, Лангль... Не стал ли «Ла Куронн» своеобразным эталоном, образцом, каноном при строительстве французского военного флота?

Громада «Ла Куронна» действительно должна была поражать воображение современников, свыкшихся с куда более скромными масштабами.

На лов рыбы выходили маленькие парусно-гребные баркетты, явно заимствованные у соседей-испанцев. Они же, только без паруса, сновали от корабля к кораблю и от корабля к берегу на акваториях портов.

Баркетта – близкая родня баржи, или шалана, плоскодонного одномачтового речного парусно-весельного суденышка длиной от семи до десяти метров. (Начиная с XV века баржами называли корабельные шлюпки,





Французский шалан

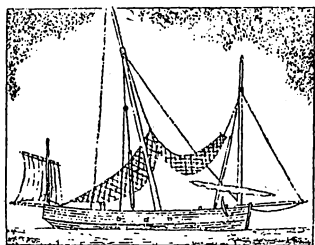
в XVI это название перешло на военные челны водоизмещением до сотни тонн, в XIX так именовали любые большие шлюпки флагманских кораблей, а в Англии — только восьми-двенадцатигивсельные парадные шлюпки адмиральского судна.)

К ним примыкали парусно-гребные бисквины водоизмещением около тридцати тонн. Их можно было чаще всего повстречать в Марселе у рыбацких причалов или на Роне, где они перевозили грузы. Бисквина легко узнавалась по наклоненной в сторону бушприта фок-мачте и топселю, поднимававшемуся над гротом.

Рыбаки Нормандии предпочитали восьмиметровые открытые фламбарты — одномачтовые с прямым или косым парусом и двухмачтовые со шпринтовой оснасткой. Как и баркетты или шаланы, они служили также лоцманскими ботами, а с конца прошлого века использовались как прогулочные яхты.

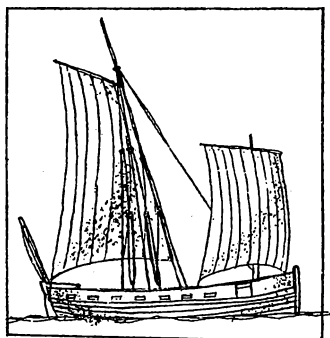
В XVII веке бретонские судостроители вывели из баржи два новых типа — шатте и шассе-маре, в некоторых деталях похожих друг на друга, но предназначенных для разных целей. Первое служило для каботажной перевозки грузов, второе — еще и для рыболовства. Грузоподъемность у них вначале была одинакова, в пределах шестидесяти тонн, но позднее она сохранилась только у шатте и двухмачтового шассе-маре, у трехмачтового же она возросла в полтора раза. Плоскодонные шатте были беспалубными, имели длину двадцать, иногда двадцать пять метров, ширину — шесть-семь и осадку примерно два с половиной метра.

Характерными их особенностями были заметно укороченные фок- и бизань-мачты, вооруженные, как и грот-мачта, рейковыми парусами, а также наличие рулевых весел в носу и корме. Полнопалубные килевые шассе-маре отличались вынесенной почти на бак фок-мачтой и сильно скошенной назад грот-мачтой, вооруженной огромным рей-



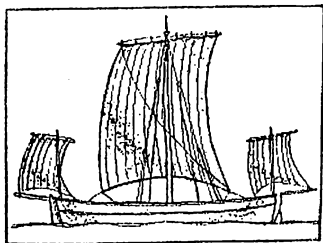
Бисквина начала XIX века

ковым парусом, убравшимся в случае ненастья, и топселем над ним. В сущности, это была бонавентур-мачта – «мачта для хорошей погоды», предназначенная для увеличения скорости. Эти суда имели хорошие мореходные качества и иногда добирались до Вест-Индии. До кайеннской каторги, куда Людовики ссылали своих политических противников. До Мартиники, где тоже гремели цепями ссыльные. До английских колоний, по-соседски торговавших с колониями французскими, невзирая на грозные запреты своего короля. Именно морским рейсам эти суда обязаны и своим названием, означающим «охотник за морем»: чтобы попасть в гавань Бретани, им приходилось подкарауливать приливы, бывающие в тех местах чрезвычайно высокими (эти приливы очень красочно описал очевидец – Виктор Гюго – в «Тружениках моря»).

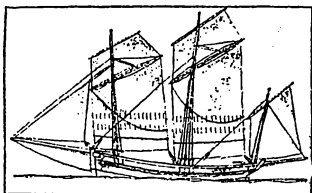


Шатте начала XIX века

В том же XVII веке, возможно даже одновременно с «Ла Куронном», во Франции был введен принципиально новый тип судна – небольшой и быстроходный килевой трехмачтовый лугр с острыми обводами и грузоместимостью от сорока до ста сорока тонн. Название «лугр» – это, скорее всего, искаженное голландское «гукр», то есть хукер. Да они практически и были неотличимы один от другого, тем более что имели одинаковое парусное вооружение – латинское. Это было многоцелевое судно, одинаково пригодное и для транспортировки грузов, и для посылок, и для дозора, и для пиратства или каперства. Потому-то их и строили разной величины и грузоподъемности: задача диктовала конструкцию. Главной его особенностью было то, что лугр мог во мгновение ока изменять свой силуэт, становясь со-



Французский рыболовный фламбарт



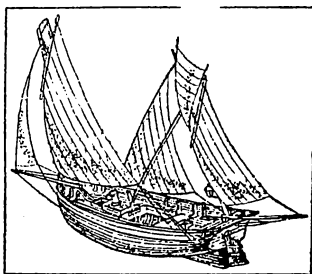
Шассе-маре XIX века

наблюдателем оказывалось нечто непонятное и неуклюжее с единственной маленькой мачтой, оснащенной трапециевидными гафельными парусами на сильно скошенном рее и отнесенной так же далеко в корму, как фок-мачта шассе-маре в носовую часть судна (а рангоут этой мачты мог выступать и за пределы кормы: нок ее гафеля шел почти параллельно прикрепленному к ахтерштевню, так сказать «контрбушприту» — детали, заимствованной, скорее всего, у шебеки).

Первыми оценили достоинства лугра англичане и ввели его в свои флоты, слегка модифицировав и создав наряду с трехмачтовым двухмачтовый лугр. Впрочем, теперь уже не лугр: с легкой руки англичан, исказивших это название, пошло гулять по свету новое словечко — люгер, воспринятое в конце концов и самими французами. По своим мореходным качествам люгер очень напоминал бриг и марсельную шхуну: он был быстроходен (при благоприятном стечении обстоятельств — до пятнадцати узлов), имел длину до двадцати пяти метров, ширину около семи и осадку чуть больше трех, хорошо приводился к ветру, обходился экипажем в пределах полусотни человек, имел

до десятка пушек — и при всем этом меньшее водоизмещение. Слишком много достоинств, чтобы остаться незамеченным! Англия, Голландия, Германия, Швеция, Италия, Россия — все хотели иметь в своих флотах люгера. И имели их.

В 1880 году шотландские рыбаки впервые вышли в море на двухмачтовом судне, оснасткой своей очень похожем на английский лю-



Английский рыболовный люгер конца XIX века

гер. Как и люгер, оно имело также почти отвесный форштевень, снабженный длинным бушпритом, на котором крепили кливер. Как и люгер, оно несло за кормой короткий «контрбушприт», для крепления шкота бизани. (Англичане применяли его и на своих галеонах, там он был вдвое короче.) Но это судно имело не вертикальный ахтерштевень, параллельный форштевню, а сильно (под углом сорок пять градусов) наклонный, и эта деталь свидетельствовала о том, что родился вполне самостоятельный тип. Его называли зули, но нередко путали с люгером.

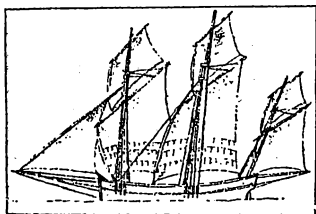
В XIX веке люгер был отнесен к кораблям шестого ранга и служил на посылках. К этому времени он уже почти сошел со сцены.

В периоды войн люгера снабжались мощной артиллерией и использовались благодаря своей ничтожной осадке для обстрела береговых объектов. В этом случае их называли также канонерскими лодками.

Если люгер имел только одну мачту, предназначался для тех же задач, но имел вследствие своей малой величины артиллерию послабее, его именовали иолом.

В мирное время люгер использовался как лоцманское, рыболовное и каботажное судно. И, конечно же, как пиратское или каперское.

Примерно в XVII веке, а может быть и раньше, французы заимствовали у греков через итальянцев тип судна средней величины, с той поры нередко считающийся французским, — трехмачтовую полакку, превратившуюся во Франции в полякру. Обычно она бывала трехмачтовой, причем мачты были цельными, без стеньг (их и называют полакка-мачтами), и поначалу имели латинскую парусную оснастку бригантины. Фок-мачта была заметно, под углом семьдесят пять градусов, отклонена назад и несла единственный громадный латинский парус, такой же, как на грот-мачте шассе-маре. Грот-мачта полякры со временем стала оснащаться тремя прямыми парусами, они — тоже как на шассе-маре — могли очень быстро убираться вместе с реями в случае надобности благодаря как раз тому, что мачта не имела стеньг, а



Французский люгер примерно 1775 года

следовательно и эзельгофта, и реи свободно скользили по ней до самой палубы. Оснастка бизани чаще всего представляла собою комбинацию первых двух: над косым главным парусом поднимался прямоугольный топсель – как на фрегате, а за корму выступал короткий, как на английских галеонах, «контрбушприт» для крепления косога паруса бизани, игравший, по существу, роль гика. Иногда парусное вооружение полякры делалось таким же, как у барка, в этом случае она, по примеру баркентины (шхуны-барка), называлась полякра-барком.

Середина XVII века стала звездным часом французского флота. К началу 1660-х годов он насчитывал шестьдесят линейных кораблей и сорок – остальных двух рангов. Это была эпоха, когда французские пираты диктовали условия договоров английским и голландским, когда они, практики, бывшие и настоящие, выступали консультантами французских корабелов; когда Жан Баттист Кольбер основал (в 1666 году, почти одновременно с экспериментом англичанина Энтони Дина, продемонстрировавшего на стапеле пользу математического подхода к строительству судов) парижскую Академию наук, первую во Франции, но сразу же затмившую британскую блестящими изысканиями своих ученых в части судостроения; когда был положен решительный конец кустарщине в этой области и дело встало на научную и серьезную основу; когда был внесен ряд существенных изменений в конструкции старых кораблей и созданы совершенно новые типы; когда корабельным дизайном ведал лучший живописец своего времени – Шарль Лебрен, умерший в 1690 году; когда начальником тулонской верфи был выдающийся скульптор, художник и инженер Пьер Пюже.

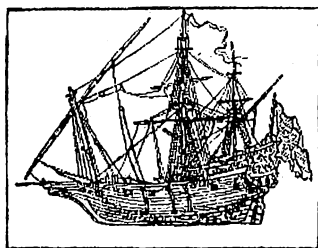
Эксперимент, начатый Кольбером, растянулся на полстолетия и был закончен в 1720 году, когда Академия наук учредила крупные премии за наиболее заметные труды, способствующие развитию теории судостроения и смежных наук. Судостроение стало во Франции точной наукой и даже отраслью искусства: кроме Лебрена и Пюже в ряду «морских акушеров» мы видим скульпторов Никола Леврэ (он координировал все резные и ваятельные работы в Арсенале) и Франсуа Жирардо, декораторов и художников Раймона Ромбо-Ланженё и Жана Баттиста де ла Роза, Жана Берена

и Жозефа Хюбака, отца и сына Кафьери – Филипа и Франсуа Шарля. За год до смерти Лебрена и через шесть лет после смерти Кольбера, 15 апреля 1689 года, Людовик XIV специальным указом учредил звание «инженер-конструктора флота» для тех, кто строил личные корабли его величества, а позднее – для тех, кто работал на королевских верфях. К этому времени флот удвоился количественно по сравнению с началом 1660-х годов. Торговые корабли почти невозможно стало отличить от военных, особенно фрегатов (потому-то Бугенвиль, недолго думая, попытался выдать свой «Будёз» за торговое судно, когда повстречал Картерета), а на верфях шли непрерывные опыты по «удвоению» его качества и боевой мощи.

Особенно наглядно они проявились в эволюции заимствованной еще в XVI столетии у итальянцев ломбарды, чье название, известное с Колумбовых времен, недвусмысленно свидетельствует о ее происхождении. Эти суда вооружались обычно мортирами, тоже рожденными в Ломбардии и носившими такое же имя, как их «родное» судно. В устах французов то и другое превратилось в «бомбарду». Итальянская полуторамачтовая ломбарда имела смешанное парусное вооружение: ее передняя мачта несла большой прямоугольный парус, а задняя – косогафельный размером поменьше.

В XVII веке французские корабели вступили на путь комбинации корабельных типов. Примерно в одно время с полякра-барком со стапелей сходят две модификации бомбарды – бомбардир-галиот и бомбардир-кеч, в XVIII столетии к ним добавился бомбардир-прам.

Первый гибрид из этой троицы появился в 1682 году и прошел особенно долгую и кардинальную эволюцию – от полуторамачтовика с несколькими легкими мортирами, ничем существенно не отличавшегося от ломбард, до двухмачтовика особо прочной конструкции с целой батареей весьма дальнобойных мортир, устанавливавшихся на специально сконструирован-



Французская полякра-шебека, 1679

ной орудийной палубе-площадке в носовой части судна, но не на баке, как у запорожских чаек, а непосредственно за ним. Плоское днище и небольшая осадка позволяли бомбардир-галиоту подходить почти вплотную к берегу и вести прицельный навесной огонь по наземным целям, оставаясь при этом мало уязвимым для ответных залпов, так как, во-первых, он подходил к берегу носом и представлял собою трудно уловимую цель, а во-вторых, высокий бак прикрывал всю артиллерию и обслуживавший ее персонал. (Только трехмачтовые бомбардир-галиоты, очень немногочисленные, вели обстрел всем бортом, подобно линейным кораблям, в частности фрегатам, имевшим такое же парусное вооружение.) Такая конструкция исключала установку мачты в передней половине судна, форштаг из прочной цепи тянулся от бушприта к топу отнесенной очень далеко назад главной мачты, почти сдвоенной со второй. Когда начиналась канонада, бомбардир-галиот убирал все паруса и останавливался: это сводило к минимуму возможность пожара и позволяло точнее целиться.

Бомбардир-кеч отличался от бомбардир-галиота не столько размерами и парусной оснасткой, сколько вооружением. Это была плавучая крепость, вооруженная всего лишь двумя мортирами, — но какими! Их калибр вчетверо превышал обычный, один вид этих чудовищ, отлитых на королевских заводах Мобежа или Шарлевиля и изрыгающих дым и огонь, приводил в панический ужас. Бомбардир-кечи были мало рентабельны в бою и использовались редко, только в самых критических ситуациях, подобных сложившейся в 1682 году, за год до смерти Кольбера, при морской осаде Алжира.

Наконец, бомбардир-прам можно с полным правом назвать морским дотом — долговременной огневой точкой. Строго говоря, это был не корабль, а плавучая платформа, выполненная в виде корпуса судна, но совершенно гладкая сверху, без мачт и без надстроек. Палуба бомбардир-прама была очень толстой и, скорее всего, усиливалась металлическими листами. На всей ее площади размещалась разнокалиберная пушечно-мортирная батарея, до тридцати орудий. Это судно буксировали к нужному месту, там оно становилось на якорь и начинало действовать.

В XIX веке французы, по-видимому, предприняли

попытку создать еще один гибрид бомбарды – трехмачтовую бомбардир-полякру с парусной оснасткой полякры, но по каким-то причинам создали нечто противоположное – мирное грузовое или торговое судно с той же оснасткой. Оно получило название прародительницы всей серии бомбардирских кораблей – просто бомбарды. Круг судостроительной эволюции, трехвекового эксперимента, замкнулся.

На этом французские эксперименты в судостроении можно счесть законченными. В том же XIX столетии французы вновь вступили на путь заимствований.

После походов Наполеона у них появилось маленькое разъездное и рыболовное гуари, одномачтовое и двухмачтовое, с высокими косыми гафельными парусами. Название этого судна явно восточное (houagi, hougi – гурия, красавица). Специфическая парусная оснастка тоже получила название гуари, она очень распространена на современных спортивных ботах и яхтах, например на гиге.

А у южных берегов Франции появились в это же время плоскодонные и быстроходные одно- и двухмачтовые каботьеры, чье название говорит само за себя. Они имели удлиненный корпус и использовались как прибрежные фрахтовые парусники. Позднее их стали строить также в Нормандии и использовать не только в прибрежных водах, но и на реках.

Однако новые типы пришли слишком поздно, и век их был недолог. В то самое время, когда их заимствовали в Средиземноморье, в 1817 году, по свидетельству Виктора Гюго, «какая-то штука, которая дымила и пыхла на Сене, издавая при этом такие же звуки, какие издает барахтающаяся в воде собака, сновала взад и вперед под окнами Тюильри от Королевского моста к мосту Людовика XV: это была никчемная механическая игрушка пустоголового изобретателя, утопия – словом, это был пароход. Парижане равнодушно смотрели на эту бесполезную затею».

Наступали новые времена...

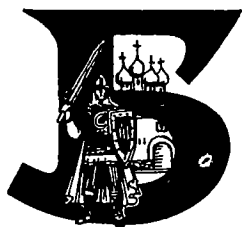




*Круг девятый*

**МГНОВЕНЬЯ  
СЛАВЫ**





лестящие открытия Дампира и Кука, быстрый рост британской колониальной системы вызвали нешуточную тревогу при дворе французского монарха. Французский абсолютизм вывел государство в первый ряд держав Европы. Белый флаг с вышитыми на нем золотыми лилиями развевался (правда, как оказалось, до поры до времени) в Канаде и Ост-Индии, на огромных территориях Африки и на островах Тихого океана. Успешное завершение экспедиции Бугенвиля и неудачные стычки на море с англичанами, а главное — утрата североамериканских и индийских владений заставили Людовика XVI вновь обратить взоры в южные моря.

В 1783 году в Париже началась подготовка морской экспедиции, которая должна была превзойти по своей эффективности экспедицию Бугенвиля. Лучшие научные силы Франции были привлечены к разработке ее проекта, а подготовку маршрута и целей взял на себя сам Людовик. Вполне возможно, что он прибегал при этом к консультациям Бугенвиля, год назад вернувшегося с англо-французской войны на море у берегов Северной Америки.

И вот 1 августа 1785 года из Бреста по королевскому приказу вышли фрегаты «Буссоль» и «Астролябия», чтобы по возвращении представить его величеству подробный доклад о целесообразности организации постоянного китобойного промысла в южных морях,—так была сформулирована основная задача экспедиции.

«Буссолью» командовал сам начальник экспедиции, опытный морской офицер с тридцатилетним стажем (он начал с юнги в пятнадцатилетнем возрасте) граф Жан Франсуа де Гало Лаперуз, уже известный своими подвигами в стычках с англичанами на всех морях, а также исследованиями северо-западных берегов Америки с 1764 года, когда начал свою одиссею Джон Байрон, по 1768-й, когда из кругосветного плавания возвратился Сэмюэл Уоллис и вышел в море Джеймс Кук. В эти же годы уложилась и кругосветка Бугенвиля.

Командиром «Астролябии» был назначен сорокалетний Поль Антуан Флерио де Лангль, тоже успевший вдоволь повоевать с англичанами.

Команды обоих фрегатов насчитывали двести двадцать три человека, и это были лучшие моряки, каких только можно было сыскать в портовых городах Франции. На борту обоих кораблей были и практиканты—ученики Парижской военной школы. Списки экипажей просмотрел сам Людовик, но при их перебеливании после уточнений и изменений по недосмотру писаря из них исчезла фамилия одного из практикантов—это был никому неизвестный Наполеон Бонапарт. Знал бы Людовик, во что ему обойдется невнимательность клерка! Да и всей Европе...

Лаперуз и Лангль отправились тем же путем, каким шел Кук в первое свое путешествие,—через Атлантику вокруг мыса Горн. В Тихом океане корабли прошли до порта Консепсьон, оттуда до острова Пасхи и наконец прибыли к острову Мауи в Гавайском архипелаге. Затем Лаперуз повторил путь Кука в его третьем путешествии: от Гавайских островов он взял курс на Северную Америку к южному берегу Аляски.

Но от Аляски «Буссоль» и «Астролябия» повернули на юг и проплыли вдоль американского побережья чуть дальше, до Сан-Франциско—в то время испанского торгового форта, а потом вышли в открытый океан и достигли Филиппин.

От Филиппин Лаперуз, уже весной 1787 года, неспешно, но уверенно повел свои корабли на север через Восточно-Китайское и Японское моря и углубился в Татарский пролив, отделяющий Сахалин от материка. Лаперуз не прошел пролив до конца, решив не тратить времени на доказательство известного — что Сахалин полуостров (пройдет еще свыше шестидесяти лет, пока будет доказано его островное положение), и от мыса Жонкиер повернул к югу. Открыв 10 августа вблизи южной оконечности Сахалина остров Моне-рон, Лаперуз отправился от него на восток и, обогнув мыс Крильон, прошел в Охотское море проливом, получившим позднее его имя, а затем устремился к Камчатке.

Достигнув 7 сентября города Петропавловска, Лаперуз отрядил в Париж гонца Жана Баттиста Лессепа с отчетом и картами, а сам отправился к югу — на Самоа. В то время как вся Франция говорила в первую очередь о Лаперузе, потом о Лаперузе и наконец о Лаперузе, когда король ходил с гордо поднятой головой в ожидании новых известий, а англичане сохли от зависти, сам Лаперуз, открыв остров Савайи, самый крупный в Самоанском архипелаге, подходил к Австралии. С ним больше не было Лангля: он оказался в числе тридцати двух французов, погибших в стычке с самоанцами.

По прихоти судьбы Лаперуз попал в Ботанический залив, как раз в это время ставший свидетелем событий поистине исторических.

