

# ИГОРЬ МОЖЕЙКО



## ПИРАТЫ, КОРСАРЫ, РЕЙДЕРЫ



ИГОРЬ  
МОЖЕЙКО

---

ПИРАТЫ, КОРСАРЫ,  
РЕЙДЕРЫ

# ИГОРЬ МОЖЕЙКО



## ПИРАТЫ, КОРСАРЫ, РЕЙДЕРЫ

*Издание 5-е, дополненное*



**Москва 1996**

**ББК 84Р7  
Б90**

**МОЖЕЙКО**  
**Игорь Всеволодович**  
**(Кир Булычев)**

**ПОЛНОЕ СОБРАНИЕ СОЧИНЕНИЙ**  
**Историческая серия**

**ПИРАТЫ, КОРСАРЫ, РЕЙДЕРЫ**

**Можейко И.В.**  
**Б90** Полное собрание сочинений. Историческая  
серия. т.1. Пираты, корсары, рейдеры: Очерки  
истории пиратства в Индийском океане и Южных  
морях (XV—XX века). — М.: «Хронос», 1996. —  
432 с., 42 ил.  
**ISBN 5-85482-007-2**

*В этом томе исторической серии интересно и  
живо в хронологической последовательности представ-  
лены события, относящиеся к истории пиратства в  
Индийском океане и Южных морях.*

**ББК 84Р7**

**Художник К. Сошинская**

**ISBN 5-85482-007-2**

© «Хронос», 1996  
© Кир Булычев  
© К. Сошинская

## Введение

Есть несколько более или менее схожих определений пиратства. Так, например, определяется оно в русской «Военной энциклопедии» начала XX века: «Морской разбой, чинимый частными лицами, по частному почину и с корыстной целью против чужой собственности». Общепринято тем не менее подводить под термин «пиратство» также иные акции на море, которые не имеют прямого отношения к «разбою, чинимому частными лицами, по частному почину», но подпадают под широкое понимание пиратства.

Итак, существует пиратство вообще — разбой на море. Есть пиратство частное, к нему относятся слова «буканьер» и «флибустьер». Существует пиратство, направленное против какой-то определенной страны или группы стран и пользующееся покровительством правительства: корсарство, каперство либо приватирство. Наконец, существует борьба с вражеской морской торговлей, проводимая военными кораблями (порой их называют рейдерами) той или иной страны. Официально она именуется крейсерскими операциями, и известно немало случаев, когда трудно провести грань между ней и пиратством.

Цель всех морских разбойников одна — нападение на торговые суда. Внутри нее есть множество подразделений. Буканьер, флибустьер нападают на чужой корабль для того, чтобы ограбить его и таким образом обогатиться. Им чаще всего нет дела до того, гражданам какого государства принадлежит этот корабль.

Цель корсара — торговые суда враждебной страны. Но корсарство остается частным предприятием. Корсарский корабль снаряжается на деньги частного лица или группы лиц и получает от правительства патент, охраняющий корсара при встрече с дружественными военными кораблями и переводящий его, если он попадет в плен, из категории стоящих вне закона разбойников в категорию военнопленных. «Корсар» — слово французское, «капер» — немецкое, «приватир» — английское. Суть явления одна.

Цель рейдера та же, что и корсара. Но если пират обогащается сам, а корсар делится добычей с владельцем судна и правительством, то рейдер состоит у правительства на службе и в распределении прибылей участвовать не должен. И еще одно различие: корсары и пираты редко топят судно, предварительно не обобрав его. Это противоречит самому духу их ремесла. Рейдер может просто уничтожить суда противника, не очищая их трюмы. Рейдерство свойственно в основном новому времени, когда стало ясно, что убыток противника — всегда прибыль.

Из этой весьма упрощенной и приблизительной схемы морского разбоя имеется множество исключений. Попытаемся перечислить некоторые из них. Например, португальцы в Индийском океане, начиная с первого путешествия Васко да Гамы, вели себя как рейдеры, то есть попросту уничтожали все мусульманские суда, которые попадались им на глаза, и даже не всегда предварительно грабили их. Целью португальцев было устрашение «туземцев» и ликвидация конкурентов. Так же нередко вели себя голландцы спустя сто лет. Очевидно, это явление подходит под категорию «крейсерские операции», хотя этот термин по отношению к бандитам XVI века не применяется.

Иногда пиратские действия не ограничивались грабежом кораблей. Известен ряд случаев нападения на прибрежные города и поселки, известны продолжительные сухопутные экспедиции пиратов. Но сами участники этих походов не видели большой разницы между штурмом крепостей и взятием кораблей на бордаж. Следовательно, сухопутные акции пиратов можно оставить в рубрике «морской разбой».

Наконец, под категорию морского разбоя следует подвести и мятеж на борту, целью которого является

захват судна, даже если в результате мятежа захваченное судно используется не для пиратских экспедиций. Классический пример этого — судьба английского корабля «Баунти», захваченного во второй половине XVIII века взбунтовавшимся экипажем.

В этой книге речь пойдет о морском разбое вообще: и о пиратстве, и о корсарстве, и о рейдерстве. И слово «пират» будет порой употребляться в своем точном, узком смысле, а порой — в широком.

\* \* \*

Пиратство связано в нашем сознании с определенным набором стереотипов. Он довольно стоек: сундуки с золотом, зарытые на необитаемых островах, черный флаг — «Веселый Роджер», бочонки с ромом и одноглазый капитан. Эти стереотипы — своеобразная смесь исторической действительности и литературных напластований, питающихся легендами и творящих легенды. В качестве примера можно привести происхождение названия пиратского флага.

Вьется по ветру «Веселый Роджер»,  
Люди Флинта гимн морям поют.

Известный знаток флагов К. Иванов пишет в книге «Флаги государств мира»: «Большинство пиратских судов плавало под черным флагом с изображением черепа и перекрещенных костей. Среди моряков всех стран этот флаг известен как “Jolly Roger” (Джолли Роджер) — “Веселый Роджер”. Эта грубая шутка намекала на широкий — “веселый” — оскал черепа».

Это определение правильно, но неполно. Действительно, многие «джентльмены удачи» XVII — XVIII веков и среди них такие известные, как Джон Эвери и Эдвард Инглэнд, плавали под черным флагом с изображением черепа. В то же время, когда обращаешься к свидетельствам пиратов и их современников, оказывается, что оскал черепа отнюдь не обязательная принадлежность пиратского флага и цвет этого флага далеко не всегда был черным.

Приведем в качестве примера описание одной из известных пиратских экспедиций — перехода через Панамский перешеек в 1680 году, в котором приняли участие несколько сотен человек — экипажи семи пират-

ских кораблей. Авангард отряда вел капитан Шарп — Фальстаф пиратского мира, оставивший помпезные и недостоверные записки о своих многочисленных «подвигах».

Флаг Шарпа, который несли впереди отряда, был красным с белыми и зелеными лентами. Затем следовал экипаж адмирала пиратов Ричарда Соукинса — под красным флагом с желтыми полосами. За экипажем адмирала шел отряд капитана Питера Харриса, состоявший из команд двух пиратских кораблей. Каждая из них несла свой флаг — оба зеленые с разными изображениями. Пятый и шестой экипажи выступали под красными флагами. Наконец, арьергард под командой капитана Эдмонда Кука шел под красным флагом с желтой полосой и с изображением руки и меча.