После того как Северная Америка провозгласила 4 июля 1776 года свою независимость, английские тюрьмы стало распирает от заключенных: их теперь некуда стало ссылать. Оставались разве что южные моря... Тщательно исследовав отчеты Кука, лорды Адмиралтейства нашли наиболее подходящей для этой цели Австралию, а точнее — район Ботани-Бей. В августе 1786 года правительство тори, возглавляемое Уильямом Питтом Младшим, сумело внушить эту счастливую мысль Георгу III, и в том же месяце лорд Сидней объявил волю короля. А уже 13 мая следующего года одиннадцать английских парусников во главе с «Сириусом» вышли из Спитхеда почти с восьмьюстами каторжниками в своих трюмах и 26 января 1788 года (эта дата отмечается ныне как День Австралии) вошли в Ботани-Бей. На его берегу поя-

вился палаточный, потом барачный и наконец настоящий город, получивший имя лорда Сиднея.

Лаперуз прибыл к восточному побережью Австралии одновременно с британскими плавучими тюрьмами! Они сошлись в Ботаническом заливе, и это последняя точка, до которой прослеживается путь экспедиции. После Австралии Лаперуз намеревался идти к островам Санта-Крус и к Маврикию — эти его планы сохранились в отосланном в феврале 1788 года из Ботани-Бей во Францию письме, полученном уже после его гибели...

28 сентября 1791 года Людовик, восседавший на уже сильно качающемся троне, направил на поиски Лаперуза корабли под командованием Жозефа Антуана де Брюни д'Антраксто, но он умер в пути, а многие его спутники возвратились ни с чем во Францию, ставшую к тому времени наполеоновской.

Экспедиция Лаперуза, что называется, как в воду канула. Никакие попытки отыскать ее следы не приносили успеха в течение сорока лет. Лишь в июле 1827 года ирландец Питер Диллон и около года спустя француз Жюль Себастьян Сезар Дюмон-Дюрвиль нашли некоторые вещи экспедиции Лаперуза у острова Ваникоро из группы Санта-Крус к востоку от Соломоновых островов, а в 1964 году француз Брасар обнаружил там же остатки затонувшего фрегата.

Причина гибели экспедиции так и осталась невыясненной. В то, что оба фрегата, ведомые столь опытными мореплавателями, вдруг как по приказу напоролись на рифы, верится с трудом. Хотя бывает и такое. Гораздо большего внимания заслуживает широко известная англофобия Лаперуза, не раз доказанная им с оружием в руках. И еще тот факт, что как раз в то время, когда «Буссоль» и «Астролябия» прибыли в Ботани-Бей, английские каторжники — в большинстве своем сорви-головы типа жюльверновского Айртона, а то и похлеще — закладывали по указаниям губернатора Филипа на берегах этого залива первые дома будущего Сиднея. Может быть, именно о судьбе экспедиции Лаперуза вспоминал Жюль Верн, когда сочинял эпизод захвата «Дункана» австралийскими каторжниками. Кто-то из них вполне мог спрятаться во французских трюмах и объявиться лишь в открытом море — как некогда Васко Нуньес де Бальбоа. Да и дезертиров из королевского флота тоже

всегда было предостаточно... Все это наводит на безрадостные размышления.

Экспедицию долго ждали во Франции, и последними словами Людовика XVI, произнесенными на эшафоте 21 января 1793 года, были слова, обращенные к палачу: «А скажи-ка, дружок, не слышно ли чего нового о Лаперузе?». Не следовало ли ему задать этот вопрос англичанам?

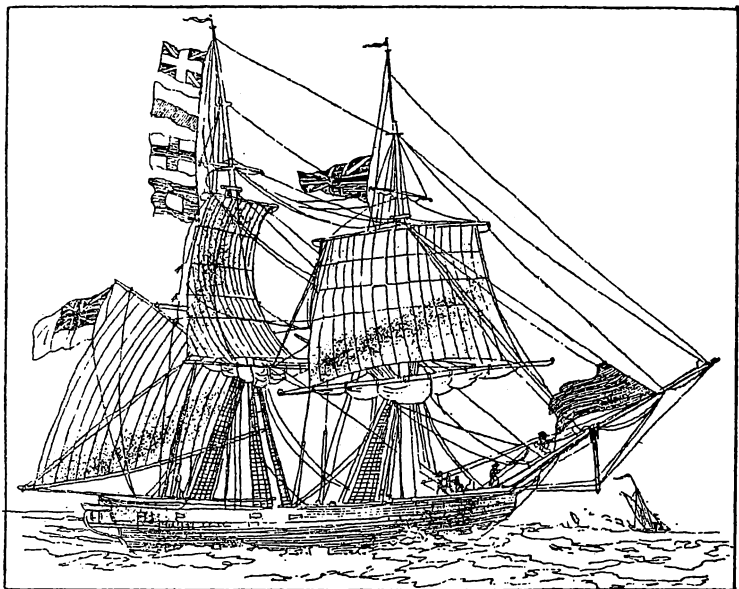
После гибели экспедиции Лаперуза реестр географических поисков вновь пополняется английскими именами.

В 1787 году, когда «Сириус» с находившимися на его борту каторжниками и Артуром Филипом, будущим губернатором колонии Новый Южный Уэльс, находился еще в пути к Австралии, тихоокеанское побережье Северной Америки обследует Джон Диксон, год спустя в те места пришел его соотечественник Уильям Дуглас, а еще через год — Чарлз Дункан.

Участник второго и третьего плаваний Кука Джордж Ванкувер в том же 1790 году начинает собственную кругосветку, растянувшуюся на пять лет. Он проходит по следам Кука, исследуя залив его имени, наносит на карту архипелага Александра и Королевы Шарлотты в заливе Аляска, потом спускается до Калифорнии вдоль тихоокеанского побережья Америки и детально изучает Гавайи. Затем в 1792 году совместно с испанской экспедицией, возглавляемой Хуаном Бодегой и Куадрой, он открывает самый крупный остров у западного побережья Канады, носящий ныне его имя, и изучает близлежащие острова и лабиринт бесчисленных в этом районе проливов и фьордов.

В эти же годы прославилось имя еще одного сподвижника Кука, штурмана «Резолюши» в его последнем плавании — Уильяма Блая. В 1787 году, когда он был уже лейтенантом, командиром трехмачтового шлюпа (по другим источникам — брига) «Баунти» («Подарок»), Георг III по просьбе вест-индских плантаторов отправил Блая на Таити за саженцами хлебного дерева: он должен был доставить их в Вест-Индию («Хлебное Дерево» стало кличкой Блая). С ним шел ботаник Дэвид Нельсон, участник плавания на «Дискавери», избежавший судьбы Кука, чтобы погибнуть от истощения в шлюпке с «Баунти».

О лейтенанте Блае ходили потом легенды — о его непреклонном характере, переходящем в жестокость,



Английский 18-пушечный бриг «Вулф» у берегов Дувра, первая четверть XIX века

о заносчивости в обращении с подчиненными, о сумасбродстве и мнительности. Эти легенды возникли лет пять спустя, когда в Англии состоялся суд над мятежниками, захватившими «Баунти» во время плавания и высадивших в шлюпку посреди океана восемнадцать не присоединившихся к ним членов команды, составивших компанию Уильяму Блая. Среди них был и Дэвид Нельсон.

Дело было так. Первый помощник Блая — Флетчер Крисчен, постоянно и публично им оскорбляемый и унижаемый, после несправедливого обвинения в воровстве взбунтовал команду, ночью 28 апреля 1789 года арестовал капитана и сделался хозяином судна. Блая и еще восемнадцать моряков высадили в спасательную шлюпку и вручили их судьбу волнам. За сорок трое суток, жестоко страдая от голода и жажды, палящего тропического солнца и уязвленного самолюбия, они не только добрались в этой скорлупке до Тимора, отмахав за сорок трое суток три тысячи шестьсот морских миль, но и сделали по пути ряд

важных географических открытий: Блай нанес на карту семь неизвестных островов в архипелаге Фиджи и четыре — в архипелаге Банка. Четырнадцать из девятнадцати вернулось на родину.

Что касается восставших, то они достигли на «Баунти» острова Тубуаи (в трехстах милях южнее Таити), привезли туда с Таити женщин и основали на Тубуаи колонию. Однако вскоре среди них начались раздоры, шестнадцать человек возвратилось на Таити, где одни погибли в поножовщинах, а другие (четырнадцать человек) в мае 1791 года были арестованы Эдвардом — командиром специально посланной туда «Пандоры».

На этом приключения моряков «Баунти» не закончились. «Пандора» погибла на скалах Большого Барьерного рифа, и в ее четырех шлюпках оказались вместе арестанты и их тюремщики! Правда, число их заметно сократилось: во время кораблекрушения погибли четверо моряков Блая и тридцать один — Эдвардса. Оставшимся удалось добраться до Батавии, а затем и до Англии.

Перед королевским судом предстали все, кто имел отношение к «Баунти». Шестеро из них — те, на кого указал пальцем Блай (его-то суд оправдал!), — были приговорены к казни, но троих вытащили из петли адвокаты. Остальных повесили на рее фрегата «Брансуик» в Портсмуте.

Но не все понесли наказание, какое они заслуживали. Еще до прибытия «Пандоры» оставшиеся пятнадцать человек вновь вышли в море на «Баунти» в юго-восточном направлении и пропали без вести. Как выяснилось впоследствии, эти «пятнадцать человек на сундук мертвеца» добрались до острова Питкэрн, нанесенный на карту Картеретом, но тут же потерянный: Картерет ошибся в координатах километров на триста пятьдесят, отчего мятежников с «Баунти» никто и не смог отыскать. Лишь в 1807 году этот затерянный Рай обнаружил американский китобой Фолджер, с изумлением созерцавший совершенно новую расу, созданную совместными усилиями мятежников с «Баунти» и окрестных полинезийцев. Немного позднее этой невероятной истории посвятил один из своих романов Жюль Верн.

Блай же в 1792 году, когда Джордж Ванкувер открыл остров своего имени, возвратился на Фиджи



и завершил исследование этого архипелага. В 1805 году, когда его назначили губернатором Нового Южного Уэльса, история с «Баунти» едва не повторилась: моряки и здесь учинили мятеж и заточили Блая в крепость, откуда его вызволил специально для этого присланный из Англии полк солдат. После этого его уже не допускали на командные должности.

XVIII столетие приближалось к концу.

Как никогда раньше, в эти годы носилось в воздухе злово «предатель». Это было закономерно: предатели соседствовали с зачинщиками раздора в поэме Данте, они населяли девятый, последний круг его Ада. Предателями были моряки «Баунти». Жертвой предательства, возможно, пал Лаперуз. Предателями были французы, посягнувшие на жизнь своего короля, и североамериканцы, с удовольствием сделавшие бы то же самое, позволь им обстоятельства.

Победой мятежников закончилась война за независимость Северной Америки, и две одинаковые статуи Свободы украсили собою остров Манхеттен в Нью-Йорке и мост Гренель в Париже. Тогда же, в 1791 году, прекратила свое существование голландская Вест-Индская компания.

Бугенвиль, в июле 1789 года с яростью фурии отстаивавший в Тюильри свободу короля, а затем с презрением отказавшийся принять из рук республиканцев пост морского министра, неожиданно для всех сделался вдруг горячим сторонником Наполеона и принял деятельное участие в разработке планов его египетского похода.

Англия увязла в войне с французами, и ей стало не до географических открытий и не до торговли, хотя и то и другое все же продолжалось.

Никто тогда еще не догадывался, что на историческую арену выходят те, кого до этого времени считали в лучшем случае статистами. Но уже Кук во время плавания в арктических водах то и дело ступал по следам этих самых статистов. А один из них, Герасим Григорьевич Измайлов, собственноручно исправлял карты Кука в октябре 1778 года и дал ему скопировать свои собственные, вычерченные в Охотском и Беринговом морях. Статисты с почестями похоронили в своей земле незнакомого им Чарлза

Кларка, и признательное Адмиралтейство вынуждено было не остаться в долгу, отдарившись серебряным сервизом. Со статистами имели дело и Лаперуз, и Ванкувер, и многие другие мореплаватели, чей путь пролегал через воды Севера.

Знакомство с русскими моряками начиналось на востоке. Закончится оно в Синопской бухте. Но кому это могло тогда прийти в голову?

А между тем шаги русского мореплавания и русской географии были последовательны, уверенны и четки.

В последние годы жизни Петра усилился его интерес к Дальнему Востоку, перешедший и к его преемникам на российском престоле. О том, насколько важное значение придавал он восточным окраинам империи, свидетельствуют не только упоминавшаяся экспедиция Евреинова и Лужина, растянувшаяся на три года, но и события, потрясшие Петербург в 1721 году, когда эта экспедиция подошла к концу. 16 марта при большом стечении народа перед окнами Юстиц-коллегии в присутствии всей царской семьи был повешен как предатель сибирский губернатор князь Матвей Петрович Гагарин, провозгласивший отделение Сибири от России, а себя — царем Сибирского царства. К чести Гагарина надо сказать, что он не выдал своих пособников, среди коих, между прочим, был Меншиков. В противном случае Петр наверняка не ограничился бы одной виселицей. Но случай с Гагариным и без того являет пример жестокости Петра, превзошедший казни взбунтовавшихся стрельцов в начале его царствования. По истечении нескольких дней начавший разлагаться труп был убран из-под окон Юстиц-коллегии и вновь повешен на стрелке Васильевского острова, где он провисел, по крайней мере, до 25 ноября, когда вышел специальный указ, «чтобы с помощью железной цепи снова укрепить его на виселице». Так расплачивались те, кто помышлял о дележе России — единой и необъятной, не им принадлежавшей и не их кровью спаянной. Они расценивались хуже, чем Иуда, коего Данте поместил вместе с Брутом и Кассием в девятый — последний, самый мрачный и безысходный круг своего Ада...

Через неделю после смерти Петра, 5 февраля 1725 года, из Петербурга стартовала новая подготовленная при его участии экспедиция, возглавляемая датчани-

ном на русской службе капитан-командором Витусом Ионассенем Берингом и его вторым помощником Алексеем Ильичом Чириковым, преподавателем Морской академии. Основной целью экспедиции было установление наличия или отсутствия перешейка либо пролива между Азией и Америкой. Из Тобольска экспедиция добралась до Илимска и после зимовки там — до Охотска. На боте «Фортуна» мореплаватели прошли вдоль западного побережья Камчатки и в начале 1728 года перебрались сушей на восточный берег полуострова, в Нижнекамчатск. Отсюда на построенном в течение весны боте «Св. архангел Гавриил» 13 июля Беринг вышел в море и взял курс к северу. 13 августа бот миновал Чукотку и вскоре пересек Северный полярный круг, открыв по пути острова Диомида и Святого Лаврентия. Туман помешал мореходам разглядеть берега Америки, и Беринг приказал 16 августа лечь на обратный курс. 2 сентября они вернулись к Камчатке.

В следующем году попытка была повторена, но также безуспешно. В марте 1730 года Беринг возвратился в Петербург с картами и этнографическими материалами и вместе с Чириковым приступил к разработке проекта новой экспедиции. На ее подготовку ушло десять лет. Лишь в июне 1741 года из Авачинской бухты вышли построенные в Охотске пакетботы «Св. Петр» под командованием Беринга и «Св. Павел», возглавляемый Чириковым. Почти сразу после выхода в море корабли потеряли друг друга во время шторма, и, таким образом, экспедиция разделилась надвое, как в свое время экспедиция Уоллиса и Картерета. Оба пакетбота достигли на этот раз американского побережья, открыли ряд островов, в том числе Алеутский архипелаг, и почти одновременно легли на обратный курс. У архипелага, получившего впоследствии название Командорского в честь Беринга, «Св. Петр» дал течь, и моряки зазимовали на одном из островов. 8 декабря 1741 года Беринг умер от цинги во время этой зимовки. Теперь этот остров носит его имя. Уцелевшие моряки весной 1742 года добрались до Камчатки на суденышке, сооруженном из остатков «Св. Петра», а 9 октября 1741 года в Авачинской бухте бросил якорь «Св. Павел».

Весной 1742 года Чириков попытался повторить свой вояж, но болезнь помешала осуществлению его

планов, и он вернулся в Петропавловск, а затем в Охотск. Года три спустя Чириков составил подробную карту экспедиции, а участник путешествия Степан Петрович Крашенинников закончил в 1751 году, уже после смерти Чирикова, книгу «Описание земли Камчатки».

Результатами экспедиции заинтересовался незадолго перед тем вернувшийся из Германии Ломоносов, а ее неудачи побудили его к разработке новых приборов и систематизации научных данных. На основе его исследований были заново созданы учебники для Навигацкой школы и Морской академии.

Вот названия лишь некоторых его работ в этой области.

«Способ, как мерить градус теплоты на дне морском подо льдом» (1746).

«Анемометр, показывающий наибольшую быстроту любого ветра и одновременно изменения в его направлении» (1748).

Предисловие к книге Леонарда Эйлера «Морская наука» (1749).

«Письмо о Северном ходу в Ост-Индию Сибирским океаном» (1755).

«Рассуждение о большой точности морского пути» (1759).

«Краткое описание разных путешествий по северным морям и показание возможного проходу Сибирским океаном в Восточную Индию» (1763).

В 1756 году Ломоносов изобретает «новозрительную трубу» с просветленной оптикой, прародительницу нынешних ночных биноклей. В 1758-м конструирует морской барометр и некоторые навигационные инструменты, в числе которых секстан и карданов подвес, курсограф и картушка компаса с тремястами шестьюдесятью делениями, клизометр для определения отклонения от курса под влиянием ветра и лагдромометр — прообраз донного вертушечного лага, циматометр для учета качки судна и дромометр для вычисления пройденного расстояния, салометр для измерения скорости течений и прибор для определения склонения компаса по наблюдениям известной звезды. Он дает классификацию и характеристику льдов, не потерявшую значения до настоящего времени, и рекомендации по подготовке исследовательских экспедиций.

В 1764 году Ломоносов добивается указа о подготовке экспедиции Северным морским путем «в Камчатку и далее». Эта экспедиция, возглавленная Василием Яковлевичем Чичаговым, отправилась из незамерзающей Екатерининской гавани в Кольском заливе (будущего Мурманска) 9 мая 1765 года, через тридцать пять дней после смерти Ломоносова, но потерпела неудачу. Три двухмачтовых судна со ста семьюдесятью восьмью людьми от острова Медвежий были льдами повернуты к Шпицбергену, а затем после двадцатидневного плавания возвратились в Архангельск. Точно так же закончилась вторая попытка Чичагова в следующем году.

Неудачи преследовали и экспедиции Петра Кузьмича Креницына и Михаила Дмитриевича Левашова, предпринятые из Охотска в 1765-м и затем в 1768 году. Вторая экспедиция достигла, правда, Аляски, где и перезимовала, но многие ее члены умерли от цинги, а Креницын погиб. Левашову с огромным трудом и лишениями удалось добраться северным путем до Петербурга, но по его пути еще долго не рисковали пройти другие.

Продолжались в основном локальные экспедиции к Алеутам, Аляске, острову святого Лаврентия: в 1787, 1790, 1791 и 1792 годах их возглавлял лейтенант Гавриил Андреевич Сарычев — человек, внешне поразительно похожий на Наполеона. Ему было тогда двадцать два года.

В то время как Беринг обрабатывал материалы своей первой экспедиции и готовил вторую, когда Ломоносов разрабатывал свои приборы, а русские суда продолжали битвы с ветрами и льдами Чукотки и Аляски, на южных границах империи не утихали боевые действия. Россия по-прежнему не имела выхода в Черное море, но ее усиление на Каспии сильно тревожило турок. Назревала новая война.

В 1732 году по новому договору Персии были возвращены земли южного Прикаспия в обмен на возможную военную помощь, но в 1736 году Россия вступила в войну с Турцией в союзе не с Персией, а с Австрией. Персия лишь обеспечила спокойствие на южных окраинах России. Однако турки на сей раз просчитались. Русская армия под руководством фельдмаршала графа Бурхарда-Христофора Миниха вторглась в Крым, с ходу захватила Молдавию, штурмом

овладела крепостью Хотин и разгромила огромное войско турок при Ставучанах. Османы были на грани уничтожения, однако неожиданно после мелкого поражения вышла из войны Австрия, заключив с султаном сепаратный мир. Это обстоятельство заставило Миниха пойти на переговоры, и в 1739 году по Белградскому миру Россия получила побережье Азовского моря и земли между Бугом и Днестром.

В 1768 году вновь вспыхнула русско-турецкая война. Ее исход предопределило морское сражение у Чесмы в 1770 году. Русский флот, присланный с Балтики, под командованием адмирала Григория Андреевича Спиридова уничтожил турецкие военно-морские силы. Победы армии на Дунае и в Закавказье заставили турок поспешить с переговорами, и по условиям Кучук-Кайнарджийского мира Россия наконец-то получила право беспрепятственного плавания по Черному и Азовскому морям. Ей были возвращены Азов, Керчь, Кинбурн, Еникале. Русским стало все побережье от устья Буга до устья Днестра. Российские корабли могли отныне свободно плавать Проливами (пока только торговые корабли). Поговаривали об экспедиции русского флота в Новый Свет, а английский парламент всерьез вел дебаты по поводу просьбы его величества ассигновать три миллиона фунтов стерлингов на покупку у Екатерины двух-трех десятков тысяч наемников — солдат Салтыкова и Суворова — для наведения порядка в заморских колониях Великобритании.

Но ни для того, ни для другого у России не было времени да и охоты, ее одолевали ближние заботы, насущные. Ей были возвращены Азов и Керчь, но Крым — Крым оставался у турок.

И все же Новый Свет сумел еще раз напомнить о себе. Когда в Старом Свете уже был подписан Кучук-Кайнарджийский мир, а в Новом — конституция освободившихся английских колоний, когда Суворов не стал еще фельдмаршалом, а Потемкин — князем Таврическим, в российской столице появился человек, чье имя прочно вошло в историю Североамериканских Соединенных Штатов, как раз в те годы отстаивавших свою независимость от метрополии, и трех европейских стран — Англии, России и Франции.

Его звали Джон Пол Джонс. Пол, а не Поль: он не был французом. Не был и англичанином. Он имел честь быть шотландцем. Родись он пораньше или умри Петр Первый попозже — кто знает, чем бы мог закончиться этот визит...

Начало биографии Пола Джонса во многом напоминает первые шаги Генри Моргана. Оно и неудивительно: Морган был валлийцем, Джонс — шотландцем. И о тех, и о других шла по всей Англии слава упрямец и тугодумов. Насчет тугодумства — об этом еще стоит поразмыслить, а вот упрямства, скорее упорства, им действительно не занимать.

Родители Джонса были фермерами — неприличное занятие для шотландцев, думал Пол. Он готовил себя в адмиралы, «чтобы показать этим лягушатникам». Он с детства привык ненавидеть французов, хотя ни одного из них и в глаза не видывал. Пол стал адмиралом, когда ему стукнуло лет десять. С такими же сорванцами, как он сам, он устраивал славные баталии в небольшой закрытой бухточке возле отчей фермы. Но на дно никого не пускал, на это ума хватало: штопаные-перештопаные лодчонки, составлявшие его флот и флот «французов», могли дорого ему обойтись, случись с ними «кораблекрушение».

Лет через несколько адмирал Пол Джонс получил повышение в звании — он стал юнгой. Настоящим. И, в отличие от Моргана, с согласия родителей. Отныне он имел заработок — несколько медных пенсов — и корабельный стол, за которым получал свои харчи на равных с прочей командой. Название этого его первого корабля неизвестно, скорее всего, он располагал целым набором названий — для каждого рейса — и флагов, поскольку занимался торговлей «черным деревом». Он брал этот попутный груз на каком-нибудь берегу Африки — Золотом ли, Слоновой Кости или еще где — и транспортировал его за океан.

Упражнения в шотландской бухте, видно, не прошли даром. Все, что освоил Джонс в теории, теперь он успешно применял на практике. Его биографы да и он сам умалчивают о том, одолевал ли он морскую службу ступенька за ступенькой, ходил ли в матросах и боцманах. Может, ходил, а может, и сразу сделался первым штурманом, натасканный самолично капитаном, — такое тоже бывало.

К тому времени в Новом Свете уже крепко обосно-

вался и его старший брат — Уильям. Он жил в городке — Уильямсберге, на берегу вирджинской реки, впадающей в Чесапикский залив и еще со времен Уолтера Рейли получившей название Джеймс-ривер — в честь короля Якова. По этой реке, мимо лежащего у ее левого берега острова Джеймстаун, легко можно было добраться до Ричмонда — будущей столицы северян в войне Севера против Юга. Уильям был портным, и Пол частенько делал небольшой крюк по пути к рынку рабов или на обратном, чтобы подбросить Уильяму штуку-другую отличного полотна, а заодно вспомнить молодость за бутылкой джина. Кончились эти визиты тем, что Пол расстался с морем и поселился в Уильямсберге.

Расстался с морем? Черта с два! Только теперь он и начинал ему служить. Думается, тут не обошлось без советов и заманчивых посулов одного из клиентов Уильяма — майора королевских британских войск Джорджа Вашингтона: тот в то время уже кое-что замышлял. Пол последовал совету бравого вояки — и получил под свое начало шхуну. Он стал шкипером.

А чуть позже, когда Вашингтон затеял войну за отделение колоний от метрополии, Джонс, называвший себя лейтенантом, получил отличный бриг с семью десятками моряков, поднял на нем невиданный дотоле полосатый красно-белый флаг с тринадцатью звездами в левом верхнем углу и положил в карман камзола патент офицера североамериканского флота — патент за номером один, подписанный бывшим майором Джорджем Вашингтоном. (И можно не сомневаться, что «предателем номер один» Джонс числился с этого времени совсем в других списках.) Поразительная метаморфоза! Тем более поразительная, что на палубе брига «Провиденс» («Предусмотрительность») можно было обнаружить немалое количество чернокожих — бывших рабов, доставленных в Новый Свет из Африки. Вполне возможно, кое-кого из них судьба не впервые сводила под одними парусами с капитаном Джонсом! Но теперь всех их объединяла одна цель и одна идея, негры не помнили зла, Пол Джонс предпочитал не вспоминать о прошлом. Французы были теперь его друзьями и союзниками. Врагом была Англия.

Во время войн люди взрослеют быстрее. Корабли — стареют. Бриг «Провиденс» начинал уже разваливать-



ся на глазах, когда Пола вновь осенила идея, мелькавшая еще во время его детских игр. Он поделился ею с кем надо — и получил восемнадцатипушечный корвет — «Рейнджер», а вместе с ним сто тридцать человек, вполне пригодных для осуществления упомянутой идеи — пощипать врага в его логове. Мысль, собственно, была не нова, причем не нова прежде всего для Англии, выславшей когда-то с такой же целью к берегам Нового Света Дрейка и Рейли, Хокинса и Ансона, десятки других адмиралов. На всех языках это называлось пиратством.

И вот теперь, в 1777 году, запущенный Англией бумеранг развернулся в обратную сторону. Он ударил по хорошо защищенной бухте Уайтхевена. Название корабля Джонса переводится как «бродяга, скиталец», но в американской армии оно означало также бойца диверсионно-десантного отряда, а в Англии так называют лесничего королевского парка. Богатый букет ассоциаций!

По пути к Великобритании Пол Джонс тоже порезвился на славу. Выше уже упоминалось, что военные корабли и сами-то по себе мало чем отличались от купеческих. А если еще и руку приложить... «Рейнджер» устремлялся к английским фрегатам, едва они показывались в поле его зрения. Устремлялся открыто, о чем-то отчаянно сигналил. Те останавливались в недоумении: чего надобно этому негоцианту? А негоциант и сам уже собственной персоной перегибался через крыло мостика и орал что-то совершенно непонятное, уносимое ветром. Когда корабли вот-вот готовы были столкнуться, «Рейнджер» круто менял галс, становился бортом к англичанину и выпаливал в него половиной всей своей артиллерии. Как правило, этого бывало достаточно. Подданные его величества шли на дно, так и не успев удовлетворить свое любопытство: о чем сигнализировал «купчишка» и что хотел сообщить его владелец.

К границам графства Камберленд «Рейнджер» подошел в тот час, когда сумерки с минуты на минуту готовы были стать ночью, а злой осенний дождь превращался то в мокрый снег, то в туман. Пол вел корабль в бухту Уайтхевена уверенно и неторопливо, как водил в детские годы, почти без парусов лавируя по узкому фарватеру среди рифов. Часовые, приплясывавшие от стужи на стенах сильно укрепленного

форта при входе в гавань, не обратили на него внимания: приняли за своего, а может не заметили.

Они заподозрили неладное только в тот момент, когда вдруг ночь превратилась в день: один из фрегатов, стоявших в бухте, взлетел на воздух — в его крюйт-камеру угодил зажигательный снаряд, пущенный с «Рейнджера». Американцы стреляли брандскугелями, работавшими почище брандеров: то были полые ядра с просверленными в них дырами, начиненные взрывчаткой или горючей смесью, потомки античного «жидкого огня». За первым фрегатом вспыхнул второй, третий... Англичане спешно выбирали якоря, чтобы не являть собой неподвижные мишени, но береговой ветер валил их друг на друга, ломая снасти, зажигая один от другого, а поднявшаяся паника и вовсе создала полную неразбериху... Когда форт очухался, «Рейнджер» был уже в море, английские пушки лупили по своим.

В Америке моряков «Рейнджера» встретили как героев, в честь славных подвигов Пола Джонса была вычеканена бронзовая памятная медаль. В Новый Свет Джонс прибыл тоже не с пустыми руками: на поясе его блестела золотая шпага, подаренная Людовиком XVI, а на камзоле сиял французский орден за боевую удачу. Имя его не сходило с уст парижан, а больше — парижанок.

Но известно — зависть и предательство бегут впереди славы. Кто-то пустил о нем слухи вроде тех, что ходили о капитане Кидде. С Джонса не потребовали денежного отчета, но обещанный и желанный корабль «Америка» уплыл из его рук вместе с возжеланным чином адмирала. Уплыл в буквальном смысле — во Францию, в подарок Людовику XVI, который меньше всего в нем нуждался. Похоже, что после заключения в 1783 году мира между Англией и США в услугах Пола Джонса Америка больше не испытывала потребности.

И он вернулся в Европу. В Россию. Пассажиром. Расплевавшись с республикой, Джонс возлагал теперь надежды на монархию. И вез Екатерине великолепный подарок — красиво переписанные тексты республиканской конституции Североамериканских Соединенных Штатов и Декларации Независимости. Будь тогда, в 1788 году, в России у власти Петр — они бы отлично поладили, Петр и Павел, — тот мало обращал внимания

на подобные пустяки, как республиканство: вдоволь нагляделся и наслушался в Соединенных провинциях Нидерландов, и ничего, там — сами по себе, здесь — тоже. Екатерина — обращала, она восприняла подарок как намек. Но виду не показала. Джонс и его похождения на морях были уже отлично известны в России: за ними с неослабевающим вниманием следила петербургская пресса. Пол Джонс стал звездой петербургских салонов. А потом ему предложили патент... флотского капитана! Государыня, правда, подсластила пилюлю: Пола должны были писать капитаном, а числить генерал-майором. Чего же больше: сама-то она числилась полковницей. Суворов вон тоже генерал-майор...

К Суворову она его и отправила — воевать с турками. А точнее — к Потемкину: тот был главнокомандующим. Светлейший не удостоил Джонса аудиенции, но волю императрицы исполнил, дал ему персонального толмача и флагманский корабль — фрегат «Владимир», возглавлявший парусную эскадру (была еще гребная, под началом вице-адмирала — принца Карла Нассау-Зигена). Джонсон утешался беседами с Суворовым: тот величал его адмиралом и пересказывал злые анекдоты про Потемкина и его любимчика принца. А на «Владимире» Пол пришелся очень даже ко двору. Да и запорожские казаки быстро признали в нем родственную душу, особенно после одного случая, наделавшего переполоха и в шатре Потемкина, и в стане турок.

Дело было так. Джонс внимательно присматривался к турецкой эскадре, занявшей позицию в Днепровском лимане. И строил планы, вспоминал Уайтхевен, сопоставлял. Наконец надумал самолично сходить на разведку. Выпросил у казаков чайку с гребцами, сел у руля и, дождавшись безлунной ночи (жаль, это не была ночь святого Варфоломея — то-то протянулась бы параллель!), отчалил. Турки безмятежно спали. Чайка не спеша обошла всю эскадру, подошла к флагману. Командир «Владимира» вынул из кармана загодя припасенный уголек и размашисто начертал на белоснежном борту флагманского корабля непреложную резолюцию: «Сжечь». И подписался: «Пол Джонс». Резолюция была исполнена день спустя.

Пират! Не уничтожь императрица в 1775 году Запорожскую Сечь — неизвестно, чем бы могла закон-

читься дружба Джонса с казаками... Князь Потемкин был взбешен — возможно, потому что был взбешен принц Нассау, бледно выглядевший рядом с республиканцем. Суворов по-детски хлопал в ладоши. Вся парусная эскадра рукоплескала своему командиру. Не Потемкину рукоплескала — Джонсу. И Светлейший, придумав благовидный предлог, возвратил Пола Джонса матушке Екатерине.

Та приняла его ласково, дала чин контр-адмирала, а флотом не пожаловала: все уши прожужжали проклятые англичане, пока Джонс пребывал на югах, теперь вот и Григорий жалуется. А как избавиться от такого гостя?

Избавиться помогли те же англичане, ни на секунду не упускавшие из виду личного врага его величества. «Англичане уже стали опасаться потерять торговые выгоды, исключительно им предоставленные в России», — писал в своих мемуарах французский посланник в Петербурге и отмечал, что «английские негодянты образовали в Петербурге целую грозную колонию» и «занимали в Петербурге целый квартал, называемый Английскою линиею»...

В один прекрасный день в квартиру третьего этажа доходного дома графа Шереметева на Миллионной, где скучал Пол Джонс в ожидании нового назначения, робко постучали. Он открыл. На лестничной площадке стояла совсем юная замарашка, готовая за весьма умеренную плату исполнить любую просьбу господина адмирала, касаемую ведения хозяйства и вообще... Господин адмирал привык, однако, сам вести свое хозяйство. Досадливо поблагодарил, презентовал малую толику денег, вытолкнул за дверь. И тут начался форменный водевиль. Девушка ни с того вроде ни с сего с треском разодрала на себе убогое платьице, расцарапала физиономию, мастерски пустила ручьи по щекам, заревела в голос. А тут и мамаша ее (может, и не мамаша) будто с потолка свалилась — и тоже в крик: «Снасильничал!». Повыскакивали из своих квартир соседи — свидетели...

Русские на такой спектакль не были способны, у них свои методы, от кулачной расправы до Тайной канцелярии. Англичане, кто же еще... Неймется им после Уайтхевена.

Джонс решил плюнуть на все. Не получилось с Америкой, не получилось и с Россией. На его счастье

отыскался в русской столице старый знакомый, еще по Филадельфии, — граф Луи Филипп де Сегюр, французский посланник, тоже в недавнем прошлом участник борьбы за независимость Америки. А то не миновать бы адмиралтейского суда, чей приговор нетрудно было предугадать, тем паче что в том суде несколько фамилий звучали очень по-английски... Граф уладил все очень быстро и в лучшем виде. Слишком даже быстро. Екатерина простила Пола Джонса, но видеть больше не пожелала. Отпустила от себя на два года. Делать в Петербурге адмиралу без флота было нечего. Он уехал в Париж через Варшаву, имея при себе рекомендательные письма де Сегюра. Адмирал Джон Пол Джонс умер в 1792 году, сорока пяти лет от роду. Больше он в России никогда не появлялся...

А там дела шли своим чередом. Выгнали-таки турок. Еще до прибытия Джонса в Россию, в 1783 году, в освобожденном от них Крыму был заложен город-крепость Севастополь — отчасти как противовес новому турецкому форту на месте разрушенной Анапы. Пятью годами ранее в устье Днепра, где Пол Джонс метил своими автографами борта подлежавших сожжению кораблей, возник порт Херсон.

Когда же в 1787 году Турция возобновила военные действия, то 3 июня 1788 года вновь созданная османская эскадра была разгромлена Федором Федоровичем Ушаковым у острова Фидониси, а полгода спустя, в день святого Николая, покровителя моряков и корабелов, пала, не выдержав осады, турецкая крепость Очаков. (Не в память ли этих побед был спущен на воду корабль с громким именем — «Слава России»? В 1789 году Иосиф Иосифович Биллингс и Гавриил Андреевич Сарычев ходили на нем в Чукотских морях.) Меньше чем через год армия Суворова — уже фельдмаршала! — разбила турецкие войска у румынской реки Рымник и в 1790 году взяла штурмом Измаил. Одновременно было довершено уничтожение султанского флота при Тендре и Калиакрии. В 1791 году в Яссах был заключен новый мир, по которому Крым присоединился наконец к России, а ее западная граница отодвинулась до Днестра. На новых территориях были заложены два новых порта — Ингул в 1788 году, переименованный следующим летом князем Потемкиным в Николаев в честь очаковской победы, и Одесса в 1792-м.

Россия крепко утвердилась на черноморских берегах.

Строительство портов начиналось тогда с закладки верфей, и сходили со стапелей один за другим новые большие корабли—первенцы Черноморского флота. Офицерскими кадрами для них поделилась Балтика, а в дальнейшем их поставлял Морской кадетский корпус, пока не возникли новые училища—в Кронштадте, Николаеве, Севастополе.

Была армия—и были ее офицеры, серая кость, грубые, пропахшие водкой и портянками, полуобразованные солдафоны, за редкими исключениями.

Была гвардия—ее полки возглавляли отпрыски знатнейших фамилий, паркетные шаркуны, более привычные к запаху пудры, чем пороха, белая кость, хвастуны и фанфароны, российские мушкетеры. Сами гвардейцы были, однако, лихими рубаками, особенно после наполеоновских войн (отличная школа!) и людьми весьма образованными, хотя и грубоватыми.

И был флот—его офицеры почти сразу выделились из массы своих коллег в других родах войск, не исключая и гвардии. Их уважали, им завидовали, и их побаивались задевать, ибо постоять за себя они умели. Они одинаково свободно чувствовали себя в дворцовых покоях и на мостиках кораблей, они легко общались на нескольких языках и в совершенстве знали язык моря—этому обучали в Морском корпусе, и это стало традицией: «Морской офицер должен уметь подойти: к столу, к женщине и к причалу». Они умели. Это были самые образованные и умные люди России, кроме всего прочего—ученые, композиторы, изобретатели, мозг нации и костяк ее могущества.

Немногим уступали им офицеры торгового флота, обучавшиеся тому же самому, но, так сказать, по сокращенной, ускоренной программе. Быстрое развитие торгового мореплавания заставило русское правительство позаботиться о подготовке и воспитании и этих кадров. «Россия, нуждаясь в местах для сбыта своих товаров,—писал де Сегюр,—и отыскивая их, всегда наблюдала свои выгоды. Особенно добивалась она значительных преимуществ для своего судоходства. Последнее было незначительно, потому что при 25 вооруженных военных кораблях она имела не более 50 купеческих судов. По этому поводу Гаррис, впоследствии лорд Мальмсбери, заметил, что русский

купеческий флот – самый сильный в мире, потому что в нем на два торговых корабля приходится по одному военному для обороны».

Надо было спешно наверстывать упущенное.

В 1753 году была основана Иркутская школа геодезистов, готовившая штурманов торгового флота для Охотской и Байкальской флотилий.

В 1782-м открылась школа матросов в Холмогорах, через пять лет переведенная в Архангельск, но просуществовавшая только до 1803 года из-за нехватки преподавательских кадров. По этой же причине закрылась в 1797 году Петербургская водоплавательная школа, основанная девять лет назад.

Новые мореплавательные училища были открыты в 1805 году в Риге и в 1808-м в Петербурге, после того как несколько добровольцев, пожелавших связать свою жизнь с морской коммерцией, были прикомандированы для обучения к Кронштадтскому и Николаевскому военным штурманским училищам. Но и Рижское, и Петербургское училища просуществовали лишь около двадцати лет.

Более долговечными оказались училища торгового мореплавания, основанные в 1829 году в Петербурге, в 1834-м в Херсоне и в 1839-м в Риге, а также Архангельские и Кемские шкиперские курсы, начавшие функционировать в 1842 году. Все они готовили моряков до 1860 года, некоторые имели собственные учебные суда – «Граф Канкрин» был приписан к Петербургу, «Ломоносов» – к Архангельску.

Многие выпускники этих училищ стали участниками Крымской войны 1853–1856 годов с Турцией и прославленного Синопского сражения 18 (30) ноября 1853 года. В этом сражении русская эскадра под командованием вице-адмирала Павла Степановича Нахимова положила бесповоротный конец турецкому владычеству на море. В течение четырех часов были уничтожены свыше трех тысяч турецких матросов, около двухсот человек во главе с командующим Осман-пашой попали в плен, корабельной артиллерией были вдребезги разбиты почти все береговые форты и все турецкие корабли пущены ко дну – кроме быстроходного парохода «Таиф», возглавляемого англичанином Слейдом и пустившегося наутек, едва только запахло порохом. Потери русских составили тридцать семь человек убитыми.

Как Швеции после Полтавского сражения, так Турции после Синопского никогда уже не суждено было оправиться. Именно в те годы была пущена в оборот красивая легенда о том, что три великие победы русского флота, сделавшие Россию первостепенной морской державой на всех прилегающих морях, увековечены в виде трех белых полосок на синих матросских воротниках. На самом деле тут нет никакой связи: три полоски на матросских воротниках носят не только русские моряки. Но три победы — были.

Оглянемся на них еще раз.

27 июля 1714 года — полуостров Ганге-Удд (Гангут, Ханко), Балтийское море, генерал-адмирал Апраксин.

26 июня (7 июля) 1770 года — бухта Чесма, Эгейское море, адмирал Спиридов.

18 (30) ноября 1853 года — Синопская бухта, Черное море, вице-адмирал Нахимов.

Если следовать упомянутой легенде, на матросских воротниках еще не было третьей полоски, когда русские моряки заставили заговорить о себе весь мир. Российский андреевский флаг прошествовал по всем океанам и впитал в себя соль неведомых морей. Ошарашенной Европе не оставалось ничего иного как признать в России хоть и запоздалого, но вполне равноправного партнера в освоении мира. Как будет видно из дальнейшего, именно России суждено было с блеском завершить эпоху Великих географических открытий.

Итак, начало XIX века ознаменовалось появлением на международной морской арене новой нации, появлением неожиданным, но уверенным, подготовленным многочисленными открытиями русских земель и морепроходцев. Еще со второй половины XVIII столетия англичане и французы бойко произносили словосочетание, какого не было ни на одной карте, — Русская Америка. Так стали называть русские поселения на Аляске, Алеутах, Курилах и северо-западном побережье Американского континента вплоть до Калифорнии, возникшие после экспедиций Беринга, Чirikова, Шелихова. 8 июля 1799 года для освоения этих территорий была основана в Петербурге Российско-Американская компания, в течение ближайших сорока



лет организовавшая двадцать пять исследовательских экспедиций, в том числе полтора десятка кругосветных.

Паруса первой русской кругосветки были подняты 7 августа 1803 года. Ее возглавляли эстонец Иван Федорович Крузенштерн на четырехсотпятидесятитонном шлюпе «Надежда» и Юрий Федорович Лисянский на трехсотсемидесятитонном шлюпе «Нева». Оба – выпускники Морского кадетского корпуса и участники Гогландского сражения. Оба прошли шестилетнюю выучку в британском королевском флоте. Оба совершили несколько плаваний в Атлантическом океане, а Крузенштерн – еще и в Тихом и Индийском. В 1799 году они возвратились в Кронштадт, и на них пал выбор руководителей Российско-Американской компании в разработке проекта снабжения русских колонистов через Балтийское море, Атлантику и Тихий океан.