Таким образом, из семи флагов, взятых пиратами со своих кораблей, не было ни одного черного, зато было пять красных. Не было на флагах и изображения черепа. А ведь именно оскал черепа, по общепринятому мнению, служит объяснением «веселого» названия. Отметим, что попытки объяснить название оскалом черепа либо другим сравнением внешнего порядка оставляют непонятным само имя «Роджер». Почему именно Роджер, а не Джонни или Жан?

В действительности, однако, этимология словосочетания «Jolly Roger» довольно проста, и раскрыть ее помогает как раз непонятное имя «Roger». Это искажение французского выражения «Joyeux Rouge», что означает «веселый красный». Так как первоначально обычным цветом пиратского флага был красный — традиционный цвет восстания, войны, а большинство пиратов Карибского моря были французами, то название для них не было непонятным. Зато когда национальный состав пиратов изменился и среди них стало больше англичан, то они, повторяя французские слова, пытались внести в них понятный смысл. И название флага, оставшись близким по звучанию, приобрело новое значение. А так как людям свойственно искать объяснение загадочным словам, то за «Веселым Роджером» чудился зловещий оскал черепа.

Пиратство — явление сложное, весьма неоднородное и изменявшееся с ходом времени. Оно тесно переплетено с историей географических открытий, в первую очередь с

историей колониальной экспансии европейских стран, и с последующей борьбой за колонии. Одноглазые пираты, зарывающие сундуки с дублонами на тропических островах, для пиратства нетипичны. Действительность чаще была будничной, а иногда куда более драматичной.

\* \* \*

Пиратство возникло в глубокой древности. Есть основания полагать, что в тот день, когда первый морской торговец нагрузил свою лодку товарами, вслед за ним отправился и первый морской разбойник. Чаще всего пиратство было побочным занятием приморских племен, хотя с течением времени образовались пиратские центры и даже государственные объединения.

В античные времена пиратство в Средиземноморье усиливалось в периоды войн и междоусобиц. Например, усилению пиратства способствовало падение Карфагена, чьи корабли до того охраняли торговые пути. Во II—I веках до нашей эры средиземноморские пираты собирали громадные флоты, строили крепости и облагали данью прибрежные города. Риму пришлось вести с пиратами настоящую войну. Когда в 67 году до нашей эры Помпею было поручено очистить море от пиратов, он реорганизовал римский флот и добился в борьбе с пиратами больших, хотя и неокончательных успехов. Пиратство было неистребимо, как неистребима торговля.

Пиратами были и норманны, забиравшиеся в грабительских походах далеко от Скандинавии, захватившие в конце концов обширную территорию на севере Франции — Нормандию, основавшие государство на Сицилии, плававшие через Атлантический океан и первыми достигшие Гренландии и Америки.

С пиратами вообще связаны многие из географических открытий, ибо профессия превращала их в лучших моряков своего времени. Однако результаты этих открытий и замечательных путешествий были чаще всего кратковременны, так как основной целью был грабеж, а не освоение захваченных территорий.

В средние века большого могущества достигли пираты западного побережья Франции. Дело доходило до настоящих морских сражений между пиратами и немногочислен-

ными военными флотами Англии и Франции. В Средиземноморье в это время поднимаются в качестве пиратских центров так называемые варварские (берберские) государства в Северной Африке. Варварийские пираты вели в громадных масштабах торговлю невольниками (в плену у них провел несколько лет Сервантес), причем в поисках добычи они добирались даже до английских берегов. Например, в 1640 году в Ла-Манше крейсировал варварийский пиратский флот из шестидесяти кораблей. Войны, которые вели с пиратами итальянские государства, Испания и Португалия, шли с переменным успехом, и лишь в конце XVIII века средиземноморское пиратство сходит на нет.

Морской разбой не был привилегией прибрежных вод Европы. Испокон веку пиратство существовало у китайских берегов и в Малаккском проливе, в Аравийском море и в Персидском заливе — везде, где проходили торговые пути. О пиратах писали китайские пилигримы-буддисты еще две тысячи лет назад, позднее с ними встречался Марко Поло.

В своей классической форме пиратство расцвело в XVI—XVII веках в Карибском море. Открытие Нового Света создало новые, богатейшие торговые пути, и монополию испанцев на этих путях вскоре начали оспаривать их многочисленные враги, среди которых не последнее место занимали морские разбойники.

Первыми появились в Карибском море французские пираты, наиболее известный из которых, Франсуа Леклерк, не только нападал на корабли, но и не щадил городов и в 1555 году взял штурмом Гавану.

Со второй половины XVI века ведущую роль в карибском пиратстве начинают играть англичане, затем голландцы. Самой желанной добычей пиратов были галионы, доставлявшие в Испанию золото и серебро. Одному из пиратов, голландцу Питу Хейну, удалось в 1628 году захватить «серебряную флотилию», вывозившую из Америки годовую добычу.

В XVII веке по отношению к пиратам начинают применяться термины «буканьер» и «флибустьер». Буканьерами называли вольных охотников Антильских островов, которые коптили мясо по индейскому способу «букана» и продавали его; когда же испанцы притесняли

и преследовали буканьеров, те нередко пополняли пиратскую вольницу. Французское слово «флибустьер» происходит от голландского «vrijbuiters», означающего буквально «свободный добытчик». Так называли пиратов и контрабандистов, подрывающих испанскую монополию в Карибском море. Однако в употреблении этих слов строгих правил не придерживались. В литературе последующих веков пиратов часто называют буканьерами, вольных охотников — флибустьерами.

В XVII веке центром пиратов, их Запорожской Сечью становится остров Тортуга, власть над которым несколько раз переходила от англичан к французам и испанцам. Вторым крупным пиратским центром стал Порт-Ройял на Ямайке.

Вершиной могущества пиратов в Карибском море был конец XVII века, когда, в частности, состоялся поход Генри Моргана, сумевшего объединить десятки кораблей и в 1671 году взять город Панаму. В 1683 году пираты захватили Вера-Крус, в 1697 году разграбили Картахену.

С именем Моргана связано и начало заката вольного пиратства. Перейдя на английскую службу, он ревностно преследовал своих бывших товарищей. Однако пиратство в американских водах оказалось весьма живучим. В его дальнейшей истории были приливы и отливы, связанные с политической обстановкой в этом районе. Оно усиливалось во время войн Англии или Франции с Испанией (принимая зачастую форму каперства) и сокращалось в мирные годы, когда бывшие враги объединялись против морских разбойников. В такие периоды пиратские корабли покидали Карибское море и искали добычу в других местах.