«Надежда» и «Нева» вышли из Кронштадта в Копенгаген, а оттуда в Фалмут, после чего прибыли на Канарские острова. С Канар корабли взяли курс на мыс Горн. С этого момента каждая пройденная ими миля сопровождается словом «впервые».

14 ноября русские корабли впервые пересекают экватор и салютуют сами себе одиннадцатью пушечными выстрелами.

В декабре они впервые появились у берегов Бразилии.

20 февраля 1804 года впервые созерцали русский флаг аборигены мыса Горн, а на следующий день корабли впервые потеряли друг друга в густом тумане.

Они встретились лишь в мае на острове Нуку-Хива в Маркизском архипелаге, где Крузенштерн загодя назначил randevu для такого случая, и далее следовали вместе до Гавайских островов. Здесь шлюпы вновь разошлись: «Надежда» отправилась в Японию с посольством на борту, оттуда на Камчатку за пушниной и затем в Кантон; «Нева» – за пушниной к острову Кадьяк у берегов Аляски и оттуда тоже в Кантон.

В феврале 1806 года оба шлюпа вышли из Кантона, пересекли Индийский океан и приблизились к мысу Доброй Надежды. Здесь в точности повторилась та же история, что у мыса Горн: корабли потеряли друг друга в тумане. Лисянский, не теряя времени на поиски, повел «Неву» вдоль Африки и 16 июня прибыл

в Портсмут, впервые в истории мореплавания совершив безостановочный переход из Китая в Англию и затратив на него сто сорок два дня. 22 июля «Нева» бросила якорь на Кронштадтском рейде, а 19 августа к ней присоединилась «Надежда».

Результатом этой экспедиции явился трехтомный труд Крузенштерна с описанием океанографических и метеорологических наблюдений в трех океанах и двухтомный «Атлас Южного моря». Именем Крузенштерна названы пролив в Курильской гряде, остров в архипелаге Туамоту, проход у южных берегов Японии (другое название — Цусимский пролив) и мыс на Аляске; именем Лисянского — открытый им остров в Гавайском архипелаге, полуостров в Охотском море и гора на Сахалине.

На следующий год после завершения первой русской кругосветки Российско-Американская компания снаряжает новую экспедицию под командованием выпускника Морского корпуса, участника трех сражений со шведами на корабле «Не тронь меня» Василия Михайловича Головнина, в четырнадцатилетнем возрасте ставшего гардемаринном, пять лет прослужившего в английском флоте и уже успевшего не только получить золотую медаль «За отвагу» в боях со шведами, но и снискать известность как автор свода морских сигналов. 25 июля 1807 года Головнин на трехсоттонном шлюпе «Диана» вышел из Кронштадта в Англию, а 20 декабря салютовал пустынному экватору из всех своих двадцати двух орудий. 12 февраля следующего года «Диана» обогнула мыс Горн, но была отброшена назад штормами и вторично пересекла Атлантику, достигнув в течение трех недель бухты Симонстаун у мыса Доброй Надежды.

За время этого плавания Россия и Англия оказались в состоянии войны, и «Диана» была задержана англичанами. Лишь 16 мая 1809 года удалось морякам вырваться из плена, и Головнин повел шлюп в «ревущих сороковых» широтах к Австралии. Обогнув Тасманию, «Диана» 25 июля подошла к острову Тана в Новых Гебридах и после пятидневной стоянки двинулась на север. 24 сентября она вошла в Авачинскую бухту.

В навигацию следующего, 1810 года Головнин исследовал берега Аляски, а в 1811-м во время плавания в Курильской гряде он вновь был захвачен

в плен у острова Кунашир—на этот раз японцами. Командование «Дианой» принял Петр Иванович Рикорд, а Головнин с семьей моряками пробыл в плену до октября 1813 года, и прибыл в Петербург в 1814-м через Петропавловск, Иркутск и Москву.

Кругосветка Головнина, без сомнения, была последним великим плаванием, за которым внимательно следил (насколько это было возможно в то время) Бугенвиль. Он умер в августе 1811 года, за десять месяцев до вторжения Наполеона в Россию, и прах его был упокоен в парижском Пантеоне, чей фронтон украшает надпись: «Великим людям—благодарное отечество».

26 августа 1817 года Головнин отправился во второе кругосветное путешествие на девятисоттонном шлюпе «Камчатка», сложившееся для него гораздо удачнее. В январе 1818 года шлюп обогнул мыс Горн и 7 февраля бросил якорь в перуанском порту Кальяо, а оттуда выступил в Петропавловск-на-Камчатке. С мая по сентябрь Головнин исследовал Алеутские острова и побережье Северной Америки, заселенное русскими колонистами, от Новоархангельска (Ситки) до форта Росс в Северной Калифорнии, а затем, побывав на Гавайях и Филиппинах, пересек Индийский океан и прибыл на остров Святой Елены, где скучал в плену Наполеон. Теперь англичане встретили русских куда любезнее, чем десять лет назад. На Святой Елене и затем на острове Вознесения, также принадлежавшем Англии, Головнин пополнил запасы воды и продовольствия, и в сентябре 1819 года «Камчатка» салютовала кронштадтским бастионам.

Между двумя путешествиями Головнина русские моряки занесли в свой актив еще одну кругосветку, «имевшую быть» в 1813—1816 годах, но до сих пор не получившую достойного освещения в литературе. Ее возглавил участник войн со шведами и французами, с 1803 по 1808 год служивший в английском флоте, Михаил Петрович Лазарев. На судне «Суворов» он прошел от Кронштадта до Аляски и обратно, открыв в этом плавании атолл, названный именем русского полководца, которое носил и корабль Лазарева.

Эта кругосветка и еще одна, выполненная Лазаревым на фрегате «Крейсер» в 1822—1825 годах, совершенно затмеваются вторым его плаванием—в 1819—1821 годах, между упомянутыми двумя. Поэтому

мало кто помнит и о том, что Лазарев был вторым человеком после Дампира, сделавшим три кругосветных вояжа. Третьим будет Коцебу. Но так уж сложилось, что имя Лазарева упоминается обычно вместе с именем Фаддея Фаддеевича Беллинсгаузена и неизменно на втором месте — то ли оттого, что командовал экспедицией 1819–1821 годов Беллинсгаузен, то ли по причинам чисто грамматическим, связанным с алфавитностью, — точно так же, как в случае с Крузенштерном и Лисянским. Только смерть принесла Лазареву самую высшую почесть, какой мог быть в то время удостоен моряк: его похоронили во Владимирском храме Севастополя рядом с Истоминым, Корниловым и Нахимовым.

Для Беллинсгаузена, как и для Лазарева, эта экспедиция была второй — первую он совершил вместе с Крузенштерном на «Надежде». Она началась 4 июля, когда из Кронштадта отбыли в Копенгаген и далее в Портсмут и на Канарские острова девятисоттонный шлюп «Восток» (по всей вероятности названный так в честь лодьи Кузьмы Соколова) под командованием Беллинсгаузена и пятисоттридцатитонный «Мирный», где командиром был Лазарев. Их целью были поиски Южной Земли, иными словами — максимальное проникновение в южнополярные широты.

С Канарских островов шлюпы взяли курс к Рио-де-Жанейро и оттуда вдоль сорокового меридиана двинулись к югу через остров Южная Джорджия и Южные Сэндвичевы острова. Около Южной Джорджии лейтенант Анненков обнаружил еще один остров, названный его именем, а вблизи Южных Сэндвичевых оказался целый архипелаг из трех островов. Им присвоили имена открывателей Завадовского, Лескова и Торсона, а всю группу наименовали в честь морского министра де Траверсе.

16 января 1820 года корабли пересекли Южный полярный круг (вторыми после Кука) и первыми в истории увидели неизвестный материк — Антарктиду в районе, где сто десять лет спустя побывали норвежцы, присвоившие ему имя принцессы Марты. Льды потеснили шлюпы к северу, 21 января они вновь подошли к материку — и снова не удалось высадиться на него. Этим же кончилась третья попытка, предпринятая 5 и 6 февраля, после того как шлюпы вторично пересекли полярный круг.

14 февраля погодные условия окончательно вынудили Беллинсгаузена принять решение лечь на восточный курс, и 30 марта «Восток» прибыл в австралийскую бухту Порт-Джэксон, где 6 апреля к нему присоединилась «Надежда». С 8 мая по 10 сентября Беллинсгаузен, пройдя проливом Кука, совершил рейд по южным широтам в районе тропика, нанеся на карту архипелаг Россиян близ Туамоту, острова Восток, Александра (Ракаханга), Михайлова, Симонова, Кутузова, Баркляя-де-Толли, Крузенштерна, Коцебу.

30 октября суда вновь легли на южный курс в направлении острова Маккуори и 14 декабря вступили в полярную область. Отжатые льдами, они двигались вдоль полярного круга, дважды пересекая его (14 декабря 1820 года и 1 января 1821-го) и снова возвращаясь в шестидесятые широты. 10 января они открыли остров, крещенный в честь Петра I, а неделей позже обнаружили большой мыс — ему присвоили имя Александра I. Этот остров и этот мыс находятся в море, носящем теперь имя Беллинсгаузена. На окраине того же моря были обнаружены и четырнадцать новых островов из группы Южных Шетландских, открытых двумя годами ранее англичанином Уильямом Смитом. Им дали названия, связанные с местами больших сражений Отечественной войны.

3 февраля корабли вернулись к Южной Джорджии и вскоре бросили якоря в Рио-де-Жанейро, а 24 июля прибыли на Кронштадский рейд после семисотпятидесятидневного отсутствия. (Беллинсгаузен в 1830–1852 годах был военным губернатором Кронштадта, там ему соорудили памятник.)

По следам экспедиции Беллинсгаузена и Лазарева вышел в 1823 году Отто Евстафьевич Коцебу, земляк Крузенштерна, эстонец по происхождению. Как и Беллинсгаузен, он обогнул Землю на шлюпе «Надежда» под командованием Крузенштерна, а в 1815–1818 годах на корабле «Рюрик» открыл несколько островов в архипелагах Туамоту и Маршалловом и залив у берегов Аляски, носящий его имя. За время своей третьей кругосветной экспедиции в 1823–1826 годах на новеньком двадцатичетырехпушечном шлюпе «Предприятие», построенном Адмиралтейством в 1823 году, Коцебу обнаружил еще несколько неизвестных островов в архипелагах Туамоту и Самоа. С ним был в этом рейсе молодой любознательный богослов Зигфрид

Ленц, по возвращении с моря порвавший с клириками и ставший физиком — одним из авторов знаменитого закона, автором «правила Ленца», изобретателем нескольких приборов (в том числе барометра и глубиномера — лота) и, наконец, ректором Петербургского университета.

В 1825—1827 годах, почти одновременно с Коцебу, совершили кругосветные плавания питомцы Головнина, служившие с ним на «Камчатке», Фердинанд Врангель и друг стихотворца Пушкина Федор Федорович Матюшкин (по прозвищу «Плыть охота») на корабле «Кроткий».

Еще один сподвижник Головнина, товарищ Врангеля и Матюшкина, Федор Петрович Литке (будущий президент Академии наук) в 1826—1829 годах обошел вокруг света на шлюпе «Сенявин», описал западное побережье Берингова моря, открыл дюжину островов в Каролинском архипелаге.

Имена этих исследователей многократно увековечены на географических картах.

Меньше повезло в этом отношении Алексею Ивановичу Бутакову, совершившему в 1840—1842 годах кругосветку на транспортном судне «Або».

В 1846 году из Кронштадта в Петропавловск-на-Камчатке на двухсотпятидесятитонном транспорте «Байкал» прошел Геннадий Иванович Невельской, впервые доказавший 22 июля 1849 года островное положение Сахалина (чего не сделал Лаперуз) и судоходность Амура.

Такой она была, первая половина XIX века, а особенно его первая четверть.

Крузенштерн и Лисянский, Головнин и Лазарев, Беллинсгаузен и Коцебу, Врангель и Матюшкин. Что ни имя — то гром салюта! А им вослед спешили Литке и Бутаков, Невельской и Станюкович — это уже началась вторая четверть российского столетия. Глядят они с портретов — важные, суровые, усатые. А прославили свои имена, будучи еще мальчишками, натиравшими себе втихомолку верхнюю губу, чтобы поскорее выросли усы.

Учреждение Российско-Американской компании состоялось несколько дней спустя после появления на свет Пушкина — будущего стихотворца. Пушкину было четыре года, когда Крузенштерн и Лисянский подняли паруса первой кругосветки. В 1826-м, когда возвратил-

ся из южных морей Коцебу, Пушкин не написал еще главных своих произведений, а Матюшкин не завершил своего маршрута.

Лермонтов родился в год, когда возвратился из японского плена Головин, а Лазарев был лишь в начале своего маршрута. Пуля сразила Лермонтова, когда экспедиция Бутакова находилась еще на полпути, но уже были нанесены на карты Океании имена Александра Первого, Анненкова, Аракчеева, Барклая-де-Толли, Беллинсгаузена, Завадовского, Коцебу, Крузенштерна, Кутузова, Лескова, Лисянского, Литке, Михайлова, Петра Первого, Понафидина, Римского-Корсакова, Румянцева, Рюрика, Сенявина, Симонова, Суворова, Торсона, Траверсе, Чичагова. Позднее к ним добавится имя Миклухо-Маклая и другие, не менее славные. Уже существовали форт Росс, острова и архипелаги Бородино, Восток, Россиян. Много русских имен украсит карту мира впоследствии. Уже были проведены систематические исследования и описания островов Вотто, Гавайских, Каролинских, Маршалловых, Моллера, Туамоту. А впереди были Новая Гвинея и десятки иных островов, крупных и мелких, дожидających своей очереди. Наконец, был открыт целый материк — Антарктида — и сделана масса открытий по пути к цели или обратно.

Крузенштерн и Лисянский вышли в море через четыре года после рождения Пушкина. А через четыре года после гибели Лермонтова, 19 сентября 1845 года, тот же Крузенштерн, а с ним Врангель, Ленц и Литке, встретились в квартире Владимира Ивановича Даля, чтобы разработать начатки устава созданного ими тут же русского Географического общества...

Все это будет в должной мере оценено позднее: «большое видится на расстоянии». Разумеется, эти плавания и эта лавина открытий, обрушившаяся на онемевшую Европу, имели огромное значение независимо от национальности свершителей и принесли богатые плоды, но на обывателей они не произвели особого впечатления. Эффектом разорвавшейся бомбы стала для них только экспедиция Беллинсгаузена и Лазарева, разрешившая вековую загадку Южной Земли. Она еще не завершилась, когда к Антарктиде близко подходили английские и американские зверопромышленники Эдуард Брансфилд и Натаниэл Браун Палмер. Еще немного — и они открыли бы нынешнюю

Землю Грейама, антарктический полуостров. Но никто в то время и помыслить не мог, что шестой материк откроют русские! Да и после того, как эпохальное деяние свершилось, мало кому удавалось повторить его. Лишь в 1831–1832 годах, десять лет спустя, к ледовому континенту сумел подобраться англичанин Джон Биско, открывший в 1831 году Землю Эндерби, а в следующем – Землю Грейама, остров Аделейд и архипелаг, увековечивший его собственное имя.

В 1837–1840 годах в Антарктиду на судах «Астролябия» и «Зеле» («Усердие») прибыл француз Жюль Себастьян Сезар Дюмон-Дюрвиль, уже известный своими подвигами в Тихом океане во время кругосветного рейса на той же «Астролябии» в 1826–1828 годах. В Антарктике он нанес на карту земли Луи-Филиппа, Адели, Жуанвиля и Клари и впервые высадился на прибрежные скалы материка.

В 1840 году англичанин Джон Уилкс, пытавшийся обнаружить Южный магнитный полюс, достиг берега, названного его именем. Но мало кто о нем сегодня помнит: его закрывают тени гигантов.

Трудности, встреченные в южных полярных широтах, а с другой стороны – решение Тасманом и затем Беллинсгаузеном загадки Южной Земли подстегнули поиски в другом направлении: все еще оставалась нерешенной проблема Северо-Западного прохода.

Было бы утомительно перечислять все попытки его отыскания, продолжавшиеся и в течение XIX века. В процессе этих поисков было совершенно немало побочных, если можно так выразиться, открытий, навечно вошедших в историю мореплавания и географии.

В 1819–1820 годах Уильям Эдуард Парри совершил серию блестящих находок в районе семьдесят четвертой параллели, в том числе – три пролива и пять островов. В 1821–1822 годах он вновь вернулся в эти места, открыл еще один пролив и доказал островное положение Баффиновой Земли, а полное ее исследование завершил во время третьей экспедиции в 1823–1824 годах.

В 1818 году к Берингову проливу через Северный полюс отправилась на двух судах экспедиция Джона Бьюкена, но, достигнув рекордной отметки 80°34' северной широты, была возвращена непроходимыми льдами. В следующем году ее участник, офицер флота



его величества Джон Франклин, командовавший в экспедиции Бьюкена парусником «Трент», возглавил новый вояж, пересек Канаду от Гудзонова залива до залива Коронейшн и обратно и установил возможность судоходства в этих водах. В 1825–1827 годах он продолжил исследования на более широкой основе. В устье реки Маккензи он разделил экспедицию на два отряда (вторым командовал врач-шотландец Джордж Ричардсон, участвовавший и в первом плавании) и обследовал не только берега, но и внутренние территории континента, открыв несколько новых географических объектов. Третья экспедиция, снаряженная им на поиски Северо-Западного прохода в 1845 году на судах «Эребус» («Преисподняя») и «Террор» («Страх», «Ужас»), погибла в полном составе два года спустя на острове Кинг-Уильям.

В 1848–1854 годах три полярные одиссеи совершил ирландец Роберт Джон Мак-Клур, посланный на судне «Инвестигейтор» («Исследователь») по следам экспедиции Франклина. Этот человек, чье имя не часто можно встретить на страницах книг по истории мореплавания и географических открытий, поставил наконец точку в более чем трехсотпятидесятилетних поисках Северо-Западного прохода, доказав его существование и пройдя по нему в 1853–1854 годах от острова Банкс в море Бофорта до Баффинова залива у берегов Гренландии. История стыдливо умалчивает о том, получил ли Мак-Клур за свое открытие парламентскую премию в двадцать тысяч фунтов стерлингов. Может быть, это молчание и есть ответ? Честь этого открытия, правда, разделяет с ним англичанин Бэлчер, совершивший в 1836–1842 годах кругосветное плавание на гидрографических судах «Сульфур» («Сера») и «Самаранг» и в 1852 году посланный на розыски Франклина.

Одновременно с первой экспедицией Мак-Клуря поиски экспедиции Франклина продолжал врач Джон Ричардсон – участник первых двух экспедиций Франклина, успевший совершить несколько открытий у восточных берегов Северной Америки.

Стремясь к Северо-Западному проходу, англичане никогда теперь не упускали из поля зрения и антарктический материк, открытый не ими. Одну из наиболее ярких страниц в историю его освоения вписал английский офицер Джеймс Кларк Росс, участник трех

экспедиций Парри и двух — своего дяди Джона Росса, первооткрыватель Северного магнитного полюса в 1831 году. В летние месяцы 1840–1843 годов он уже совершил плавания к берегам открытой двадцать лет назад Антарктики на судах «Эребус» и «Террор», погибших впоследствии вместе с экспедицией Франклина. За время этих плаваний он открыл море, носящее его имя, и прилегающее к нему побережье Антарктиды — Землю Виктории и шельфовый ледник. Этот ледник теперь носит имя Росса, а два вулкана на нем — имена его кораблей. Попутно Росс решил задачу, перед которой отступил Уилкс, — он вычислил местоположение Южного магнитного полюса.

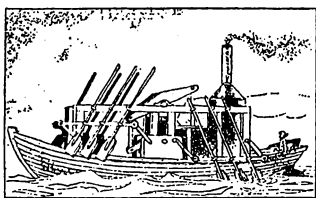
Исследования Росса практически завершили открытие Антарктиды. Вплоть до 1893 года ни одно судно не приближалось к ее берегам. Упал и интерес к Северо-Западному проходу. После Мак-Клура там побывал в 1852 году лишь Уильям Кеннеди, открывший залив Белло. Затем исследование этого прохода прекратилось до экспедиции Амундсена в 1903–1906 годах.

Эпоха великих географических открытий, растянувшаяся на четыре века, завершилась. Все круги Ада были благополучно пройдены. Начиналась эпоха освоения, колониальных разделов и переделов мира.

А чуть раньше канули в Лету и еще две эпохи.

Еще в 1780 году Пенсильвания запретила торговлю неграми, а в 1830-м Франция и Англия договорились о праве взаимного освидетельствования судов в море. Все известные трассы прочесывались крейсерами, и любой из них по малейшему подозрению при виде неизвестного судна мог после предупредительного выстрела поднять свой флаг, требуя того же от незнакомца. А если подозрение не рассеивалось, за этой процедурой мог последовать обыск судна. Если судно не поднимало в ответ свой флаг и пыталось скрыться, его преследовали и захватывали или топили. Эта мера была, правда, обращена и против пиратства, а не только против работорговли.

Но лишь после окончания Крымской войны в 1856 году Парижский конгресс сделал хоть и запоздалый, но все же нужный и решительный шаг: он объявил вне закона также пиратство и каперство. Что касается пиратства, то оно и без того уже пришло к тому времени в полнейшее расстройство и упадок. Организованный морской разбой сделался достоянием прош-



Пароход Джона Фитча, ходивший по реке Делавер со скоростью 2 узла

лого, а одиночки действовали в основном исподтишка и не отваживались на крупные дела, хотя, конечно, исключения бывали. Эпоха пиратства как международного явления кончилась.

А немного позднее, в начале 1890-х годов, начался быстрый закат эпохи парусных флотов (флотов, но не

кораблей!). Синопское сражение 1853 года было последним в истории крупным поединком парусных армاد. Подобно тому как сражение при Лепанто в 1571 году ознаменовало собой конец эпохи гребных флотов и начало парусных, так Синопское пролегло зримым водоразделом между эпохами паруса и пара.

Пароход Роберта Фултона открыл в 1807 году новую эру мореплавания.

## Фрагментарий девятый

### АНАТОМИЯ ФРЕГАТА

«Флот — прибежище порочных и приют неудачников. Здесь детища бедствий встречаются с чадами недоли, а чада недоли встречаются с отпрысками греха. Обанкротившиеся маклеры, чистильщики сапог, шулера и кузнецы собираются здесь воедино, а вышедшие в тираж лудильщики, часовщики, писаря, холодные сапожники, доктора, фермеры и юристы вспоминают свое прошлое и толкуют о добром старом времени. Если бы фрегат потерпел крушение у необитаемых берегов, его команда могла бы создать своими силами новую Александрию и населить ее всеми теми, кто придал бы ей блеск столицы». Так писал Герман Мелвилл, завербованный в 1843 году на фрегат Соединенных Штатов матросом второй статьи, прослуживший на нем более года и рассказавший обо всем, что он там видел, в книге «Белый бушлат». Разумеется, Мелвилл ведет речь в первую очередь об американских морях, но вряд ли случайны встречающиеся у него то там, то тут параллели с флотами иных стран. Да и всякий читатель, знакомый более или

мене с маринистской литературой, находит в этой книге немало других удивительных реминисценций, возникающих по ходу чтения. «Белый бушлат» — это документ эпохи, это зеркало морской жизни первой половины прошлого века. Он интернационален.

«Для виселицы и флота всякий хорош», — гласила расхожая поговорка того времени. Наверное, она куда древнее, чем считал сам Мелвилл. Как Марк Антоний комплектовал скамьи гребцов для своего флота всяким сбродом вплоть до погонщиков ослов, так и во все последующие века портовые кабаки были ареной самой настоящей охоты за теми, кого эти охотники потом глумливо назовут моряками. Современник Мелвилла, прославленный писатель-маринист капитан Фредерик Мариэтт выступил в 1822 году с трактатом «За упразднение насильственной вербовки». Выступил в то время, когда в одной только Англии процветали сорок шесть официальных пунктов насильственной вербовки во флот. А сколько было эфемерных, не поддающихся учету! В торговый флот — стремились, военного — бежали, хотя разница между ними была не так уж и велика в смысле заработка. Дело было в ином — в драконовских уставах военного флота, низводивших человека до уровня скотины. Потому-то люди, сколько-нибудь смыслящие в морском деле, предпочитали продаваться на купеческие или хотя бы китобойные суда.

На американском военном фрегате времени Мелвилла кроме адмирала или коммодора — командира соединения, не имеющего адмиральского чина (если фрегат был флагманским), — и командира были старший офицер, шесть-семь лейтенантов, штурман, ревизор, судовой священник, лекарь, несколько офицеров морской пехоты и преподаватель кадетов. Все эти лица по крайней мере четырежды в день встречались в кают-компаниях.

Кают-компания была их столовой и их клубом. Она состояла из двух неравной величины помещений, разделенных дверью (как правило застекленной) с пышными и тяжелыми портьерами.

Меньшее сверкало белизной хрустящих от крахмала скатертей и салфеток, блеском дорогих серебряных приборов и лаком резных кресел. Все это великолепие отражалось в матовых или прозрачных до невидимости стеклах пузатых буфетов, выстроившихся

вдоль переборок и уставленных целыми выставками хрустальной посуды на все случаи жизни. В них имелся полный набор того, что необходимо для самого изысканного светского ужина. Офицеры отмечали здесь дни своего рождения и дни рождения корабля, обмывали в коньяке или шампанском новенькие ордена или знаки различия, чествовали отличившихся товарищей, устраивали вечера в честь государственных и морских праздников, а в королевских флотах — еще и в честь тезоименитства царствующей особы. Столы нередко были оборудованы «скрипками», теперь, к сожалению, вышедшими из моды: это была система кардановых подвесов, сохраняющая горизонтальное положение стола во время любой качки.

Главным украшением второго помещения обычно был рояль — на случай, если бы кто-нибудь из господ офицеров вздумал помузицировать, и имелась гитара. Здесь можно было сыграть партию в шахматы, перекинуться в бридж, расписать пульку, выкурить сигару, выкушать рюмочку. Дежурный вестовой, вызываемый звонком, бесшумно ступал по толстым пушистым коврам, выполнял любые капризы отдыхающего от судовых забот начальства и периодически обносил кают-компанию подносом, уставленным разнокалиберными рюмками, фужерами, бутылками, сифонами. Сигары, табак, спиртное и фрукты обычно приобретались вскладчину, но бывало, что угощение шло за счет старшего офицера — хозяина кают-компании, а иной раз и командир присылал кое-что от щедрот своих из собственного «капитанского погреба». Над удобными креслами и диванами по переборкам тянулась портретная галерея — то был полный набор прежних командиров этого корабля. Только два портрета были сменными — президента (или царствующего монарха) и главнокомандующего флотом, они были покрупнее размером. Интерьеры обоих помещений оживляли также полотна известных художников, как правило, на морскую тему. Звучала тихая музыка, шлепали по столу игральные карты, журчала там и сям неторопливая беседа, в любую минуту готовая сделаться всеобщей. Именно отсюда, из кают-компании, вышло многое из того, что окрестили потом «морской травлей», морскими байками. Немало легенд и морских обычаев зародилось тоже здесь.

Рангом ниже шли кондукторы — главный боцман,

комендор, плотник и парусных дел мастер.

Где-то между этими двумя ступеньками располагались кадеты, лица весьма привилегированные.

Дальше шла, по выражению Мелвилла, «компания трудно определимых существ, также столующихся отдельно от матросов» — начальник судовой полиции, баталер, судовые капралы, сержанты морской пехоты и подшкипер.

В основании этой пирамиды были полтысячи нижних чинов — матросов и солдат.

Первый их шаг к морю пролегал на суше. Соблазненный щедрыми посулами или накачанный до бесчувствия ромом, юноша ставил свою подпись под кабальным контрактом. Часто это была не подпись, а крестик или отпечаток пальца — либо потому, что он не был грамотеем, либо потому, что вербовщики «расписались» за него, озаботившись предварительно должным количеством свидетелей. Такое случалось чаще всего в ночь перед отплытием, и новоявленный мореход просыпался уже под плеск волн и мерный скрип переборок. И у него уже были свой судовой номер (как у арестанта), номер обеденного бачка и койки, о которых он еще не ведал ни сном, ни духом, а в судовой канцелярии к его карточке было аккуратно подклеено удостоверение лекаря о том, что сей новобранец обладает отменным здоровьем и потому годен ко всем тяготам морской службы в течение трех лет.

Протесты? Да, верно, они бывали. И часто сопровождалась слезными мольбами и истериками. Если это изъятие чувств не удавалось пресечь в самом начале, новичка сажали в карцер, но кормили хорошо.

Когда же и такое сочетание кнута и пряника не давало результата, его извлекали однажды утром из карцера на свет Божий судовые полицейские и отводили под белые руки на верхнюю палубу к грот-мачте. Там уже дожидалась выстроенная по правому борту команда, а впереди строя маячили фигуры старшего офицера, корабельного священника и лекаря.

Еще до того, как арестант успевал подняться из карцера на палубу, к грот-мачте выходил из своей каюты командир корабля — «первый после Бога», как его числят и сейчас на всех флотах. Он извлекал из кармана рапорт тюремщиков, полученный накануне вечером, и в гнетущей тишине зачитывал его вслух. Тут же он мог предъявить команде — а мог и не

предъявить — контракт с подписью арестованного, из коего явствовало, что тот добровольно отдал себя на такой-то срок в его, командира, власть. Все оказывалось яснее ясного: бунт на военном корабле.

Командир делал знак, и на палубу выводили провинившегося, откуда-то из-за надстройки, где он дожидался этого печального момента, клацая от страха зубами. Впереди шел начальник полиции, помахивая символом своей власти — крепкой пальмовой тростью. За ним, беспокойно озираясь по сторонам, плелся бунтовщик, сопровождаемый бесстрастными полицейскими. Замыкал шествие вооруженный по уставу морской пехотинец. Конечно, возможны были и варианты.

Лекарь бегло осматривал беднягу и давал заключение о сиюминутном состоянии его здоровья.

Если арестант был истощен, эскулап мог рекомендовать командиру отложить наказание до лучших времен. Но не отменить: всякий проступок должен быть наказан, так гласил устав. Просто его, так сказать, записывали в «кредитную карточку», рано или поздно подлежащую непременно оплате.

Если же лекарь счел осмотр удовлетворительным, с провинившегося сдирали рубаху, затыкали ему рот кляпом, чтобы он не откусил себе язык, затем стоя или на коленях привязывали его к мачте, так что он охватывал ее руками, и командир давал знак первому боцманмату (помощнику боцмана), отчетливо называя вслух цифру. Свод законов военного времени Соединенных Штатов ограничивал число ударов сотней, это применялось только к тем, кто не приговаривался к смерти. На первый же раз и за одну провинность, согласно морскому уставу, максимумом была дюжина (в английском флоте — три дюжины: должно быть, этим пунктом королевские подданные утверждали свое физическое превосходство над изнеженными республиканцами): ведь наказанный должен был оклематься как можно быстрее и приступить к исполнению своих обязанностей. На первый же случай вроде этого наказание часто бывало чисто символическим — какие-нибудь полдюжины ударов. Просто надо было научить новичка уму-разуму, внушить ему, что шутки кончились еще на берегу. Боцманмат извлекал знаменитую на всех флотах девятихвостую кошку, сделанную из выбленочного троса. Каждый ее «хвост» имел

длину пятнадцать дюймов, и через равные промежутки на нем располагались кнопки (узлы), причем один из них — на конце. Встряхнув ее как следует, чтобы расправить, боцманмат приступал к делу.

В морских уставах с момента их возникновения и вплоть до XX века была оговорена целая система наказаний, от самых легких (столько-то дней без рома или грога, столько-то дней или раз без увольнения на берег, столько-то вычетов из зарплаты) до максимального. Вот лишь некоторые статьи, приведенные Мелвиллом: созыв или попытка созыва мятежной сходки или собрания, отказ от выполнения приказа своего начальника, вызов его на дуэль, применение к нему силы или угрозы оружием, сон во время вахты, — во всех этих случаях командиру не требовалось ломать голову о назначении меры наказания, смертная казнь была неотвратима. Такие поступки, как кража или драка, игра в карты или кости, пьянство или отлынивание от работы наказывались кошкой у грот-мачты, но чаще обходилось ударами на ходу линьком с кнопкой на конце, хранящимся свернутым в тулье шляпы боцманов, их помощников или полицейских.

К наказаниям средней тяжести можно отнести хорошо знакомое из практики античных флотов «килевание» — протягивание под килем с «выдержкой» под ним или без нее. Его могли применять и в виде... особой милости: когда проступок не мог остаться безнаказанным, но был совершен очень ценным и в общем смирным членом экипажа, и командир знал, что тот — отличный пловец и ныряльщик. Тогда эта церемония могла быть даже удовольствием для наказуемого, например в жарких тропиках, но в то же время острасткой для остальных. Состояла эта экзекуция в следующем. К ногам грота-рея прикреплялись тали и пропускались под днищем. С одного конца к ним привязывали на решетчатом рустере преступника и по команде протаскивали его под килем взад-вперед определенное количество раз. Для хорошего пловца, как уже говорилось, это не представляло трудности. Но таких было мало, и обычно к концу экзекуции наказанный извлекался из воды полузадохшимся, с ободранной об острый ракушечный панцирь на днище спиной, а то и с раскроенным черепом. Такое развлечение доставляли себе не только американские капитаны, но и английские, и французские.



Известны и варианты этого наказания, зависевшие зачастую от оборудования корабельных палуб и фантазии «судьи». Наиболее распространенным было «купание с рея» (или с бушприта, или с крамбола, или просто с борта). В этом случае тали с тросом не пропускались под днищем, а укреплялись на ноке рея и к ним подвешивали провинившегося вниз головой или вверх, но с привязанным к ногам грузом, и периодически отпускали трос, так что несчастный, словно якорь, врезался в воду. Ну, а под водой или на воде, когда он выныривал, его держали ровно столько, сколько требовалось, чтобы штрафник не захлебнулся, а зрители получили удовольствие. Эта процедура повторялась несколько раз. «Купание с рея» могло быть и «сухим», когда человека подвешивали к горденю за кисти рук, стравливали до воды, не окуная в нее, и оставляли так висеть на определенное время.

Из других наказаний можно упомянуть, например, прибивание руки к мачте (особенно часто это применялось к мелким воришкам, к забывшим отдать честь и прочим в таком же роде) или привязывание человека к мачте за руки и за ноги — иногда это тоже делалось с выдумкой: привязанный мог быть одет или обнажен, в кандалах или без; мог касаться палубы только кончиками пальцев ног; руки могли быть на уровне плеч или подняты высоко над головой; руки и ноги могли быть притянуты друг к другу, так что наказанный сидел; он мог сидеть просто на палубе, скрючившись в три погибели, а мог и на чем-нибудь менее комфортабельном — например, на лафете стреляющей пушки; ему могли лить или медленно капать воду на голову — и так далее. Фантазия в этом деле была неистощимой, а иногда к ней примешивалась еще и добрая доля юмора.

Самым варварским и тяжелым наказанием была прогонка сквозь строй эскадры, осуществлявшаяся по приговору военно-полевого суда, — например по отношению к дезертирам. Как и в любых других случаях, вся команда высвистывалась наверх, к грот-мачте. Перед строем зачитывался приговор, затем начиналось действие. Чтобы подчеркнуть особую суровость наказания, все удары при прогонке сквозь строй эскадры должны были наноситься равномерно, с одинаковой силой, а поскольку наносящий их неизбежно уставал, то после каждой дюжины ударов все

четыре боцманмата сменяли друг друга. Основная часть наказания должна была совершаться на таком корабле, где служил осужденный. За экзекуцией внимательно следил лекарь, и если он утверждал, что обвиняемый не выдержит и тем ускользнет от справедливого возмездия, бедолагу укладывали в лазарет, а затем следовало продолжение.

После того как положенное количество ударов на своем корабле было отсчитано, на несчастного, уже окровавленного от поясницы до шеи, набрасывали рубаху и под бравурный марш вели к трапу. Дальше были возможны два варианта. Или его развозили на баркасе по всем остальным кораблям эскадры, и он получал на каждом причитающуюся ему долю при полном сборе зрителей, вскарабкавшихся на ванты. Или сажали на такой же баркас, но оборудованный платформой «наподобие эшафота с двумя торчащими из нее алебардами, похожими на те, что применяются в английской армии» (пишет Мелвилл), где его поджидали лейтенант, лекарь, начальник судовой полиции — единственный человек в штатском! — и экзекуторы, и на этом баркасе развозили ко всем кораблям, откуда глазели сгрудившиеся у фальшборта команды.

Выдержавший все это до конца отлеживался несколько недель, а то и месяцев в лазарете. Лекарь или священник, чтобы скорее вернуть его в строй, смазывал окровавленную спину целебным снадобьем, изготовленным в каком-нибудь монастыре, или мазью, наспех сочиненной в судовой аптеке. А потом служба продолжалась.

Не выдержавшего зашивали в парусину, привязывали к ногам два пушечных ядра — и снова собирался на подветренном шкафуте верхней палубы экипаж, на этот раз по сигналу боцманской дудки «Всей команде покойника хоронить!». «Жизнь поднимается на корабль по одному трапу, а Смерть отправляется за борт с другого», — заметил по этому случаю Герман Мелвилл. Через планширь выставлялась широкая доска или сходня, на нее клали покойника ногами вперед, люди обнажали головы, священник наскоро гнусавил отходную, доску медленно приподнимали двое матросов — и наконец тело соскальзывало и пронзало воду с громким всплеском. Ему, удерживаемому двумя ядрами, представляло долго стоять на дне, пока не



Ханс Хольбейн Младший. Смерть приходит на борт корабля (из цикла «Пляска Смерти»). Гравюра на дереве, 1538

сгнивала парусина и рыбы не оставляли чисто обглоданный скелет...

А поверху все шли и шли корабли. Малые. Побольше. Совсем большие. Военные, торговые и пиратские. Самые крупные насчитывали до семи палуб – как когда-то испанские галеоны.

Основной была открытая средняя (мидельдек), она же главная (мэйндек), она же носовая (бовенед) и батарейная (гандек). Здесь располагалась главная артиллерия корабля, стрелявшая через порты, а та часть палубы, что простиралась от грот-мачты до юта, носила название галфдек (полупалуба).

Главная палуба была средоточием жизни всего корабля.

На ней, подыскав себе место между орудиями, трижды в день усаживались в кружок по-турецки матросы вокруг брезентовой «скатерти», вылавливая в бачках (один на шестерых) куски пожирнее и прислушиваясь к визгу, реву, мычанию, кряканью и кудахтанью, несущимся из расположенных здесь же клеток и загородок: это подавали голос будущие ростбифы или бифштексы для офицерского стола. (Только «в английском флоте либерализм достигает такой степени, что матросам положено есть за столами, которые в промежутках между принятием пищи убирают под подволоки, так чтобы они не мешали», — не скрывает зависти Мелвилл.)

На этой палубе в тени орудий или надстроек приискивали себе место профессиональные портняжки, числившиеся в судовой роли матросами второй статьи с жалованьем десять долларов в месяц, но зарабатывавшие гораздо больше на шитье сюртуков и жилетов для каюткомпанейских франтов.

Тут же стучали топоры и визжали пилы судовых плотников: считалось, что они чинили загородки и клетки для живого провианта, но к закату солнца возле их ног появлялась вдруг на палубе элегантная трость, ювелирно сработанная модель парусника или изящно оформленный шкафчик, предназначенный отнюдь не для хрюшек. Эти получали официально от двенадцати до девятнадцати долларов в месяц.

После завтрака в определенные дни на этой палубе располагались корабельные фигаро, готовые в любую погоду навести красоту на примелькавшиеся им за дни плавания рожицы соседей по койке или бачку.

На этой же палубе располагался камбуз — матросский клуб, где рождались новости, разносимые потом циркульниками по всему кораблю.

Наконец, на этой палубе — рабочие места матросов, обслуживающих фок- и грот-мачты, водоотливные и фановые системы.

На галфдеке по большим праздникам (хотя, как правильно замечает Мелвилл, «в море воскресений не бывает» — и тут же опровергает эту поговорку) члены экипажа рассаживались на вымбовках и снарядных ящиках, чтобы посмотреть любительский спектакль.

Здесь же, по сигналу колокола, проводились торжественные воскресные богослужения.

А во время боя или салюта эта палубу сотрясали эпилептические конвульсии двадцатичетырех- и тридцатидвухфунтовых длинных и дальнобойных кулеврин («ужей») или карронад — бронзовых короткоствольных пушек, родившихся в 1778 году на литейных заводах шотландской деревни Каррон и стрелявших всего-навсего на сотню с небольшим метров. (Только в середине XVIII века появились чугунные орудия.) Каждое орудие, как и вообще всякая вещь, имело на фрегате свой номер, но матросы и канониры легче распознавали их по прозвищам, отражающим норв каждой пушки.

Решетчатые люки — рустеры — вели отсюда вниз, где располагалась кубриковая палуба (орлопдек), или нижняя (ловердек), или сонная (флопдек), или жилая (бертдек, мессдек), где теснились жилые помещения команды. Кормовую ее часть занимала кают-компания (она же — «буфетная»), а в носовой части треугольником располагался лазарет. Обе эти части были соединены широкой «галереей орлопдека» — коридором, продублированным еще двумя, тянущимися вдоль бортов, так что все помещения напоминали отдельно стоящие домики. Эти два прохода открывали прямой доступ к бортам для их осмотра, покраски или починки. Их называли бортовыми галереями орлопдека.

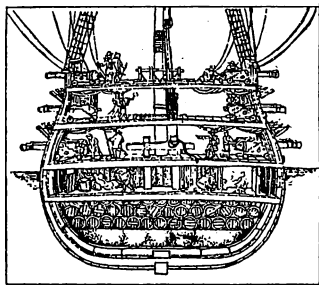
Все помещения этой палубы серединой своей высоты приходились как раз на ватерлинию. Поэтому лишь под самым подволоком имелось какое-то подобие прямой вентиляции, но перед выходом в море эти сквозные отверстия с обеих сторон затыкались, конопатились и заливались варом. После этого кубрики немногим отличались от адского пекла. Лишь в начале XVIII века английский физик С. Гале изобрел принудительную вентиляцию, но чтобы оборудовать ею суда, требовалось немалое время.

Не позавидуешь и лекарскому помощнику, обязанному неотлучно находиться в своей «клинике» вместе

с закрепленными за ним санитарями. Если матросы могли глотнуть свежего воздуха хотя бы во время вахты, то единственное место, куда мог отлучаться лекпом,— это судовая аптека, расположенная здесь же по соседству с канцелярией и отпираемая им собственноручно дважды в сутки—на час утром и на час вечером.

Здесь же располагались кладовые ревизора, где можно было купить в кредит все, чем сей джентльмен соблаговолил запастись, и контора баталера, где команда, кроме всего прочего, получала письма и газеты.