В этой книге рассказ об истории морского разбоя ограничен в пространстве и времени. Географически книга охватывает Индийский океан и Южные моря (юго-западную часть Тихого океана, покрытую многочисленными островами). Здесь издавна пролегали оживленные морские дороги, скрещивались торговые пути. Сюда, к Островам пряностей, стремились европейцы. Сюда искал путей Колумб, до конца своих дней пребывавший в уверенности, что земля, открытая им, принадлежит к этому бассейну. Историю этого обширного района можно во многом рассматривать как единую, несмотря на многообразие

цивилизаций, развивавшихся в его пределах. Океан объединял их так же надежно, как разъединяли на суше горы и леса. Судьбы большинства стран этого района имеют много общего и по причине, тесно связанной с темой, которой посвящена эта книга. Отсюда проистекает и ограничение во времени повествования.

Когда первые европейцы, а именно португальцы, нашли пути в Индийский океан, они в считанные годы освоили его, а затем проникли и в Южные моря. Их корабли добрались до самых восточных островов Малайского архипелага, где росли корица и гвоздика. Приход европейцев разрушил связи азиатских и африканских государств, поломал налаженную систему торговли. С одинаковым рвением европейцы нападали на своих торговых конкурентов у берегов Мадагаскара, в Каликуте, у Тимора и Тернате.

Португальцы начали свою «деятельность» в Индийском океане с истребления торговых судов мусульман и индусов. Затем сюда пришли голландцы и англичане, начавшие уничтожать не только местные суда, но и корабли португальцев, а также грабить друг друга. Потом к этой схватке присоединились французы. И лишь после этого в Индийский океан ворвались «классические» пираты из Карибского моря.

Когда сферы интересов европейских стран в Индийском океане и Южных морях определились, на первое место выступила их борьба с государствами Азии и Океании. Пришло время разделить этот район на колониальные владения. И морской разбой здесь еще раз меняет маску. Теперь под видом борьбы с местным пиратством голландцы захватывают султанаты Малайского архипелага, англичане — полуостров Малакку и Северный Калимантан. Пиратство переплетается с колониальными войнами. Наконец, когда Азия и Океания поделены и независимых территорий здесь почти не остается, на несколько десятилетий пиратство почти прекращается — колониальные державы заинтересованы в том, чтобы на море царили мир и порядок. Но стоило европейским державам вступить в первую мировую войну, как Индийский океан снова становится небезопасным для торговых судов. На этот раз на них нападают рейдеры.

История повторяется и через двадцать лет. Снова

Индийский океан — арена схватки между европейскими державами, а также Японией и Соединенными Штатами. Вновь рейдеры и подводные лодки охотятся за танкерами, транспортными и госпитальными судами.

С того момента как страны бассейна Индийского океана и Южных морей вернули себе независимость, морской разбой как явление региональное прекратился. История возвратилась на круги своя — пиратство вновь стало местным, «каботажным» явлением.

Из всего сказанного должен быть понятен выбор хронологических рамок настоящей книги. Она открывается главами, посвященными появлению европейцев в Индийском океане и Южных морях, и заканчивается рассказом о морских разбойниках наших дней. Именно поэтому подзаголовок книги гласит: «Очерки истории пиратства в Индийском океане и Южных морях (XV—XX века)».

Каждая из трех частей, на которые разделена книга, посвящена определенному периоду в истории этого района и соответственно периоду в истории пиратства. Внутри же каждой части сделана попытка отыскать наиболее типичные и яркие примеры. Невозможно рассказать обо всем. Следовательно, раз уж это не строго научное исследование, а популярные очерки, приходилось жертвовать многими эпизодами за счет более подробного рассказа о тех, в которых можно показать эпоху и людей. Некоторые герои книги знакомы читателям по другим статьям, романам и очеркам, иные известны лишь узкому кругу историков. Естественно, что отбор эпизодов целиком остается на совести автора, в этом он субъективен, и потому книга никак не претендует на исчерпывающее описание истории морского разбоя в Индийском океане и Южных морях.

\* \* \*

Первое издание этой книги под названием «В Индийском океане» увидело свет в 1977 году. За время, прошедшее с тех пор, автором получен ряд замечаний и пожеланий от читателей и специалистов, появились новые публикации и т. д. Поэтому неудивительно, что при подготовке ко второму и третьему изданиям книга была существенно переработана.

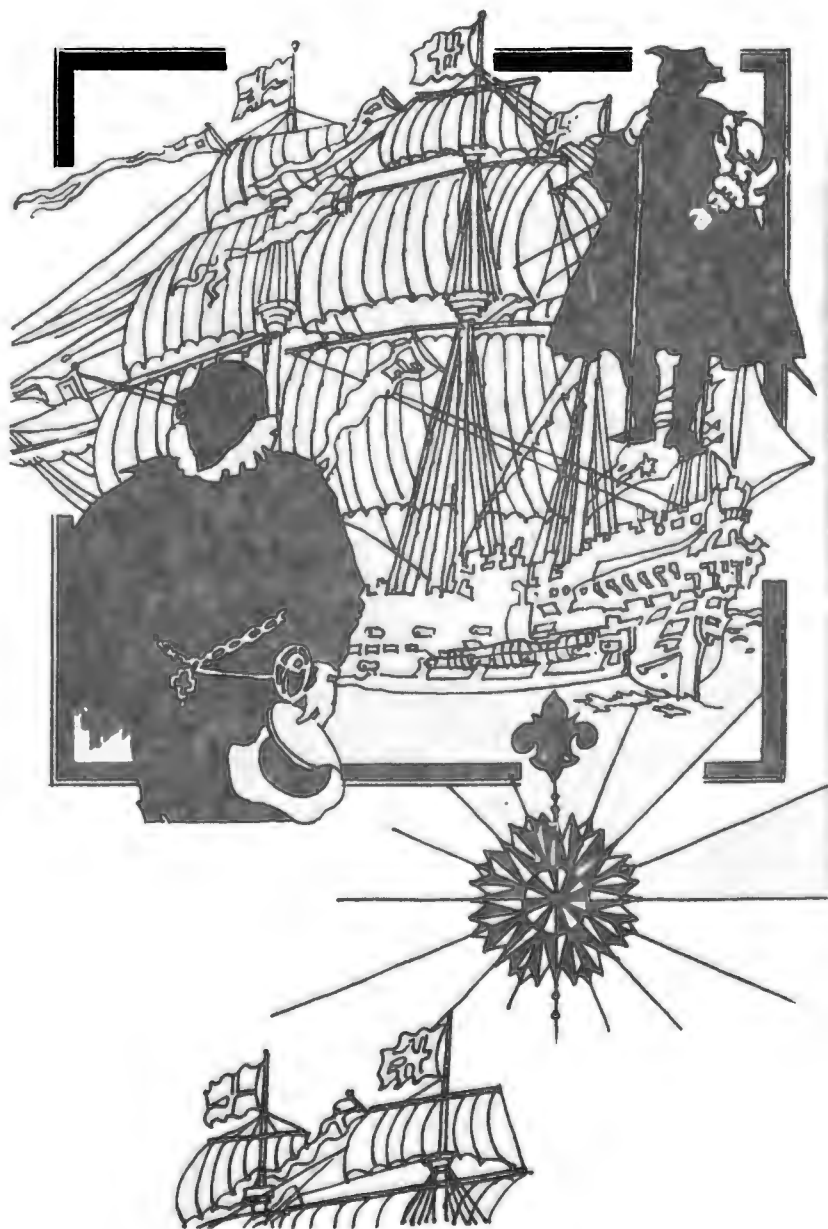
Несколько изменена ее структура, не так подробно излагаются широко известные перипетии плаваний Васко да Гамы, значительно сокращены главы, посвященные крейсерским операциям периода первой и второй мировых войн. За счет освободившегося места введен новый раздел, на желательность включения которого указывали читатели: рассказ о приключениях Беневского и его спутников, поднявших восстание в камчатском остроге и совершивших на захваченном корабле удивительное путешествие через Индийский океан. Кроме того, в книгу включены эпизоды, повествующие о похождениях Пинту, о попытках пиратов Мадагаскара наладить связи с европейскими правителями, в том числе со шведским королем Карлом XII и Петром I, о мятеже на «Баунти» и т.д. Наконец, написано заключение, рассказывающее о современных пиратах Юго-Восточной Азии. Хотелось бы надеяться, что эти изменения послужили книге на пользу.