Еще ниже были трюм и трюмные помещения, куда вели с полдюжины люков, закрывавшихся деревянными решетками, а в случае надобности—глухими крышками. Винные кладовые источали здесь головокружительные ароматы, смешивавшиеся с вонью застарелой трюмной жижи. Хранилище снастей—кабельгат—и парусная каюта походили своим ассортиментом на лавку ост-индского негодянта, а запахи вара, краски, сурика и олифы из малярной мастерской заглушали ароматы разбросанного тут и там крысиного помета, особенно обильного в районе ахтерпика, где хранились долговременные съестные припасы—мука, сахар, уксус и тому подобное. Тускло мерцала в полутьме надраенная медь дверей крюйт-камеры, до отказа набитой порохом и патронами, и хранилища пушечных ядер, и отдавала холодом обитая жестью от мышей брот-камера с запасами галет, сухарей и прочей снеди. Мерно плескалась вода в огромных и гулких питьевых цистернах, готовых отразить заревом пламень горна оружейной кузницы и эхом—отзвук ударов по наковальне. Время от времени этот плеск заглушался громким ворчанием воды в помповых трубах, установленных в четырехугольной шахте по центру крюйт-камеры: это осушались ее окрестности, дабы вблизи пороха не оставалось даже признака влаги. Каюта оружейника находилась тут же, по соседству со шки-



Батерейные палубы и крюйт-камера корабля XVIII века

перской, где стеллажи вечно завалены бухтами троса, мотками ниток и каболки, всеми видами мыслимого и немислимого инструмента, гаками, болтами, коушами, гайками, талрепами, гвоздями, шкивами – словом, всем, без чего не может обойтись в плавании парусный корабль. Подшкипер, как и кузнец, денно и ночью не покидал своей сокровищницы, всегда готовый отыскать в этом сложнейшем хозяйстве самое невероятное, о чем только его попросят.

Кверху от средней на военном корабле располагался апердек (верхняя), или файрдек (огневая, то есть артиллерийская) – верхняя батарейная палуба, всегда окрашивавшаяся в красный или зеленый цвет и соединявшаяся с главной люками с приставными трапами. Достаточно было убрать трап, и всякое сообщение между этими палубами от форштевня до грот-мачты прерывалось. Здесь располагалась офицерская каюта, больше напоминавшая общежитие и называвшаяся «большой камерой»: ее боковые переборки, служившие выгородкой индивидуальных кают, были съемными и убирались в случае надобности – обычно перед боем.

И наконец – самая верхняя палуба: четвертая снизу (квартердек), или крытая (оверлэп). Часть этой палубы от форштевня до фок-мачты называлась баком, между фок- и грот-мачтами – фордеком или шкафутом, между грот- и бизань-мачтами – шканцами, а от бизань-мачты до ахтерштевня – ютом. Шкафут зачастую служил и шлюпочной палубой. Шлюпки спускали и поднимали при помощи растяжных сей-талей, основанных при помощи блоков на фок- и грот-мачтах, или нок-талей, а с середины XVIII века для этой цели служили уже шлюпбалки, устанавливавшиеся на руслениях бизань-мачты. Шканцы и ют вместе назывались по старинке ахтеркастлем, а чаще – кормовой палубой (афтдек или ахтердек), а шкафут нередко именовали английским словом *gunwale* – орудийным вельсом (поясом наружной обшивки), поскольку там обычно располагалась верхняя палубная артиллерия – от малокалиберной на баке и юте до более существенной на шкафуте и шканцах. Ганвейлом называли также разукрашенный фальшборт шкафута и его планширь, а нередко – и вообще любой планширь. От средних веков сохранились названия повышенного бака и повышенного юта – форкастль и ахтеркастль. Иногда ют называли спардеком, как и палубу средней надстройки.

Вообще, надо заметить, шканцы — понятие, так сказать, переменное. Ну вот, например: где им быть, если судно двухмачтовое и не имеет бизани? Или если на нем несколько грот-мачт? Поэтому для судна каждого типа положение шканцев определялось специальными приказами. На шканцах властвовали свои законы, и некоторые из них могут показаться довольно странными. Проходя мимо них, снимали шляпу. На них не курили, не пили, не играли даже в самые невинные игры, не ругались и не скандалили и... не сидели — как в присутствии королевской особы. На них объявлялись разного рода приказы и установления, зачитывались приговоры, на них находился шканечный журнал, куда записывались все события, нарушающие монотонность морской жизни. Шканцы сами по себе почетное место на корабле (им была кормовая часть и античных судов, и средневековых), но их святая святых — это правый борт во время стоянки или наветренный на ходу, и при появлении командира все, кроме старшего офицера и вахтенного начальника, обязаны были тут же перейти на «менее почетный» борт этой почетной части судна, а в присутствии флагмана это касалось и старшего офицера.

Шканцы были рабочим местом той части команды, которая обслуживала грот- и бизань-мачты. Командовали здесь матросами рулевые и артиллерийские унтер-офицеры — констебли. На этой палубе находились разного рода мелкие подсобные помещения, ходовой мостик, штурманская и рулевая рубки, отсюда осуществлялось все управление кораблем, а в кормовых каютах обитало начальство. Здесь же в конце рейса ревизор выставлял мешки с деньгами, чтобы рассчитаться с экипажем.

На торговом или пассажирском судне апердеку соответствовала навесная палуба (шельтердек), а квартердеку — мостиковая (бридждек). Но между ними были еще два шейддека (тенговые палубы) — прогулочный (променаддек) и шлюпочный (ботдек).

Военный корабль пробуждался к жизни незадолго до восхода солнца. Вся команда по сигналу боцманских дудок высыпала со своими койками на палубу, расстилала их и дочиста выскребала жесткими щетками, окунавшимися в лохани с мыльным раствором. Отстиранные до больничной чистоты койки укладывались затем в столь же стерильный, хотя нередко



выкрашенный в черный цвет парусиновый чемодан со шнуровкой, или кису, с крупно выведенным на нем номером и водружались на свои места в специальных стеллажах по внутренней стороне борта и фальшборта. В этих же или таких же чемоданах хранилась и одежда.

Затем палуба драилась — с тем же мыльным раствором — и начисто скатывалась.

Новый сигнал — и по всем палубам рассыпалась барабанная дробь. Заслышав ее, матросы со всех ног устремлялись к огромным ендовам или бочкам, источавшим запах грога или рома.

Приняв свои законные триста граммов после того, как по списку выкликнули его фамилию (еще столько же матросы примут перед ужином), артельные бежали занимать очередь на камбуз, а прочие члены команды занимались кто чем хочет в ожидании следующего сигнала — на завтрак. Он раздавался ровно в восемь.

После завтрака барабан бил общий сбор на построение. Коммодор и командир представляли перед строем, духовой оркестр исполнял гимн, на флагштоках и гафелях взвивались флаги и вымпелы. Затем все обнажали головы, судовой священник читал молитву, и барабан бил отбой.

Дальше наступало время смены вахт, работ и тревог. Особенно донимали боевые тревоги, игравшиеся чаще других. Впрочем, тут все зависело от вкусов командиров. Во время этих и других тревог внимание вахтенных удваивалось. С утлегаря, где находился самый передний впередсмотрящий, с марсов и салингов непрерывно поступала информация о море. Все шлюпки — а их бывало обычно пять, равномерно уменьшавшихся по размерам, как «матрешки», — расчехлялись, и около них дежурили постоянно приписанные к ним экипажи.

На корме у двух подвешенных спасательных буйков прохаживались с топориками в руках два матроса, готовые по команде перерубить буйрепы. Эта вахта была двухчасовой и продолжалась круглосуточно. Вот как описывает этот буй Мелвилл: «Представлял он собой плоский пробковый цилиндр около восьми дюймов толщины и четырех футов в поперечнике, покрытый просмоленной парусиной. По всей окружности от него отходили концы троса с мусингами (узлами. — А. С.), заканчивающиеся затейливыми кнопками. Это были спасательные концы, за которые

должен был цепляться утопающий. В середину цилиндра был вставлен точеный шток, несколько уступавший по размеру древку пики».

Если барабан после завтрака молчал, то вступали в свои права боцман, его помощники и унтер-офицеры. Они раздавали распоряжения, мало считаясь с тем, кто свободен от вахты, а кто нет. Не трогали лишь только что сменившихся. Одни скоблили и без того белоснежную палубу, другие штопали паруса, там чинили снасти или драили медь, тут отчищали от ржавчины якоря и цепи, комендоры возились со своим хозяйством, рулевые со своим.

И в военном флоте, и в торговом вся команда делилась на две вахты—правого и левого борта, а каждая из этих вахт—на ходовые вахты по четыре часа и на двухчасовые полувахты: чтобы один и тот же человек не нес изо дня в день службу в одно и то же время. Такими же были и подвахты, во время которых моряк торгового флота мог вздремнуть, а военного—тоскливо отсчитывал склянки, приближающие очередную вахту. Вахтенного, уснувшего на своем посту, на первый раз связывали и обливали забортной водой. Если же эта пагубная линия поведения становилась привычкой—его пороли на верхней палубе описанным выше способом.

Ровно в полдень колокол призывал к обеду. Это касалось только нижних чинов и унтер-офицеров: лейтенанты обедали в два часа, командир корабля—в три, а коммодор в четыре (когда матросов высвистывали уже на ужин), а то и в пять. По времени обеда можно было определить ранг члена экипажа, его место в судовой иерархии.

Впрочем, для этого существовали и другие приметы. Скажем, на левый борт допускались только офицеры—это был их променадек с курительной каютой в носовой части корабля, где собиралась так называемая «баковая аристократия» (бак был общим местом для курения и отдыха, именно там рождались морские легенды и обычаи, шла «морская травля»). Председательское место в кают-компании всегда занимал старший офицер, а командир и коммодор обедали в своих каютах, больше напоминавших роскошные салоны. Никто, кроме нижних чинов, не мог подолгу стоять у грот-мачты, да еще со шляпой в руках: таким способом матросы излагали свои

нужды и жалобы, терпеливо дожидаясь, пока к ним подойдет вахтенный офицер — посредник между кубриком и кают-компанией. Коммодора всегда сопровождал секретарь, а его присутствие на борту оповещалось брейд-вымпелом на грот-мачте. При появлении коммодора на палубе (не обязательно на шканцах) все должны были скромно удалиться на другой борт и дожидаться там, когда на них обратят внимание, а при появлении командира корабля так же должны были поступать подчиненные ему люди.

Но самый настоящий спектакль разыгрывался при подъеме коммодора на борт судна. На шканцах выстраивали всю морскую пехоту, за исключением часовых, а по обе стороны трапа — фалрепных из числа вахтенных. При появлении коммодора морские пехотинцы брали «на караул», их командир отдавал честь саблей, а главный боцман непрерывно высвистывал «захождение» в свою серебряную дудку. «Все лейтенанты и кадеты, — продолжает Мелвилл, — не говоря уже о самом командире корабля, выстраиваются в единую шеренгу и снимают с себя фуражки, как по команде. Фалрепные, число которых по этому случаю увеличивается до десяти или двенадцати, располагаются на трапе самым картинным образом, между тем как духовой оркестр в полном составе, вознесенный на полуют, разражается торжественными звуками „Глянь, вот шествует герой!“». Во всяком случае, именно эту мелодию неизменно требовал от капельмейстера символическим жестом руки наш командир, всякий раз когда коммодор возвращался с берега.

Немногим скромнее была встреча самого командира корабля: «Командир не спеша поднялся по трапу и важно прошел между двумя шеренгами фалрепных, разодетых в самое лучшее обмундирование и строящих ему в спину рожи; тут его приветствовали лейтенанты в полном составе, держащие головные уборы в руке и прилежно кланяющиеся и шаркающие ножкой, как будто они только что окончили классы во французской школе танцев. Между тем командир, сохраняя самое прямое и несгибаемое положение корпуса, словно он проглотил приборник, и лишь слегка прикасаясь к треуголке, торжественно проследовал в свой салон и исчез за кулисами, как картонная тень отца Гамлета».

Фалрепом теперь называют леер трапа или сходни,

служащий поручнями. Это название пришло из «пиратских» веков, когда таких трапов еще не было и в помине. На судах того времени пользовались или постоянным скоб-трапом в центре борта, или таким же постоянным трапом, представлявшим собой врезанные в борт деревянные ступеньки («струны»: отсюда, кстати, выражение «пройти по струнке», родившееся на флоте) с пропущенными сквозь них двумя фалрепами, обшитыми сукном (часто бархатом), или, наконец, тросовым бискайским трапом, похожим на ванты с широкими деревянными выбленками-балясинами. Обычно он подавался в районе кормового подзора. Вот тогда-то и появились фалрепные матросы, дежурившие попарно под наблюдением унтер-офицера на палубе у трапа и обязанные подавать руку гостям или начальству, карабкающемуся по балясинам, едва его багровая физиономия покажется на уровне палубы.

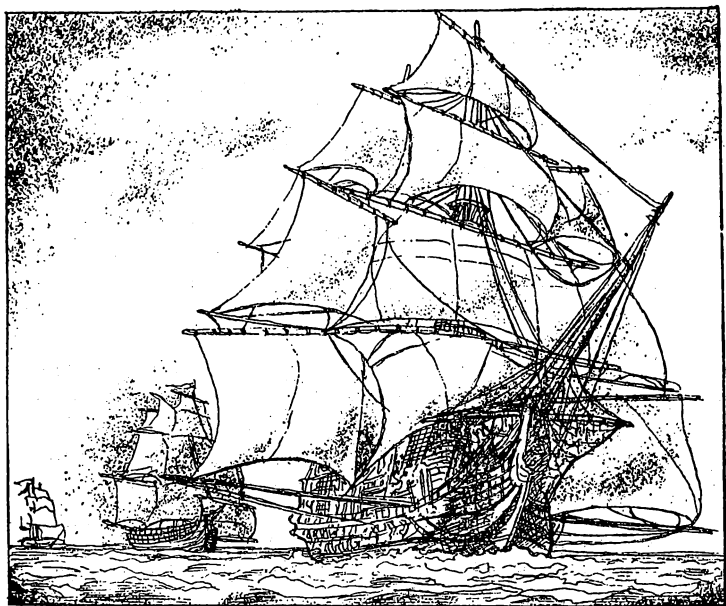
Мелвилл не случайно упомянул их «лучшее обмундирование»: в отличие от разношерстной пиратской вольницы, моряки военных, а часто и торговых флотов щеголяли в форменной одежде, носившей национальные черты.

По крайней мере с XVI века Франция и Италия сделали всеевропейским, а потом и всемирным поставщиком материи для одежды моряков. Эта материя, своей белизной, гладкостью, плотностью и прочностью напоминая тонко выделанную парусину, производилась в огромных количествах на мануфактурах южнофранцузского города Нима. Французы называли ее *la serge*, итальянцы — *la sargia*. Это слово произошло от латинского *serica* — шелк. Мануфактуры Нима поставляли большие оптовые партии саржи в город моряков — Геную. Там ее знали как *la serge de Nime*, или еще короче — *denim* (это слово вошло в Оксфордский словарь английского языка 1695 года и существует по сей день как термин). В Генуе из саржи шили одежду, паруса, носовые и шейные платки, обтягивали ею шляпы. Все эти изделия назывались *genoise* (дженуиз), то есть генуэзскими, а в 1567 году, как сообщает тот же Оксфордский словарь, возникло новое словечко *jean*, обозначающее прочную одежду из денима и особенно штаны — *jeans*, джинсы. Вероятно, в то же время паруса любого вида и типа, сшитые из денима, получили название «генуэзских», или, проще, «генуй». Генуэзцы, а позднее и сами французы — без

посредников – моментально нашли колоссальный рынок сбыта для денима и изделий из него: эта дорогая материя шла на одежду для чернокожих африканцев и для рабов Нового Света, а также для обмена на этих самых рабов. И одновременно в джинсовые робы облачились моряки всей Европы, чей труд мало отличался от рабского.

В предвидении боя корабль мгновенно преображался. Если противник не оставлял выбора, в баталию приходилось ввязываться с ходу, и тогда были возможны самые разнообразные неожиданности. Но так случалось редко. Обычно время на подготовку, хотя бы самое минимальное, можно было выкроить.

К атаке всегда готовились тщательно, непременно планируя подход к неприятельскому кораблю с подветренной стороны (чтобы иметь преимущество в свободе маневрирования) и желательно с кормы (чтобы не подставляться под огонь бортовых батарей).



Линейный корабль Горацио Нельсона «Виктори» в голове кильватерного строя. Художник Х. Крэмер

Но жизнь-таки полна неожиданностей, случались и здесь ситуации, когда решение надо было принимать немедленно. Тут все зависело от ветра и от мастерства командира. Если ветер оказывался «не тот», а время поджимало, эскадре приходилось перестраиваться мгновенно, с поворотом и маневром, и именно так, чтобы встретить противника бортом. В случае если противник шел круто к ветру, а эскадра двигалась анфиладой — кильватерной колонной с попутным ветром, ее передний корабль, где находился адмирал, быстро ложился в дрейф, его примеру четко следовали остальные, и весь строй изменялся в считанные минуты. В случае обороны парусность обычно сокращалась до минимума, необходимого для простейших маневров, в случае нападения — напротив, увеличивалась до разумного максимума.

По сигналу ракетой с флагманского корабля эскадра оживала. Звуки сигнальных труб, боцманских дудок и дробь барабанов приводили экипажи в боевую готовность. Каждый твердо знал свое место по расписанию — от килия до клотика. (До клотика — в буквальном смысле: на всех марсах и салингах сидели сигнальщики, впередсмотрящие и снайперы, чьей первоочередной задачей было уничтожение неприятельских офицеров и пушкарей.) На шканцы, где был пост командира, поступали донесения от впередсмотрящих, от марсовых, от начальников солдатских отрядов, от старших комендоров. Отпирались крюйт-камеры и арсеналы, одни юнги набирали там порох в мешки, пули и картечь в полотняные или картонные картузы, изобретенные в середине XVI века и традиционно окрашивавшиеся в красный цвет, и передавали их через люки наверх, другие осторожно подносили к люку ручные гранаты — новшество конца XVIII века — и брандскугели. Матросы постарше и посильнее обеспечивали орудия ядрами — двенадцати-, восемнадцати-, двадцатичетырех- или тридцатистецифунтовыми, в том числе и разрывными (ими палили по ватерлинии неприятельского корабля). От калибра пушки и веса ядер зависело количество орудийной прислуги: самые большие орудия, тридцатистецифунтовые, обслуживало до десяти человек. Это была старая артиллерия, заряжавшаяся с дула. Новые орудия, более дальнотбойные, имели нарезные стволы и заряжались с казенной части. Их мощь измерялась не весом ядер,

а диаметром ствола. Самыми распространенными можно, судя по частоте упоминаний в документах, считать семидюймовые.

Боевые команды концентрировались на шканцах и на баке. Бак служил местом для абордажа, шканцы — для его отражения. С внутренней стороны фальшборта укладывались мешки с песком и подвешивались парусиновые ведра с водой. Водой щедро обливались паруса, снасти, палуба и вообще все, что могло гореть. Кроме того, перед боем готовили запас мокрых одеял для тушения пожара. Мокрая палуба делалась скользкой, а по ходу боя становилась еще и липкой от крови, и ее поэтому посыпали песком. Где-нибудь в укромном месте лекарь разворачивал походный лазарет. Впрочем, на пиратском корабле его присутствие не было обязательным — в отличие от военного.

Тем временем, если позволяла обстановка, командир корабля и его помощники разрабатывали общий план баталии, корабельные писари размножали его в нужном количестве экземпляров и вывешивали на каждом боевом посту. Но чаще он доводился до сведения команды вестовыми: как правило — юнгами.

Наконец, командир в сопровождении свиты обходил посты, дабы убедиться, что все идет как надо. В свиту обязательно включался корабельный священник, на ходу дававший отпущение грехов и благословлявший на ратные подвиги. Морякам и солдатам напоминали об их воинском долге и о неотвратимом возмездии за его нарушение, подносили чарку, и звучала команда «К бою по местам стоять». После этого все палубные люки задраивались, и те, кто оставался наверху, предоставлялись своей судьбе.

Такие же или сходные картины разворачивались и на пиратских кораблях — тоже как-никак военных. Разве что никто на них не тратил время на сочинение планов боя и не занимался увещеваниями: трусов и неслухов попросту расстреливали на месте.

Морская слава народов заявляла о себе с их монет Римские асс, семиссий, триено и квадрано несли на себе изображение ростры. На английских золотых ноблях, выпущенных Эдуардом III в 1344 году, и на розе-

ноблях (риалах) Эдуарда IV чеканилось изображение корабля, на Руси эти монеты, выпускавшиеся до 1619 года, называли корабельниками. Голландцы в Батавии и в Индии еще в XIX веке расплачивались „корабельными гульденами”, а в Австрии до середины XVII века был в ходу „корабельный талер”, имевший на реверсе рисунок трехмачтовика, подающего сходню на берег. Великолепное изображение бригантины красуется на десятицентовиках Канады и на германской десятимарочной купюре.

Силуэты кораблей украшают гербы Багамских островов (Колумбова „Санта Мария”), Эквадора (пароход), Фиджи (двойная лодка), Кувейта (дау), Туниса (пунийский корабль), Иллирии и Мальты (античные галеры). С особенной любовью изображаются крылатые трехмачтовики—например, на гербах Новой Зеландии, Либерии, Коста-Рики, Габона, Белиза, Колумбии. Но и двухмачтовик Сейшеллских островов необычайно красив и уместен. В некоторых гербах—Колумбия, Тринидад и Тобаго—три корабля. Эквадорцы предпочли уже пароход, но пока еще с парусом. Чисто парусным судам остались верны Гренада и Доминика, Суринам и Катар, Маврикий и Сан-Христофор...

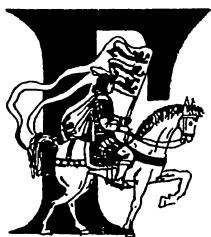
Как море отражается в капле воды, так гербы государств отражаются в гербах городов. Ладья викингов в эмблеме Хельсинки, карра—Лисабона, средневековый хольк—Парижа, пароход—Сан-Франциско и корма парохода—Торонто: все они легко отыскиваются среди государственных гербов. Двухмачтовики Дакара, Квебека (с блиндром) и Буэнос-Айреса (тут же—изображение якоря, символа надежды, присутствующего также в гербах Сингапура, Санта-Исабеля, Сан-Франциско). Гербы Белфаста, Белграда, Лагоса (здесь человек, стоя, правит каяком), Нджамены, Веллингтона, Сиднея, Калькутты, Нанта, Ла-Рошели, Гонконга, Чатама, Рамстейта, Девоншира... Несть им числа. И за каждым—славные (а иногда и бесславные, ибо слава одного—чаще всего бесславье другого) деяния моряков и их кораблей.





**ЭПИЛОГ**





алантнейший капитан Блад. Звероподобный Шарки. Хитрая лиса Кидд. Колченогий Сильвер... Далекие, принадлежащие истории. Время покрыло их имена романтической вуалью. Дела давно минувших дней...

Но вот — нечто совсем свежее, веяние дня сегодняшнего: «Любое из перечисленных ниже действий является пиратством: 1) любой неправомерный акт насилия, задержания или грабежа, совершаемый с личными целями экипажем или пассажирами какого-либо частновладельческого судна... и направленный а) в открытом море против какого-либо другого судна... или против лиц или имущества, находящихся на их борту, б) против какого-либо судна... лиц или имущества в месте, находящемся за пределами юрисдикции какого бы то ни было государства; 2) любой акт добровольного участия в использовании какого-либо судна... если тот, кто этот акт совершает, знает обстоятельства, в силу которых это судно... является пиратским...; 3) любое действие, являющееся подстрекательством или сознательным содействием совершению действия, предусмотряемого в пунктах 1

и 2 настоящей статьи». От этих строк, составивших пятнадцатую статью Конвенции об открытом море, принятой 29 апреля 1958 года в Женеве, куда больше попахивает уголовщиной, нежели романтикой. Под ними подписались почти семьдесят государств. Конвенция вступила в силу 30 сентября 1962 года, Президиумом Верховного Совета СССР она ратифицирована 20 октября 1960 года. Десять ее статей из тридцати семи отведены определению и мерам борьбы с пиратством!

Что это — анахронизм? перестраховка?

Напомним в двух словах, что творилось на морях перед принятием Конвенции.

Гонконг, 1950 год, август. Пароходная компания получает письмо угрожающего содержания. Указана точная дата выхода в море одного из торговых пароходов и — не менее точная дата нападения на него, если «одному бедному кули» не будут вручены в условном месте и в определенное время двадцать тысяч гонконгских долларов.

Средиземное море, 1952 год, ноябрь. Охотникам за пиратами удается наконец выследить неуловимую банду, возглавляемую американцем С. Пэйлом.

Тайваньский пролив, 1952 год. Совершаются нападения на английские торговые суда «Сент Джордж», «Геликон», «Гленовен», «Розита». Капитан «Розиты» Роберт Адамс убит.

Те же воды, 1953 год, март. Тайваньские пираты захватывают груз голландского судна (капитана три месяца продержали в плену), английского (капитан избит до полусмерти) и финского.

1954 год, октябрь. На рассмотрении IX сессии Генеральной Ассамблеи ООН — предложение СССР «О нарушении свободы судоходства в районе китайских морей». Его «спускают на тормозах».

1958 год. При подписании Женевской конвенции представитель СССР делает заявление по пятнадцатой статье: «Правительство Союза Советских Социалистических Республик считает, что определение пиратства, данное в Конвенции, не охватывает некоторые действия, которые по современному международному праву должны считаться пиратскими, и не отвечает интересам обеспечения свободы мореплавания на международных морских путях».

Как это ни странно, именно после принятия Кон-

венции об открытом море о пиратах заговорили во всех уголках Земли. Те самые лазейки, на которые указывала оговорка СССР, развязали руки любителям легкой наживы. Постепенно определились и «горячие перекрестки» голубых дорог. Ремесло «джентльменов удачи» не только сделалось массовым, оно поставлено на научную основу, с применением новейших технических средств и тонкого знания навигационных особенностей «своего» района. Так оно, впрочем, было и всегда: пираты постоянно шагали в ногу с веком, таковы особенности их ремесла. От нападений теперь не застрахованы даже крупнейшие суда флотов мира. Например, 7300-тонный греческий «Аэкос», груженный копррой: по пути с Филиппин 6 декабря 1965 года он оказался бессильным перед шестью джонками с сотней головорезов (только троим грекам удалось добраться до берега и заставить властей снарядить погоню). Или пассажирский паром «Лурд», ограбленный в мае 1968 года недалеко от порта Замбоанга на острове Минданао в Филиппинском архипелаге: на его палубе разыгралось форменное сражение между командой и двадцатью пятью пиратами, подкравшимися на двух лодках. Битву выиграли разбойники, их добыча – двести тысяч песо, а четверо пассажиров так и не закончили свою прогулку... В том же году шведские пираты (всего трое на малюсеньком «Зеефальке» – «Морском соколе») нападают на прогулочное судно «Принцесса Регина» прямо на верфях Гётеборга, пятьдесят тысяч крон переключиваются в их карманы.

Филиппинский архипелаг, насчитывающий свыше семи тысяч островов и островков, становится настоящим заповедником пиратов. Жорж Блон, автор серии книг «Великий час океанов», красочно живописует, как рано утром в воскресенье 30 мая 1965 года, через полтора часа после выхода из порта Себу, «Донья Пасита», битком набитая курортниками, останавливается двумя катерами, после чего возвращается в Себу, но уже без ста тысяч песо на борту. Дерзкая операция столь блестяще спланирована и осуществлена, что комиссар Мангубат, начальник полиции Себу, заподозривает сговор пиратов с компанией «Го-Тонг», владелицей «Доньи Паситы». Он разворачивает бурную деятельность. 5 июня удается арестовать Ховиту Галиндо, подругу атамана Исабело Майора – беглого каторжника, через неделю к ней

присоединяются еще трое. Тем временем банда продолжает бесчинствовать, появляются первые убитые, ограблены ювелирные магазины, несколько частных домов. 16 августа по требованию министра внутренних дел приводятся в боевую готовность филиппинские моторизованные отряды и морские части, начинается прочесывание архипелага и Целебесского моря. А 22 августа жители города Замбоанга становятся зрителями потрясающей картины: сорок «полицейских», прибывших на четырех катерах под государственным флагом (сорок первым был их главарь), вступают в бой со своими «коллегами» и три часа держат город в своей власти, основательно его разграбив. Через день спектакль повторяется в близлежащем городе Лабасон (добыча — сто тысяч песо наличными). После этого «дуплета» вводятся в действие армия, флот и авиация. А еще через день люди Майора очистили сейфы на почте города Тубай... И все же они попались. 1 сентября на острове Масбате разыгрывается настоящая баталия, длящаяся без малого полчаса. Один бандит убит, трое захвачены в плен, среди них — Исабело Майор. 26 марта 1966 года его приговаривают к пожизненному заключению.

Но банда осталась. И она не сидит сложа руки. В ноябре, когда Майор еще скучал за решеткой, к берегу в километре от курорта Талисей близ города Себу около двух ночи подходят три лодки. В них — люди в черной офицерской форме. Неразличимые во мраке, они разделяются на три группы, и скоро без единого выстрела в их руках оказываются почта, ратуша и здание полиции. Однако главный улов поджидает пиратов на террасе летнего кафе и в игорном зале, битком набитом поздними посетителями. Слегка пострадали при этом лишь несколько человек, в том числе главный редактор себуанской газеты, директор ночного клуба и полицейский. С черными мешками, набитыми деньгами, драгоценностями и бумажниками, «офицеры» без излишней спешки направляются восвояси, деловито расстреливая все попадающиеся на пути фонари. Они уводят с собою в качестве заложника директора курортного управления, а полицейских оставляют связанными и запертыми в их собственном участке. То были люди Майора. С 1964 по 1967 год это имя не сходило со страниц филиппинской уголовной хроники. Лишь в начале 1968

года банду окончательно уничтожили совместными усилиями полиции, армии, авиации и флота.

Победа? Да, это была победа. Но она вовсе не означала, что пираты разгромлены. По-прежнему на подходе к Филиппинам прожектора обшаривали море, капитаны не отрывались от биноклей, а радисты держали постоянную связь с берегом. В одном лишь 1971 году пираты обогнали содержимое трюмов одиннадцати японских судов — и это только в районе Манильской бухты и у южной оконечности острова Минданао. Сообщая об этом, агентство Рейтер оптимистично добавляет, что созданный на Филиппинах спецотряд военных кораблей будет отныне патрулировать подходы ко всем филиппинским портам. Это предусмотрено Женевской конвенцией. Филиппины, правда, в ней не участвуют, но жизнь заставляет их действовать. Однако решение это несколько запоздало: японские судовладельцы потребовали у своего посольства в Маниле твердых гарантий безопасности, в противном случае, заявили они, ни один японский корабль не приблизится к филиппинским берегам.

Такие гарантии были даны 23 сентября 1972 года президентом Филиппин Фердинандом Эдралином Маркосом: на всей территории республики стал действовать чрезвычайный закон о военном положении. За две недели было конфисковано более четырехсот тысяч единиц огнестрельного оружия и арестовано около пяти тысяч подозрительных личностей, в том числе несколько миллиардеров, оказавшихся, как выяснилось, главарями. Результат? 7 декабря во время парада получила тройной удар кинжалом недавняя «мисс Манила» — Имельда Ромуальдес Маркос, супруга президента.

И все же на какое-то время в районе Филиппин наступило затишье. Пресса переключила свое внимание на средиземноморский треугольник Фамагуста — Бейрут — Порт-Саид и особенно на Карибский бассейн, где с 1971 по 1979 год зарегистрированы бесследные исчезновения свыше шести сотен туристских судов. Американские газеты оживленно заговорили о пиратах Карибского моря, о некоторых теплоходах, считавшихся пропавшими и замеченных между колумбийским полуостровом Гуахира и Флоридой: под другими именами и другими флагами они занимались контрабандой наркотиков. Страховые компании ударили

в набат и заявили во всеуслышание, что их полисы не распространяются на суда, захваченные пиратами. Их вполне можно понять: известно немало случаев, когда пираты вступают в сговор с капитанами, те продают им свой груз, а потом либо поджигают или затапливают судно, дабы получить страховку, либо изменяют до неузнаваемости его внешний вид и продолжают свои махинации под новым флагом. Особенности подобных маскарадов — греки и итальянцы, проводящие подобные «косметические ремонты» на Мальте или в Пирее. Известны корабли, «пропадавшие» по нескольку раз: например «Денис М», «воскресший» потом под именем «Риголетто» и еще раз — как «Оушен Глори» («Океанская слава»). «Александрос» исчез с трюмами, набитыми сталью, и вновь вышел в море под именем «Элиас», а «Бетти», канувшая в неизвестность с грузом ценной африканской древесины, — под именем «Файв Старз» («Пять звезд»).

А что же южные моря? Они снова дали о себе знать, да еще как! Теперь уже речь зашла не об одиночках, а о международных пиратских корпорациях, специализирующихся на контрабанде наркотиков, драгоценностей, фальшивых банкнот и документов, рабов. Не брезгуют они и грабежом судов, причем, бывает, на их палубах разыгрываются настоящие бои. Эти бродяги облюбовали себе участок между Индокитаем и Малаккой, в Сиамском заливе. Правительство Таиланда, участника Конвенции, в полной мере последовало ее требованиям, а также примеру Филиппин: полиция, военно-морской флот, авиация. Все это мало помогало, в 1977 году, например, в Южно-Китайском море и Малаккском проливе было зарегистрировано не менее восьмидесяти нападений на торговые и рыболовные суда и на прогулочные яхты. И в 1978 году при военно-морской базе в городе Накхонситхаммарате королевским указом создается специализированный центр по борьбе с пиратством, а все таиландские сейнеры и траулеры оснащаются особыми радиопередатчиками, настроенными на одну волну. Щелчок тумблера — и береговая станция принимает сигнал тревоги.

Подобная радиостанция действует и в Маниле. Кроме того, постоянно наготове специальное подразделение морской полиции. Но бороться приходится с призраками. Днем эти призраки проводят время

в Тондо—приморском районе трущоб Манилы, куда и полиция-то с величайшей опаской и неохотой сует свой нос. А ночью десятки катеров и моторок выходят из хорошо оборудованных укрытий «на дело». Они ложатся на курс к карантинному рейду, где «иностранцы» болтаются на якорях, дожидаясь разрешения войти в порт. Информация о грузе уже передана по радио портовым властям, перехватить ее—пара пустяков. У бандитов—широкие возможности выбора, они редко действуют вслепую. Бывает, они сами ведут радиопереговоры от имени диспетчера с ничего не подозревающим судовым радистом, дотошно выпытывая все, что их интересует, и даже указывая время входа в порт и номер причала. И вскоре босоногие призраки оказываются на палубе намеченной жертвы с автоматами или ножами наготове. Впрочем, конкретные жертвы их вполне материальны: в мае 1980 года застрелен пытавшийся сопротивляться капитан английского судна «Ориент Амбассадор» («Посланец Востока»), месяцем позже обчищена норвежская «Марта Бакке»...

«Координаты опасности» множатся год от года. То на одном, то на другом языке мелькают сообщения о пиратах XX века. В конце 1982 года голландская газета «Фолькскрант» сообщала о нападении на принадлежащее компании «Ситрейд» из Гронингена рыболовное судно «Балтик»... на рейде нигерийской столицы! Лагосский рейд вообще пользуется популярностью у пиратов: с дешевыми товарами сюда не ходят, а «Балтик»—это ни много, ни мало две тысячи семьсот тонн водоизмещения, хотя экипаж—всего дюжина человек. Случай этот не единственный в заливе Бенин, голландский профсоюз моряков всерьез бьет тревогу... Каким-нибудь годом раньше в Бенгальском заливе, всего лишь в двух десятках километров от Читтагонга, крупно откупился от пиратов датский траулер... Судовладельцы и профсоюзные боссы Японии взывают о защите от распоясавшихся пиратов Сингапура, где лишь за вторую половину 1981 года было ограблено множество танкеров и сухогрузов, в том числе восемь японских. Среди них—и 90000-тонный английский танкер «Монмут Монар», взятый на абордаж милях в десяти от Сингапура, и «Бритиш Бич», и «Корсикана»...

Филиппинский, Малаккский и тысячи других про-



ливов южных морей превратились в поистине «горячие точки планеты». Объясняется все очень просто: суда, особенно крупные, вынуждены замедлять ход при проходе узкостей, и пиратам это прекрасно известно. Пресса многих стран всю ответственность за нападения в этом районе готова возложить на гонконгских мафиози — хуацяо, располагающих целым флотом, оснащенным по последнему слову техники, вплоть до новейших радаров, и разветвленной сетью баз-убежищ. Отчасти это верно, но только отчасти: не было бы ничего проще, чем заблокировать линию одного побережья. Да ведь не случайно же многие государства, для кого Женевская конвенция — не пустой звук, повели борьбу с пиратством на кооперативных началах. В марте 1981 года, например, «антипиратская коалиция» располагала более чем двумя миллионами долларов, а в начале 1982 года западные державы с ведома ООН вручили Национальному совету безопасности Таиланда на эти цели 3,7 миллиона долларов. Печально, но факт: по сей день ни одна пиратская база не обнаружена. И — в среднем по пять нападений ежемесячно в одном только Малаккском проливе и у Сингапура. В 1981 году в этих водах зарегистрировано тридцать пять таких сообщений, в следующем — сорок четыре. Подчеркиваю — зарегистрировано, ибо не все капитаны сообщают в морских протестах о налетах, особенно если они оканчиваются сравнительно благополучно для экипажа и груза.

Меры тоже принимаются самые поверхностные — специальные инструкции для капитанов, вроде того, что опасные места лучше проходить при солнечном свете и что неплохо бы выставлять наблюдателей днем и включать прожектора в темное время суток. Но ведь и пираты не простачки, они тоже читают австралийскую газету «Эйдж», печатающую подобные советы.

С другой стороны, и обычная ночная тактика пиратов тоже не составляет секрета. На палубу стоящего или идущего судна летят «кошки», обмотанные тряпками, по канатам или шестам с обезьяньей ловкостью карабкаются смуглые «джентльмены», а дальше — как повезет. Или сразу же в ход пускается оружие, или все сгоняются с палубы в помещения и там запираются, а тем временем сейфы и трюмы заметно худеют. Случаются, конечно, и накладки. Ночью 29 июля 1981 года неудачей закончилось

нападение шестерых «джентльменов удачи», пытавшихся со своей деревянной моторки взять на бордаж 1559-тонную итальянскую «Аманду». Капитан Тонолли вооружил всю команду чем придется и сообщил об инциденте портовым властям Котоны. Не дождавшись помощи из Бенина, он помог себе сам, и час спустя палуба была очищена от «гостей». Бывает и иначе: в 1982 году около Лагоса шведский сухогруз «Тран», принадлежащий гётеборгской судоходной компании «Брустрем», был взят на бордаж всего пятью пиратами: они подошли к нему на быстроходном катере, непрерывно паля в воздух из пистолетов, и когда экипаж заперся в одной из кают, в течение четырех часов беспрепятственно перегружали в свой катер тюки материи. Один из восемнадцати членов экипажа «Трана», пытавшийся сопротивляться, был ранен. Кстати, некоторое представление о масштабах жертв пиратов может дать сообщение сиднейской газеты, помещенное в ноябрьском номере 1981 года: с января до момента публикации в азиатско-австралийских водах было убито триста пятьдесят пять человек, а двести (в основном женщин) похищено и продано в тайландские притоны. А в 1982 году, по официальным данным самого Таиланда, в одних только тайландских водах пиратами были убиты пятьсот человек (эти данные были сообщены в связи с широко спланированной совместной операцией полиции Южного Таиланда и береговой охраны, увы, окончившейся ничем, как и множество ей подобных). Зверски обошлись пираты с датским «Линдинген Эйвори»: капитан его Ионних Кроман был убит и выброшен за борт, старший помощник тяжело ранен, а груз переменял хозяина.

Особенно страдают от пиратов японцы. Оно и неудивительно: во-первых, у них один из самых многочисленных и активных флотов мира, а во-вторых, они предпочитают совмещать на своих судах максимум полезной площади с минимумом экипажа. И вот — результат. В 1982 году в водах Юго-Восточной Азии было ограблено одиннадцать японских судов, а за первые шесть месяцев 1983-го — восемь, в том числе танкер «Тиз-мару», имевший на борту почти миллион иен. 21 июля 1983 года в Малаккском проливе еще одно японское судно рассталось с шестьюстами тысячами иен, не считая дорогостоящей аппаратуры

и приборов, а чуть позже Токийское морское агентство министерства обороны известило о прискорбном случае с «Мега Туаурус» водоизмещением 17805 тонн, шедшей в Кувейт: пираты освободили капитана от восьмидесяти тысяч иен, двух десятков канадских долларов, радиоприемника и часов.

Так как же все-таки быть с пиратством? Ответ интересует многих, но пока он весьма уклончив. В середине 1984 года Международный морской комитет сообщил о спаде пиратской деятельности в районе Сингапура — и тут же призвал капитанов к бдительности. Вот приведенные им цифры для этого района: 1982 год — сорок четыре нападения, 1983-й — двадцать два, первая половина 1984-го — ни одного. Месяц спустя комиссариат ООН в Женеве обнародовал приговор пиратам, год назад ограбившим пассажирское судно у берегов Таиланда, — восемнадцать лет тюрьмы. Прогнозы Международной палаты судоходства тоже исполнены оптимизма: если в 1979 году у берегов Западной Африки было захвачено сорок шесть судов, то в 1984 — только два, а в районе Сингапура — семь.

Что ж, поживем — увидим. Вот только факты немножко «мешают» статистике. В первых же числах 1985 года агентство Киодо Цусин сообщило о нападении в Филиппинском архипелаге на гонконгский туристский лайнер «Корал Принсес» с двумястами шестьюдесятью пассажирами на борту, следовавшими от индонезийского острова Бали в Гонконг. Случайно оказавшаяся поблизости эскадра филиппинской береговой охраны помешала пиратам и даже потопила одну из трех их лодок. «Герой дня» заявил, что это первое в филиппинских водах нападение не на торговое, а на пассажирское судно. Не означает ли это, что «начало положено»? Очевидно, все же нет: выступавший явно позабыл о «Донье Пасите» и банде Майора. Это уже не начало, а продолжение... Филиппинский парламент тоже продолжает дебаты по вопросу о безопасности пассажиров. А тем временем в Малаккском проливе и прилегающих водах Южно-Китайского моря несколько «джентльменов удачи» за один день обчистили сейфы и матросские рундуки на суперконтейнеровозе из Сингапура «Икан Дури», танкере «Паттани» и нескольких других судах. Как говорится в сообщении, это были «пираты неизвестной

национальности, хорошо владеющие английским, вооруженные автоматами и гранатами и на быстроходном катере».

... Малаккский пролив.

Позади — Андаманское море, впереди — Южно-Китайское. Оба эти моря и соединяющая их «улица» — традиционные владения современных пиратов. Их базы — там, где пролив резко сужается, а берега представляют собой скопище больших и малых островов.

Весной 1987-го пираты напали в этом проливе на судно «Слуцк», захватили почему-то «деда» (старшего механика) и долго выколачивали из него признание, где он хранит судовую кассу. Не выколотили. Так и ушли ни с чем. Новички, должно быть.

А немного раньше, в марте 1986 года, пиратский катер, дав предупредительный выстрел из пушки, остановил другое наше судно — «Высокогорск». Пять человек взобрались на борт, на виду у безмолвствовавшего экипажа они связали капитана и старпома, обчистили их каюты и преспокойно ретировались.

В 1988 году в Коломбо было совершено нападение на «Бориса Андреева», а в Хайфоне — на «Приднепровск».

Это не легенды, это быт здешних мест.

Утром 14 сентября 1988 года на рейде Манилы был дерзко захвачен более чем пятитысячетонный танкер «Силвер Мэд», не найденный по сей день. Пиратов было четырнадцать. Облаченные в полицейскую форму, они подошли к борту открыто, на быстроходном катере. Тридцать человек были согнаны ими в кают-компанию. «Полицейские» сняли судно с якоря, перегнали его в пустынную часть Манильского залива и там ссадили всех на спасательные плоты, не причинив никакого вреда.