В заключение позволю себе выразить искреннюю благодарность тем востоковедам, историкам и морякам, чьи исследования и замечания помогли при подготовке книги, прежде всего капитану дальнего плавания О.Красницкому, писателю-маринисту и историку Л.Скрягину, востоковедам А.Давидсону, А.Макрушину, Э.Берзину.



**Часть первая**

**ВТОРЖЕНИЕ В ОКЕАН**



## Первый день пиратства

Пиратство существовало в Индийском океане и Южных морях с глубокой древности. Но торговле в целом оно не угрожало. Никогда пираты Персидского залива не появлялись у Австралии и малайские морские разбойники не стремились к берегам Африки. Это было «каботажное» пиратство.

Нетрудно представить себе, как на подходе к какой-либо бухте или устью реки кормчий предупреждал купцов: «Здесь могут притаиться пираты. Отойдем подальше в море, чтобы с ними не встречаться». Пираты относились к разряду неизбежных неудобств долгого пути.

В XIII веке такую картину наблюдал Марко Поло. Особенно часто вспоминает он о пиратах, когда описывает Малабарский берег Индии.

«Из области Мелибар, — пишет путешественник, — да еще из другой, что подле и зовется Гузуратом, каждый год более ста судов выходят другие суда захватывать да купцов грабить. Большие они разбойники на море; и жен и детей берут с собой; все лето в плаваньи; купцам много убытков делают. Иные из этих судов отделяются от других, плавают там и сям, выжидают да подсматривают купеческие суда и всякие гадости чинят. Соберутся словно отряд; один от другого милях в пяти станет; и так расставится судов до двадцати, миль на сто займут море, и, как завидят судно с товарами, зажигают огни и подают друг другу знаки; и оттого ни одному судну не пройти, всякое захватят. Купцы знают разбойнические обычаи, знают, что

должны их повстречать; снаряжаются и изготавливаются хорошо и не боятся повстречать разбойников; защищаются храбро и разбойникам вред наносят, а все-таки и те кое-какие суда захватывают. А захватят разбойники какое-нибудь судно с товарами, забирают товары, а людям зла не делают. “Ступайте, — говорят им, — добывать другое имущество: случится, может быть, что и его нам отдадите”».

Конец XV века знаменует рождение в Индийском океане морского разбоя; отныне в любой точке океана корабль мог стать жертвой нападения. И момент, когда в Индийском океане возникло такое пиратство, можно установить точно: это день, в который корабли Васко да Гамы обогнули мыс Доброй Надежды и взяли курс на север, вдоль берегов Восточной Африки.

Ряд обстоятельств сделали из Португалии страну, первой пославшую корабли в дальние плаванья. Среди них были и особенности географического положения, и специфика развития экономики, и исторические судьбы.

Значительная часть средних веков прошла в этой маленькой стране, обращенной к Атлантическому океану, в борьбе с арабами. Классическое средневековое было эпохой реконкисты — вытеснения мавров — и наряду с этим временем попыток отстоять независимость Лузитании (древнее название Португалии) от кастильцев, претендовавших на власть над всем Пиренейским (Иберийским) полуостровом. Мавры были вытеснены из Португалии уже в XIII веке, но борьба с испанцами продолжалась, и лишь в 1385 году в битве при Альжубарроте португальцы нанесли такое сокрушительное поражение кастильской коннице, что Португалия на двести лет обеспечила себе независимое существование.

Португалия была страной рыбаков, крестьян, кое-как перебивавшихся на неплодородных и сухих землях, она была также страной многочисленных фидалго — мелких и средних дворян, большей частью бедных, солдат из поколения в поколение, лишь в войнах рассчитывавших поживиться добычей. Купцы и горожане в Португалии были немногочисленны и не сильны, зато велико было могущество католической церкви, вознесшейся во времена реконкисты.

После завершения борьбы с маврами и отражения



*Принц Энрике Мореплаватель*

попыток Кастилии включить Лузитанию в свои владения португальские фидалго остались не у дел. И тогда морское расположение маленькой страны послужило стимулом для превращения сухопутных рыцарей в рыцарей морских.

Напротив Иберии, в Северной Африке, находились Танжер, Сеута и другие богатые города, в гавани которых приходили корабли с пряностями и шелками. И там правили «неверные», проливать кровь которых было «богоугодным делом». Португальцы с переменным успехом штурмовали Сеуту и Танжер, высаживались в Марокко, но до тех пор, пока они не вышли за пределы Средиземного моря и Северной Африки, их успехи были преходящи. Мимо Португалии, «оседлавшей» выход в Атлантический океан, морским путем проходили товары с Востока на север Европы, и в этой торговле посредниками были мавры, а из европейцев — венецианцы и генуэзцы. Португальцы могли лишь наблюдать за тем, как доходы проплывают в чужие руки.

Когда португальцы захватили Сеуту, молодой португальский принц Энрике приказал доставить к нему захваченных в плен купцов. Энрике тщательно и последовательно собирал сведения о торговых путях, по которым достигали Сеуты перец и гвоздика, слоновая кость и фарфор, шелк и драгоценные камни. То, к чему фидалго стремились неосознанно, он облек в форму планомерного поиска. Это был первый великий путешественник, прямой предшественник Колумба, Васко да Гамы и Бартоломеу Диаща, хотя сам он никогда не отплывал далеко от Португалии. Когда брат принца Энрике привез ему из Италии книги Марко Поло и с трудом купленные венецианские и генуэзские карты, Энрике смог в общих чертах воссоздать картину азиатской торговли, представить необъятность мира, лежащего за пределами Португалии, и расположение тех стран, откуда текли в Европу товары. Обогащенный этим знанием, образованный и целеустремленный, португальский принц переехал в юго-западный угол Португалии, на каменистый, иссушенный ветрами и солнцем мыс Сан-Висенти, в город Сагреж. Это случилось в 1418 году.

В Сагреже Энрике собрал лучших корабелов, географов, ученых своего времени. В стране, задавленной гнетом католической церкви и охваченной слепой ненавистью к

еретикам и «неверным», Энрике приближал к себе генуэзцев и евреев, каталонцев и мавров, португальцев и венецианцев, датчан и гамбургцев, астрономов, плотников, картографов, кормчих, математиков и искателей приключений. Под наблюдением принца изобретались и строились лучшие в мире корабли и составлялись точные карты.

Энрике посылал корабли на юг и на запад. Его кормчие открыли Азорские острова, а корабли, посылаемые к берегам Африки, начали привозить богатую добычу. На побережье оказались россыпи золотого песка, который местные племена отдавали за бусы и яркие тряпки. В Португалию стали поступать слоновая кость, шкуры леопардов и, главное, невольники. Невольники были важным подспорьем в португальском хозяйстве: долгие годы войны и междоусобицы вызвали нехватку рабочих рук.

Трагическое событие в истории Европы — падение под ударами турок Византийской империи в 1453 году — показало, сколь прав был Энрике, направляя корабли к берегам Африки. Турция стала непроходимым заслоном на пути азиатских товаров в Средиземноморье. Венецианцы и генуэзцы были вынуждены платить за них втрое, а соответственно с этим подскочила цена на пряности и предметы роскоши во всей Европе.

Энрике между тем продолжал посылать каравеллы к берегам Африки. Вот уже португалыцы достигли Сенегала и Гамбии, открыли острова Зеленого Мыса. Цель с каждым годом, казалось, все ближе. Где-то на юге находился предел Африканского материка, а за ним открывался прямой путь к Индии, к пряностям, к прибылям, в обход турецких владений.

В 1460 году, когда умер Энрике Мореплаватель (в этом укоренившемся титуле больше правды, чем в Людовиках Святых и Мстиславах Удалых), в небольшом рыбацком городе Синеже в семье потомственных фидалго родился Васко да Гама. Он рос, как положено было расти третьему сыну небогатого дворянина. Юношей он уже сражается с кастильцами, уходит на корабле в Марокко, где принимает участие в осаде Танжера.

В 1481 году на португальский престол вступил Жоан II, властитель жестокий и умный, поставивший целью усиление государства и королевской власти. Для этого надо

было прежде всего подорвать влияние знати. В своей борьбе король стремился опереться на бедных и воинственных фидалго. И нет ничего удивительного, что он с энтузиазмом продолжил дело Энрике. Каравеллы возвращались от берегов Гвинеи и Ганы. Для фидалго находились добыча и занятие, достойные воина и дворянина. В королевскую казну шли золото и слоновая кость. Лиссабон превращался в один из крупнейших городов мира.

В 1483 году генуэзец Колумб обратился к португальцам с предложением найти путь в Индию через Атлантику. Жоан II решил обмануть генуэзца и тайно послал корабль на запад. Корабль вернулся с сообщением, что океан бесконечен: в отличие от Колумба португальские мореходы не смогли полностью уверовать в шаровидность Земли и потому у них не хватило настойчивости. Обозленный коварством португальского короля, Колумб переехал в Испанию. В 1492 году он достиг островов Карибского моря, которые считал частью Индии, и вступил во владение ими от имени испанского монарха.

Отказавшись от поисков земли на западе, португальцы сосредоточили усилия на юго-восточном пути в Индию. Этот путь — вокруг Африки — был реален, и португальцы продвигались по нему все дальше.

Наиболее важной для открытия морского пути в Индию вокруг Африки была экспедиция Бартоломеу Диаша, которая вышла из Лиссабона в 1486 году.

Диаш был одним из выдающихся мореплавателей того времени. Семья Диашей имела много заслуг перед Португалией: Жоан Диаш открыл мыс Бохадор, Диниш Диаш — Зеленый мыс. Сам Бартоломеу не раз ходил в Африку, привозил оттуда слоновую кость и золото.

Зайдя на юг во время плавания 1486 года дальше своих предшественников, Бартоломеу Диаш обнаружил, что берег все время идет на юго-восток. Тогда он решился на смелый поступок: ушел в открытый океан и взял курс прямо на юг. Становилось все холоднее. Две недели продолжался шторм. Когда шторм утих, Диаш решительно повернул на северо-восток. И через несколько дней показался берег, который тянулся к северо-востоку. Диаш обогнул Африку.

Но тут взбунтовалась команда. Географические рассуждения ученых и сообщения лазутчиков, убеждавшие

государей, матросам были неинтересны. Лишь три дня выпросил у экипажа Диаш. По истечении их он высадился на берег, поставил опознавательный знак и повернул назад, как сам писал, с таким ощущением, словно «оставил там навсегда покинутого сына». Южную оконечность Африки, которую Диаш обогнул на обратном пути, он назвал мысом Бурь в память о перенесенном там шторме. Жоан II переименовал мыс Бурь в мыс Доброй Надежды.

В новое плавание Диаша не пустили. Во-первых, Жоан не любил, когда земная слава баловала его подданных. Во-вторых, он искал человека более жесткого, чем Диаш.

А тем временем Васко да Гама делал карьеру. Ему было тридцать два года, когда Жоан послал его захватить все французские суда, стоявшие в португальских гаванях, в отместку за то, что французский корсар захватил груженную золотом португальскую каравеллу, возвращавшуюся из Гвинси. Когда весной 1493 года Васко да Гама вернулся ко двору, там царило возбуждение. Поступили сообщения, что отвергнутый португальцами Колумб открыл новый путь в Индию. Жоан чувствовал себя обманутым. Все труды вот-вот пропадут даром. Исконные враги, кастильцы, первыми прорвутся к источникам восточных богатств. (То, что Колумб открыл вовсе не Индию, никто не знал и не узнает еще несколько лет.) Спешно готовилась новая экспедиция вокруг Африки. Но в это время Жоан умер.

Манозель, прозванный Счастливым, вступил на португальский престол в 1495 году. Все полагали, что новую экспедицию в Индию возглавит Диаш. Но Манозель, как и Жоан, искал человека более исполнительного и настойчивого. Гаспар Корреа в написанной им в XVI веке истории открытия Индии сообщает:

«Однажды король сидел в зале, где работал за столом, давая приказания. Случайно король поднял глаза, когда по залу проходил Васко да Гама. Он был придворным, человеком благородного происхождения... скромным, смышленным и смелым... Король задержал на нем свой взор, сердце его дрогнуло, он подозревал его, и, когда тот преклонил колено, король сказал: "Буду рад, если вы возьметесь совершить поручение, где придется много потрудиться". Васко да Гама поцеловал руку короля и ответил: "Я,



*Васко да Гама*

государь, слуга ваш и исполню любое поручение, хотя бы оно стоило мне жизни”».

Когда Гаспар Корреа писал свою книгу, он уже знал, чем закончилось путешествие да Гамы, и потому неудивительно, что сердце короля «дрогнуло» при виде скромного и смиренного придворного. Коль истинные обстоятельства назначения остались историку неизвестными, была избрана наиболее впечатляющая версия. Однако «случайно замечать» Васко да Гаму не требовалось. Если ему за три года до того поручали столь ответственное дело, как захват французских кораблей, значит, он был доста-

точно известен. Более того, в инструкциях да Гаме была дана полная свобода заключать мир, торговать, объявлять войну от имени короля Португалии. Из этого следует, что ему доверяли. А Бартоломеу Диаш, рассчитывавший на этот пост, был назначен комендантом крепости на Гвинейском берегу, откуда мало кто возвращался живым.

8 июля 1497 года корабли да Гамы «Святой Гавриил», «Святой Рафаил» и «Беррио» покинули Португалию. Матросы и офицеры знали, что идут в Индию. При подборе команд старались учесть печальный опыт экспедиции Диаша и не допустить бунта на кораблях. Уже в пути Васко да Гама заявил: «Отплывая из Лиссабона, я поклялся не поворачивать назад. Всех, кто заикнется об этом, выброшу за борт». Тем не менее мятеж поднялся буквально на следующий день после того, как корабли, обогнув южную оконечность Африки, приблизились к ее восточному берегу. Матросы собрались на палубе и требовали повернуть обратно. И хотя их предупредили, что бунтовщиков, потребовавших возвращения, король жестоко накажет, они полагали, что будущие наказания ничто перед опасностями незнакомого моря. Лишь один человек понимал, что возвратиться он не может, что возвращение означает конец всему: карьере, мечтам о богатстве и славе.

Шторм утих, мятеж удалось подавить, но тогда возник заговор. Решено было упрямого командира связать и идти обратно, но не в Португалию, а в Испанию, и оттуда просить короля о помиловании. К заговору присоединились и офицеры, в том числе капитан и кормчий корабля «Беррио».

Предупрежденный о заговоре, Васко да Гама явился на «Беррио», пригласил главных заговорщиков в каюту и велел заковать их в кандалы. С помощью пыток узнали имена других заговорщиков. Те также дали связать себя без сопротивления. А когда растерянные и обозленные матросы собрались на палубе, да Гама вышел к ним и сказал, что на корабле больше нет ни капитана, ни кормчего, так что некому вести корабль назад, и лишь послушное следование за флагманским кораблем может спасти матросам жизнь.

25 ноября португальцы увидели устье реки и стада на ее берегу. Пастухи-африканцы, встретившие португальские шлюпки, были любопытны, но не враждебны.

Португальцы выменяли у них быка и с удивлением отметили, что вкус его мяса такой же, как на родине. Знакомое поражает сильнее, когда ждешь чудес. Высаживаясь на берег, матросы видели следы слонов и с опаской раздвигали кусты, ожидая встретить змею или льва. А через несколько недель бросили якорь у деревни, вожди которой, поднявшись на корабль, с презрением осмотрели бусы и дешевые украшения, восхищавшие их южных соседей. Они приказали привезти с берега тюки с материей, не худшей, чем у португальцев, и дали понять, что им приходилось видеть корабли покрупнее.

Португальцам стало ясно, что отсюда начинаются те места, куда они так стремились. Река, у которой вожди отказались от бус, была названа Рио де Бонш Сингалеж — рекой Добрых Признаков. А 1 марта 1498 года показались окруженные пальмами белые дома города Мозамбик. Здесь начиналась страна зинджей, известная по арабским рукописям уже с X века. Зинджи не представляли единого этноса — среди них были предки нынешних народов, говорящих на языках суахили и банту. Зинджи умели обрабатывать железо, добывали слоновую кость, выращивали зерно и занимались торговлей. В записках арабского автора XII века аль-Идриси город зинджей Малинди характеризуется как большой населенный пункт, возле которого находятся железные рудники. Железо, пишет аль-Идриси, уходит в Индию, «где оно продается за большие деньги, ибо пользуется большим спросом и составляет предмет многочисленных торговых сделок». Восточная Африка была тесно втянута в торговый оборот восточного мира. Оружие сарацинов, воевавших с европейцами, было сделано из железа, которое добывали и плавил в Африке, закаляли в Индии, ковали в Иране и Аравии.

На восточном побережье Африки во времена Васко да Гамы существовало множество городов и торговых поселков, в которых жили не только зинджи, но и арабы и индийцы. Португалец Барбоша писал в 1501 году, что жители Малинди живут в красивых каменных домах, что «среди них есть и черные и белые, все они великие менялы, торгуют тканями, золотом, слоновой костью и жемчугом... В это райское место каждый год приходит великое множество кораблей, груженных товарами». И в

этот мир, обладавший многовековой культурой, ворвались неотесанные (по местным меркам) и жестокие португальцы. Они приходили торговать, но убивали, как только убеждались, что их за это не накажут. Ведь большинство местных жителей были мусульманами, а значит, для португальцев они стояли вне закона.

Султан Мозамбика, прибывший на борт флагманского корабля, поверил рассказам португальцев, что корабли принадлежат маврам из Северной Африки, с благодарностью принял подарки и согласился дать лоцманов.

Португальцы торопились. Их обман мог открыться в любую минуту. Когда султан сошел на берег, они отправились к островку, на котором жили лоцманы. Только успели спустить шлюпку, как увидели приближающиеся боевые ладьи мозамбикцев. Но на ладьях не было пушек, а корабли Васко да Гамы были отлично вооружены. Первый же залп отогнал воинов султана. Тем временем привезли лоцманов.

Встречный ветер не давал продолжить путь. На кораблях кончилась пресная вода. У источников стояла стража. Тогда Васко да Гама приказал расстрелять стражу из пушек, высадил десант и затем начал перехватывать все лодки и корабли, входившие в залив. Это случилось 23 марта 1498 года. В Индийский океан пришли пираты. Первой добычей оказалась лодка, груженная пузырьками с ароматной водой и арабскими книгами.

На следующий день ветер переменился, португальцы двинулись дальше и 7 апреля остановились у города Момбасы.

Три дня они вели себя как путешественники, не помышляющие ни о чем, кроме торговли. Но на четвертый день арабская лодка принесла в город весть об их бесчинствах в Мозамбике. Лоцманы сумели сбежать на берег, и Васко да Гама был разгневан. Не имея возможности начать войну со столь богатым и сильным городом, он начал пытать арабов, захваченных у Мозамбика.

13 апреля корабли Васко да Гамы покинули Момбасу. На другое утро были замечены два небольших судна. Когда португальцы настигли одно из них, все арабы — матросы и пассажиры — попрыгали в воду. Надеясь найти среди них лоцмана, португальцы выловили их, а затем перебрались на их корабль и нашли там мешки с зерном,

мясо, немного золота и молодую женщину — жену одного из пассажиров, богатого купца.

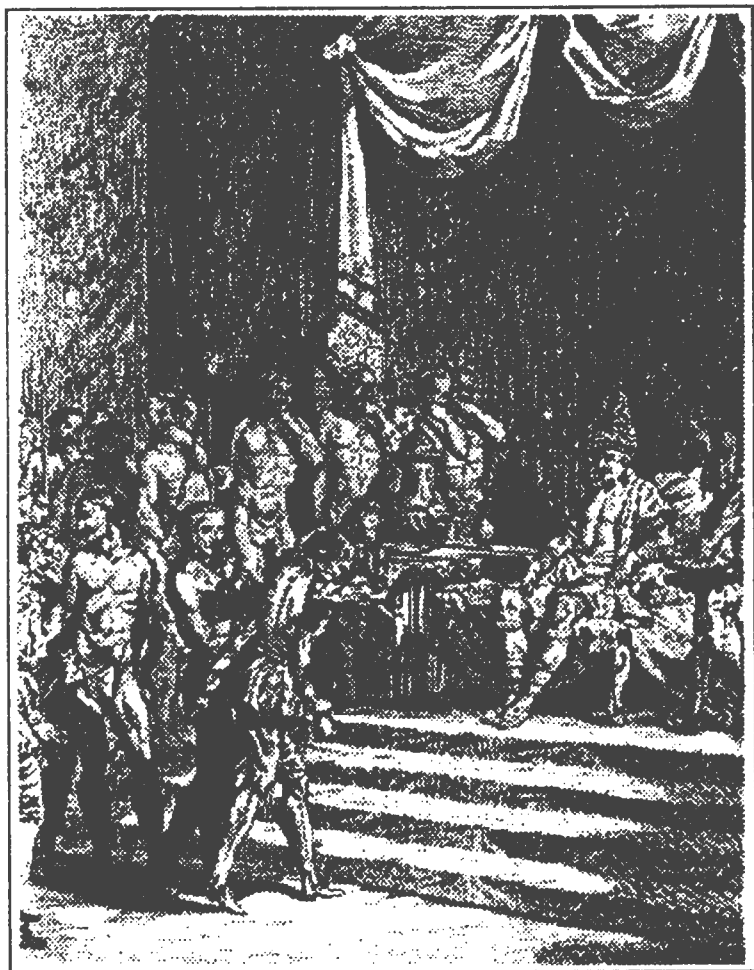
С пленниками на борту корабли Васко да Гамы вошли в порт Малинди. Положение было сложным: лоцмана все еще не было, а в Малинди уже знали о поведении португальцев в Момбасе и Мозамбике. Тогда да Гама, оставив захваченную в плен молодую женщину заложницей, высадил на берег ее мужа, велел ему сообщить султану Малинди о мирных намерениях португальцев. Султан, который враждовал с соседями, решил, что португальцы могут оказаться полезными союзниками. Он прислал провизию, обещал дать лоцманов, а потом и сам явился на борт. В ответ на это да Гама отпустил всех пленников и возместил убытки, объяснив свое поведение ошибкой: он, мол, полагал, что лодка из Момбасы, а там на португальцев «предательски напали».

Через два дня на корабль прибыли лоцманы, которые должны были привести португальцев прямо в Индию. Теперь Васко да Гама был спокоен. Участники бунта старались не напоминать капитан-командиру о своих недавних грехах. Все были возбуждены ожиданием близкого обогащения.

Дальнейший путь занял чуть больше двадцати дней. 18 мая показалась вершина горы Эли на Малабарском побережье, а на следующий день корабли Васко да Гамы встали на якорь у города Каликут.

Каликут был в средние века одним из самых крупных городов и торговых портов Южной Индии. Даже через сто лет после появления здесь Васко да Гамы, когда европейцы нарушили местную торговлю и Каликут во многом потерял свое значение, французский путешественник де Лаваль писал об этом городе: «В нем есть купцы со всех сторон земли, всех наций и вероисповеданий, которые собираются сюда, потому что здесь пользуются свободой и безопасностью».

На кораблях Васко да Гамы находилось несколько человек, специально захваченных из Португалии для того, чтобы стать лазутчиками в незнакомых землях. Это были осужденные преступники, которые предпочли опасные задания тюрьме. Один из них, каторжник Жоао Нуньеш, стал первым членом экспедиции да Гамы, ступившим на берег Каликута. В проводники ему был выбран индийский



*Прием Васко да Гамы заморином Каликута в 1498 г.*

торговец, которому вдвое больше положенного заплатили за кур, привезенных им на корабль.

После долгого пути через весь город проводник привел Нуньеша в небольшой дом за мечетью, где их ждали два человека в белых одеждах. Нуньеш поклонился им и услышал от них необычное приветствие на довольно

сносном португальском языке: «Дьявол тебя побери! Как вас сюда занесло?»

Люди в белом оказались тунисскими купцами. Получив от них кое-какую информацию, Нуньеш возвратился на борт своего судна.

Три дня стояли корабли на рейде Каликута, прежде чем пришло приглашение от каликутского государя — заморина. Уезжая во дворец, Васко да Гама оставил командование своему брату Паулу и велел не принимать никаких мер, если его захватят в плен, а спешить домой, чтобы первым сообщить королю об открытии пути в Индию. Впрочем, на всякий случай под коврами на носу лодки была спрятана бомбарда, а тринадцать спутников Васко да Гамы были хорошо вооружены.

Встреча была торжественной. Заморин рассудил, что португальцы могут быть союзниками против арабов, старавшихся монополизировать торговлю пряностями. По дороге во дворец Васко да Гама помолился в вишнуистском храме, сделав вид, что это христианская церковь. Португальский летописец отметил это событие, сообщив то ли с крайней наивностью, то ли с явным лицемерием: «На стенах этой церкви нарисованы многие святые с коронами на головах. Они изображены по-разному: с зубами, выступающими на вершок изо рта, и с четырьмя или пятью руками».

Беседа с заморином прошла благополучно. Наутро, возвратившись на корабль, Васко да Гама приказал разложить на палубе подарки — полосатую ткань, две бочки оливкового масла, еще что-то в таком же духе — и предложил придворным заморина отвезти все это во дворец. Те удивились: таких ничтожных даров заморину еще не приходилось получать от иностранцев. Подарки не были отосланы.

Потом Васко да Гама настойчиво показывал их вновь и вновь приезжавшим на корабль купцам, полагая, что отказ взять дары — происки мавров. Купцы пожимали плечами и признавали, что подарки никудышные, чем, конечно, Васко да Гаму не убедили и лишь укрепили в мысли о коварстве мавров. Результатом упорства да Гамы были распространившиеся по Каликуту слухи, что португальцам нечем торговать. А раз так, то намерения у них отнюдь не торговые. Эти слухи поддерживались арабами

и индийскими мусульманами, сознававшими, какую угрозу их торговле создает появление португальцев.

Слухи о бедности, а соответственно и о каких-то тайных замыслах португальцев стали известны заморину. Вторая аудиенция, которую он дал Васко да Гама, была менее приятной, чем первая. Заморин спросил, где товары, которыми намерены торговать португальцы. Капитан ответил, что у него с собой лишь образцы, но он просит разрешения оставить в Каликуте несколько человек, чтобы они подождали его возвращения. Ответ был краток: португальцам было приказано продать, что хотят, и тут же покинуть гавань.

Возвращаясь с аудиенции, португальцы обнаружили, что лодок, на которых они должны были вернуться на корабли, у берега нет. Они еще не знали, что пришедший из Африки корабль принес вести о действиях да Гамы в Момбасе и Мозамбике и заморин решил, что эти португальцы, вероятно, преступники, укрывающиеся от правосудия, а письмо короля, которое да Гама зачитал заморину, — подделка. Так Васко да Гама и его спутники оказались на странноприимном дворе в качестве пленников.

Спасли да Гаму индусы, для которых мусульманские купцы были конкурентами. Индусские советники уговорили заморина отпустить португальцев. Более того, заморин решил сам купить весь португальский груз и продать взамен пряностей. Обмен был для португальцев выгоден — пряности здесь стоили в десятки раз дешевле, чем в Европе. Покидая Каликут 30 сентября, португальцы взяли в качестве заложников шестерых индийских купцов.

Далее португальские корабли пошли вдоль Малабарского побережья на север. Через несколько дней были замечены паруса. Капитан-командир послал один из кораблей наперехват. В трюмах еще оставалось много места, а так как продавать было больше нечего, да Гама решил грабить встречные суда.

Догнав индийские суда, португальцы захватили одно из них. Это была длинная парусная лодка, и всего-то добра в ней было несколько кокосовых орехов и кувшины с пальмовым маслом.

Вскоре к португальским судам приблизилось несколько кораблей. На корме одного из них стоял высокий старик, который крикнул, что он пришел с миром. Васко да Гама

отдал приказ подготовиться к абордажу, а тем временем пригласил старика к себе.

Старик оказался адмиралом флота султана Гоа, по происхождению гранадским евреем. Разговор тек вежливо и чинно, адмирал из Гоа пригласил адмирала из Лиссабона посетить его город. А пока шла беседа, португальцы тихо взобрались на борт индийского корабля и набросились на матросов. Тогда Васко да Гама сбросил маску вежливого хозяина, старика связали, сорвали с него одежды и начали избивать плетьюми, чтобы узнать, не подослан ли он какими-нибудь врагами.

Несмотря на жестокие пытки, адмирал из Гоа продолжал уверять, что прибыл лишь за тем, чтобы пригласить португальцев в свой город. Тогда Васко да Гама обещал сохранить ему жизнь, если он поможет захватить корабли его эскадры, стоявшие неподалеку.

Ночью на захваченном корабле, набитом португальцами, старика подвели к кораблям. Он должен был кричать, что едет с друзьями. Когда же его корабль приставал к борту жертвы, португальцы перепрыгивали на борт и тотчас начинали резню.

Тех, кого нашли на судах, перебили; на тех, кто успел доплыть до берега и убежать в лес, устроили облаву. К вечеру набралось более ста пленных. Из них отобрали тридцать шесть, чтобы приковать их в трюмах к помпам, а остальных загнали на обрыв и изрубили мечами.

\* \* \*

Обратный путь оказался длинным и тяжелым. Началась цинга, которая скосила многих матросов. Из всех капитанов лишь Паулу да Гама, удивительно отличавшийся от брата мягкостью и добротой, сам ухаживал за больными и умирающими. Если от Африки до Индии шли двадцать три дня, то из Индии к Африке плыли три месяца, и лишь 2 января 1499 года показался африканский берег. Португальцы сбились с курса и вышли значительно севернее Мозамбика, куда они стремились. Дальше путь лежал вдоль африканского берега.

У того места, где Васко да Гама раскрыл заговор, он собрал матросов и произнес речь. Заговорщики, которые все еще сидели в цепях, умоляли о прощении. Но Васко

да Гама «с сожалением» сослался на клятву провести их в цепях по Лиссабону, которую он не мог нарушить.

18 сентября состоялся торжественный въезд Васко да Гамы в Лиссабон. Под звон колоколов команды кораблей, одетые в индийские драгоценные ткани, прошествовали, неся трофеи, к королевскому дворцу. В процессии шли закованные в кандалы заговорщики. Командир сдержал свою клятву.

Васко да Гама был осыпан почестями, получил титул дома и свой родной город Синеж в ленное владение. Правда, город ему так и не передали: тот принадлежал ордену Сантьяго, который выполнить королевскую волю не пожелал.

А в Португалии тут же начали готовить новую, из тринадцати кораблей, эскадру, но командовать ею поручили не Васко да Гаме. Адмиралом был назначен Кабрал. Эта эскадра, ушедшая в море 9 марта 1500 года, вначале слишком отклонилась на запад, достигла берегов современной Бразилии и присоединила эту территорию, названную Землей святого креста, к владениям португальской короны. Повернув на восток, Кабрал пошел в Индию. Во время бури у мыса Доброй Надежды португальцы потеряли четыре корабля. На одном из них погиб все еще находившийся в опале Бартоломеу Диаш, назначенный комендантом еще не завоеванных золотых приисков в Софале.

13 сентября эскадра была в Каликуте. Однако здесь не обошлось без неприятностей. Васко да Гама был жесток, но, когда нужно, осторожен. Кабрал этими способностями не обладал. Ими не обладали и прибывшие с эскадрой в Индию монахи и купцы, вообразившие себя под защитой корабельных пушек хозяевами Каликута, наставниками в истинной вере и диктаторами на рынках. Сам Кабрал занялся мелким разбоем и гонялся за мавританскими кораблями прямо в бухте Каликута.

Португальские купцы требовали, чтобы им отдавали все лучшие товары рынка, и старались вообще не допускать к торговле мусульманских купцов. Тогда в городе произошло восстание, и пятьдесят португальцев — все, кто находился на рынке и охранял лавки, — были перебиты.

Кабрал тут же принял ответные меры. Он сжег и потопил не только все мусульманские, но и все индусские



*Каравелла — один из кораблей Васко да Гамы*

корабли в бухте Каликута, а затем обстрелял сам город. Каликут был охвачен пожаром. После этого Кабрал отплыл в Кочин, правитель которого враждовал с каликутским заморином, и устроил там факторию. В Лиссабон эскадра вернулась в июле 1501 года.

Встреча была далеко не такой радостной, как рассчитывал Кабрал. Он потерял в пути половину кораблей, допустил гибель пятидесяти португальцев. Экспедиции в Индию должны были быть прибыльными, Кабрал же особых богатств не привез. И поэтому следующей эскадрой вновь командует Васко да Гама.

Васко да Гама уходил в новое плавание адмиралом Индии с наследственной ежегодной пенсией в триста тысяч рейсов. Основной целью его экспедиции был подрыв и, если возможно, полное уничтожение мавританской торговли в Индийском океане. Для этого с первого же дня пребывания там Васко да Гама стал выдавать пропуска кораблям, которым он считал нужным разрешить плавание. Все остальные были обречены на разграбление. Кроме того, да Гама предложил королю оставить часть эскадры у берегов Индии. Этот постоянный патруль должен был приучить местных торговцев к мысли, что хозяева Индийского океана — португальцы.

К индийскому побережью вышли недалеко от Гоа и последовали на юг. У острова Анжедива, где в прошлое плавание захватили гоанскую эскадру, увидели паруса лодок морского разбойника Тимоджи, спустили шлюпки, настигли пиратов в устье реки и сожгли их поселение.

Через несколько дней португальцы увидели в море паруса одинокого корабля. Это было крупное каликутское судно, возвращавшееся из Аравии с деньгами, вырученными за ежегодную торговлю, и более чем с четырьмястами паломниками, совершившими путешествие в