Нельзя сказать, что этот случай — из ряда вон выходящий. Подобное случалось прежде, наверняка повторится и еще не раз. Власти многих стран дают на суда, ошвартовавшиеся в порту, вотчменов — часовых, но для чего нужны эти безоружные и часто пожилые люди — этого не знают и сами вотчмены. Толку от них — ноль. Скорее всего, так пытаются хоть на несколько человек сократить армию жаждущих работы, заработка, хотя бы подкормить их на судах.

Нельзя сказать, чтобы пираты были очень уж кровожадны. Отнюдь. Кровь проливается только

в случае неповиновения (стармех «Слуцка», например, был легко ранен) или если опасность угрожает им самим. Их цель – пожива. Захватить судно. Напасть на рыбацкую джонку. Выловить из массы пассажиров одного-двух богатых путешественников и потребовать за них выкуп, а еще лучше – взять на abordаж туристское судно, такое, как французский «Одиссей», захваченный в 1986 году в тех же водах.

6 октября 1989 года было передано «радио всем судам БМП» (Балтийского морского пароходства). В нем говорилось: «Судоходная федерация Канады дала предупреждение всем судам о ряде вооруженных грабежей за последние несколько месяцев в различных портах от Квебека до Порта Карборн Онтарио. В одном из этих случаев капитану было нанесено четыре ножевых ранения, вору пытались отрезать ему пальцы, чтобы снять кольца. Было сделано несколько арестов, однако, поскольку этот вооруженный грабёж продолжается, ясно, что не все были пойманы. Недавно таким образом был ограблен контейнеровоз в Монреале. Всех капитанов предупреждают о том, что они должны быть готовы к таким инцидентам. По сообщению, вору обычно действуют маленькими бандами от двух до четырех человек. Рекомендуем капитанам судов при посещении портов Канады усилить бдительность, предупредить вахту у трапа о подобных нарушениях, принять все необходимые меры по обеспечению безопасности судна, экипажа».

А чуть раньше была аналогичная РДО относительно бразильского порта Сантус, где банды тоже насчитывают от двух до четырех человек. Тревожно на рейдах Порт-Саида, Дакара, Дар-эс-Салама...

Экипировке современных пиратов можно жгуче позавидовать. Их быстроходные катера – не чета полицейским посудинам, преследование этих судов-торпед – дело безнадежное. Новейшая японская электронная техника, новейшие скоростные пушки и крупнокалиберные пулеметы, новейшие компактные и в то же время мощные двигатели. И новейшая тактика.

В последнее время обычная тактика южных пиратов такова. Два катера связываются между собой длинным тросом и не спеша идут навстречу судну, обходя его справа и слева. Судно упирается своим форштевнем в трос, в темноте абсолютно невидимый,

и оба катера плотно прижимаются к бортам намеченной жертвы. А дальше идут в дело веревки с «кошками» на концах... Иногда все это происходит под непрерывную пальбу с катеров и далеко не всегда заканчивается бескровно.

К сожалению, бескровность эта односторонняя: оружие экипажам не выдают, как это практикуется на самолетах. Пилотам его стали выдавать лишь после вступления СССР в ИКАО, морфлоты же России почему-то медлят со вступлением в аналогичную международную морскую организацию. А в этом случае действует старое, известное правило: наличие оружия на борту независимо от его вида и количества автоматически превращает торговое судно в военное. Единственная, кажется, страна мира, наплевавшая на это международное правило, — это Китай: на китайских судах в бронированном сейфе у капитана постоянно хранятся четыре базуки и четыре автомата.

Другим остаются лишь два способа защиты — либо палить в упор из ракетниц, либо поливать катера крутым кипятком из шлангов. Но если эти методы не сработают, участь экипажей ужасна, поэтому их почти и не применяют: себе дороже.

Пираты все это отлично знают, и тем не менее на русские суда почти не нападают. Разве что неопитые вроде вышеописанных. Те, что поопытнее, ищут ценные грузы на судах под другими флагами: кому нужна проволока, кокс, алюминиевые чушки, азотная кислота или другие аналогичные грузы, обычные для наших судов? У моряков на пути в Сингапур тоже взять нечего. Вот на обратном пути, после «отоварки» в этом самом дешевом порту мира, — дело другое, тут держи ухо востро. Впрочем, с русскими и на обратном пути не очень-то рискуют связываться. Почему? Загадка...

Пираты — деловые люди. Указы о борьбе с ними (вроде очередного, но не последнего, подписанного в 1989 году президентом Филиппин Корасон Акино) мало их волнуют. Они прекрасно понимают, что в случае порчи или хищения особо ценных грузов будет немедленно поднята на ноги вся полиция и что в критической ситуации похитителей доставят в ближайший участок сами же пираты в качестве выкупа. Но им известно и другое: в полиции всегда найдутся «свои люди», готовые профессионально спустить подобное дело на тормозах.

Основной притон пиратов, контрабандистов и всяческих отбросов общества начинается прямо в манильском порту, на выступающей в море каменистой косе, и в припортовом районе. Это совершенно чудовищное скопление лачуг, сколоченных из каких-то ящичков, коробок, обрезков досок и жести и держащихся на Божьем слове. Ходить через этот район опасно даже днем, а ночной пешеход исчезает тут без следа. Портовые власти честно предупреждают об этом и предоставляют морякам автобус для поездки в город беспрекословно и по первому требованию.

Промелькивают мимо окон копошащиеся в грязи дети, расхристанные бабы (женщинами назвать их никак нельзя), полуголые личности сутенерского вида. Над крышами — лес телевизионных антенн, а на некоторых хижинах — красочные вывески с надписями иероглифами и латинским шрифтом. Вдоль шоссе попадают лотки со свежими и консервированными фруктами и сплошь, буквально сплошь, целые скопления рикш — обыкновенных, велосипедных и реже моторикш. Кого они здесь дожидаются — совершенно непонятно...

Полиция не решается здесь показываться, но ее посты окружают этот район, и полицейские внимательно всматриваются в проезжающие машины, оглядывая их начиная с номера. В центре города у всех входов в крупные магазины и внутри их тоже полно полиции. Проверяют все портфели, свертки, сумки: в Маниле не умолкают взрывы и перестрелки. Полицейские демонстративно при оружии, иногда с патронташными лентами. Охраняются все государственные предприятия, не только магазины: например, бюро обмена валюты. Возле банков полицейские стоят с автоматами наготове, эти посты усилены и количественно.

Таковы будни нынешней пиратской столицы Тихого океана.

В Атлантическом тоже есть своя столица — Рио-де-Жанейро. Современная Бразилия — это, без преувеличения, страна мафий и банд. Такой она стала за последние лет десять. Трущобы, ничуть не хуже манильских, называются здесь фавелами, они карабкаются все выше по склонам гор. Там — свой мир и свои законы, почище, чем на Филиппинах. В Бразилии мирно сосуществуют полиция муниципальная и вое-

низированной. Ни та, ни другая не осмеливаются даже приблизиться к фавелам. Лишь изредка, когда альтернативы нет, военнизированной полиция совершает короткие вылазки в эти кварталы, населенные в основном неграми и мулатами,—на бронетранспортерах, нередко при поддержке артиллерии, а иногда и вертолетов.

Фавелы даже среди белого дня поражают своим убожеством и своим колоритом. Это вам не Манила. Народу мало. Обшарпанные заборы и стены лачуг заклеены обоями рваных афиш—как правило, одними и теми же, многократно повторяемыми. Прислонившись к ним спиной, там и сям стоят, как цапли, на одной ноге, упираясь второй, согнутой в колене, в ту же стену или забор (излюбленная поза и мужчин, и женщин), мрачные личности совершенно разбойничьего вида и долго провожают каждого прохожего глазами исподлобья. Некоторые из них—сутенеры, «пасут» проституток. Эти сеньориты тоже или подпирают стенки, неумело и грубо зазывая клиентов, или, полуодетые, толпятся в открытых подъездах и охмуряют оттуда. Очень часто вспоминается аналогичная сценка из «Бриллиантовой руки». Так они стоят часами. В этом районе вам не попадется на глаза ни один полицейский и вообще ни один человек в форме, хотя в центре их полно. Но и ни единого нищего здесь не видать. Тут пролегла четкая, зримая черта между цивилизацией и «затерянным миром». Ничего похожего ни на торговлю, ни на рекламу, ни на толпу, ни на закон. Серая пустота и пустынность, нагромождение хижин, лачуг и домов получше (очень немногих), помоек и копошащихся в пыли и грязи странных существ, называемых здесь детьми, развешанного где попало выстиранного белья и почти полное отсутствие транспорта. Улиц в фавелах фактически нет, застройка крайне хаотична, и любой углубившийся в них моментально теряет ориентировку. Как умудряется полиция протаскивать по этому конгломерату бронетранспортеры и артиллерию при налетах на фавелы—совершенно непонятно. Особенно на склонах гор. Повернув обратно, еще долго ощущаешь затылком провожающие взгляды...

Обитатели фавел—главный контингент пиратов, их питомник и «золотой фонд». У них есть свои люди



среди портовых властей: от них они получают подробную информацию о приходящих судах и их грузах — вплоть до распределения товаров по трюмам. У них есть свои люди в полиции, особенно портовой: полицейские снабжают их оружием, предоставляют лодки или катера, а иногда и сами принимают участие в налетах (не в форме, разумеется, но с казенными пистолетами). У них есть свои люди среди вотчменов; впрочем, они и сами могут оказаться в этой роли, тут никогда не угадаешь.

12 декабря 1989 года эти молодчики совершили нападение на ленинградское судно «Николай Погдин». Теплоход пришел на рейд Рио 10 декабря, и только портовые власти могли располагать сведениями о содержимом его трюмов. Без пяти четыре утра на «Погодине» затрезвонили колокола громкого боя и голос капитана произнес по судовой трансляции нечто странное: «Членам команды надстройку судна не покидать!». Экипаж, как и положено по тревоге, собрался в столовой. Капитан, все его помощники и два матроса были в рубке.

А произошло вот что. К борту подошла лодка. В ней были шестеро. Они быстро вскарабкались на палубу в носовой части судна, около второго трюма. Там поблизости хранится и пожарный инвентарь, о чем, судя по всему, налетчики были осведомлены. Выбрав ломик помассивней, они сорвали им замок с трюмового лаза и затем с малярки. В момент проникновения в малярку они и были замечены из рубки первым помощником капитана, несшим в это время вахту. Он выскочил на крыло мостика, что-то закричал от неожиданности — первое, что пришло в голову. И тогда от группы отделился один, в маске, закрывающей часть лица, и бросился зачем-то к рубке. Остальные в это время были уже в трюме и загружались фарфором, стеклом и бижутерией: пакетик бижутерии — это марок двести, а на носу был традиционный бразильский карнавал...

Помполит врубил ручной прожектор и направил луч на бегущего к рубке любителя маскарада. Третий помощник одновременно засигналил тифоном. Бандит в нерешительности остановился, направил здоровенный кольт в сторону рубки, пальнул два раза, но промахнулся и бросился назад. Вотчмен все это время ползал по палубе, умело хоронясь за контейнерами,

и не слишком громко причитал: «Бандито! Бандито!».

После этой перестрелки пришельцы ретировались в лодку, таща с собою самую тяжелую из всех бочек, какие оказались в малярке. (Легко вообразить их физиономии, когда они на берегу разглядели ее содержимое: боцман сливал в нее остатки красок, сваливал негодные кисти и тому подобное. Если бы пришлось в каком-нибудь порту вызывать мусорную машину, чтобы освободиться от этой бочки, надо было бы платить валюту. Пираты сделали это совершенно бесплатно.)

Лодка растаяла в ночи.

Поражает то, что налетчики точно знали, какой трюм вскрывать и что они в нем найдут. Судя по всему, портовые власти дотошно изучили грузовые документы «Николая Погодина»! Дело это закончилось составлением дополнения к морскому протесту. Еще ночью старпом пытался дозвониться в полицию, но берег таинственно помалкивал. Не проявила интереса к этой истории полиция и позднее. Посоветовали только задраитья получше и ожидать повторного визита, поскольку бандиты вряд ли успокоятся, пока не заберут весь груз. Но, видно, тяжесть бочки надломила силы этих людей, не так-то легко было тащить ее в горы. Больше они не появились.

На следующее утро о ночном происшествии сообщила в короткой заметке «Нападение на судно в бухте» столичная газета «О Дио» («День»). Это утро, кстати, началось в Рио-де-Жанейро с налета на банк, где был серьезно ранен управляющий. Бразильцев такие вещи давно уже не удивляют, в лучшем случае о них сообщают радио, телевидение в потоке других новостей, а на следующее утро — газеты.

В Паранагуа, тоже бразильском порту, где существует (как и в соседнем Куритибе) целая колония украинцев и белорусов, переселенцев 1939–1940 годов, шипчандлер, белорус по происхождению, порассказал кое-что о нравах здешней полиции. Он купил себе дом — так его за год грабили четыре раза. Наводчиком может быть кто угодно: сосед, полицейский, торговец ближайшей лавочки. Хотел продать дом и купить квартиру, но ему отсоветовали: в больших зданиях при входе сидит «охранник» — вотчмен, вроде консьержа, и он наверняка постоянный осведомитель банд. С ними связана и полиция, это достоверно известно всем.

Обращаться туда — значит заведомо обречь себя на бесконечные вызовы («для уточнений»), писание ненужных бумаг и подношение «подарков». Он и не обращается. А как жить дальше — не знает...

История с «Погодиным» почти в точности повторилась 4 января следующего года с его тезкой — новороссийским судном «Николай Подвойский» на внешнем рейде Мадраса. Восемь человек так же подплыли в лодке, выбросили за борт вахтенного матроса (он пытался сопротивляться и поплатился за это сломанной рукой), забрали все, что подвернулось под руку, и отбыли восвояси...

И бродят по портовым тавернам в «горячих точках» переодетые полицейские, частные детективы и тысяча двести специально обученных, опытнейших агентов страховой компании «Ллойд»: вдруг повезет? вдруг удастся напасть на след? И правда, чего только не услышишь в портовых притонах. Но свои планы пираты обсуждают совсем в других местах...

## БИБЛИОТЕКА

- Бугенвиль Л.-А.* Кругосветное путешествие на фрегате «Будёз» и транспорте «Этуаль» в 1766, 1767, 1768 и 1769 годах. М., 1961.
- Веселаго Ф.* Список русских военных судов с 1668 по 1860 год. СПб., 1872.
- Вондел Й.* Трагедии. М., 1988.
- Головнин В. М.* Сочинения. М.-Л., 1949.
- Гост П.* Искусство военных флотов, или Сочинение о морских эволюциях, содержащее полезные правила для флагманов, капитанов и офицеров, с приобщением примеров, взятых из знатнейших происшествий на море за пятьдесят лет. СПб., 1764.
- Инка Гарсиласо де ла Вега.* История государства инков. Л., 1974.
- Источники по истории Реформации, вып. I-II. М., 1906-1907.
- [Кук]. Первое кругосветное плавание капитана Джемса Кука. М., 1960.
- [Кук]. Второе кругосветное плавание капитана Джемса Кука. М., 1964.
- [Кук]. Третье кругосветное плавание капитана Джемса Кука. М., 1971.
- Лас Касас Б.* История Индии. Л., 1968.
- Открытие великой реки амазонок. Хроники и документы XVI века о путешествии Франсиско де Орельяны. М., 1963.
- Пигафетта А.* Путешествие Магеллана. М., 1950.
- Рэли У.* Открытие обширной, богатой и прекрасной Гвианской империи. М., 1963.
- Форстер Г.* Путешествие вокруг света. М., 1986.
- Экскемелин А. О.* Пираты Америки. М., 1968.
- Bernoulli J.* Essai d'une nouvelle théorie de la manoeuvre des vaisseaux. Basel, 1714.
- Bouger P.* De la manoeuvre des vaisseaux. Paris, 1757.
- Bouger P.* Traité du navire, de sa construction, et des ses mouvements. Paris, 1746.
- D'Alembert J.* Essai d'une nouvelle théorie de la résistance des fluides. Paris, 1752.
- Dassié S.* L'architecture navale contient la manière de construire les navires. Paris, 1677.
- Euler L.* Scientia navalis. St.-Petersburg, 1749.
- Euler L.* Theorie complete de la construction et de la manoeuvre des vaisseaux. Paris, 1776.
- Fernandes M.* Livro de trasas de carpintaria. Lisboa, 1616.
- Futtenbach J.* Architectura Navalis. Ulm, 1629.
- Hoste P. P.* Théorie de la construction des vasseaux, qui contient plusieurs traités de mathématique. Lion, 1697.
- Müller C. G. D.* Anfangsgründe der Schiffbaukunde. Berlin, 1791.
- Oliveira F.* Ars nautica. De fabrica navium et opere naupegisimo. Lisboa.
- Renault.* Théorie de la manoeuvre des vaisseaux. Paris, 1689.
- Witsen N.* Aeloude en hedendaegsche scheepsbouw en bestir. Amsterdam, 1671.
- Witsen N.* Architectura navalis. Amsterdam, 1690.
- Yk C.* Nederlandsche scheepsbouw-konst open destelt. Amsterdam, 1697.

# ОГЛАВЛЕНИЕ

Пролог . . . . .	7
<b>Круг первый.</b> Илушие всереди . . . . .	21
Фрагментарий первый. Испанские моря . . . . .	49
<b>Круг второй.</b> Дуновенис Господа . . . . .	65
Фрагментарий второй. Английские моря . . . . .	107
<b>Круг третий.</b> След Дракона . . . . .	133
Фрагментарий третий. Моряки и их корабли . . . . .	164
<b>Круг четвертый.</b> Слуги дьявола . . . . .	185
Фрагментарий четвертый. Голландские моря . . . . .	215
<b>Круг пятый.</b> Война и смерть . . . . .	237
Фрагментарий пятый. Сарацинские моря . . . . .	265
<b>Круг шестой.</b> Океан надежд . . . . .	287
Фрагментарий шестой. Российские моря . . . . .	319
<b>Круг седьмой.</b> Обретение Рая . . . . .	343
Фрагментарий седьмой. Арифметика корабля . . . . .	369
<b>Круг восьмой.</b> Поднявшие меч . . . . .	381
Фрагментарий восьмой. Французские моря . . . . .	404
<b>Круг девятый.</b> Мгновенья славы . . . . .	417
Фрагментарий девятый. Анатомия фрегата . . . . .	450
Эпилог . . . . .	473
Библиотека . . . . .	491

Научное издание

Снисаренко Александр Борисович

## ДЖЕНТЛЬМЕНЫ УДАЧИ

Адмиралы чужих морей

Редактор *Т. Н. Альбова*  
Художественный редактор *А. Н. Миронов*  
Технический редактор *В. П. Никитичева*  
Корректоры *А. Г. Кувалкин, А. И. Оныщак*  
ИБ № 1640

ЛР № 010282 от 25.01.1993 г.

Подписано в печать 18.03.97. Формат 84 × 108 <sup>1</sup>/<sub>32</sub>. Бумага газетная.  
Печать высокая. Усл. печ. л. 26,04. Усл. кр.-отг. 26,46.  
Уч.-изд. л. 26,45. Тираж 5000. Изд. № 4504—90. Заказ 531

Издательство «Судостроение», 191186, С.-Петербург,  
ул. М. Морская, 8

Отпечатано с готовых диапозитивов  
в ордена Трудового Красного Знамени ГП «Техническая книга»  
Комитета Российской Федерации по печати.  
198052, Санкт-Петербург, Измайловский пр., 29

*Сообщает о выходе книг:*

## **КАТАСТРОФЫ НА МОРЕ. Книга I.**

*Пер. с англ. Г. С. Дмитриева и Ю. В. Медведева*

Сборник включает документальные повести У. Лорда "Последняя ночь «Титаника»" и А. Хоулинга, М. Хоулинг "Последний рейс «Лузитании»", рассказывающие о крупнейших катастрофах XX века на море.

Эти работы уже известны читателям — они выходили в свет в 1984 и 1990 годах в нашем издательстве. Достоверность, большой объем информации, в том числе и свидетельств очевидцев, выгодно отличают их от других публикаций на подобные темы.

Прошло много лет с тех трагических событий, но читатели по-прежнему хотят получить представление о том, как и почему стали возможны эти катастрофы, повлекшие гибель стольких людей, и можно ли научиться избегать роковых небрежностей, необдуманных решений, как вести себя в экстремальных условиях.

## **КАТАСТРОФЫ НА МОРЕ. Книга II.**

Пер. с англ. М. Л. Стражгородской, Л. Н. Скрягина,  
М. И. Келер

Этот сборник продолжает новую серию книг под названием "Катастрофы на море". В него вошли документальные повести Дж. Инниса "Бомбейский взрыв" и Д. Марчбэнкса "Перекрашенный лайнер: Последний рейс «Лаконии»".

В первой работе восстановлены трагические события 14 апреля 1944 года в бомбейском порту, когда взорвался английский пароход "Форт Стайкин", груженный боеприпасами. Во второй, ранее не публиковавшейся на русском языке, расследуются причины возникновения пожара на греческом лайнере "Лакония", на борту которого более тысячи пассажиров совершали в 1963 г. круизное плавание.

**Книги можно приобрести в книжном магазине  
издательства "Судостроение" по адресу:**

*Малая Морская, 8. Тел. 315-73-26.*



*В ближайшее время выходит в свет  
сборник "Катастрофы на море"*

Книга III

**В сборник вошли**

— рассказы известного переводчика и мариниста Л. Н. Скрягина "Когда капитаны не виноваты" о трагических происшествиях на море, которые стали следствием ураганов, стечения обстоятельств, диверсий и которые, как показала катастрофа танкера "Находка" в начале 1997 года, ничему не учат;

— очерки Н. П. Муру "Гибель и подъем линкора «Новороссийск»". Их автор документально, буквально по минутам, воспроизводит события гибели линкора, произошедшей в Севастопольской бухте в 1955 году, а также знакомит с уникальной операцией по его подъему, в разработке и выполнении которой он принимал непосредственное участие. Посвящены памяти погибших моряков.

*В сборнике "Катастрофы на море" Кн. IV издательство предполагает рассказать о гибели парома "Эстония".*

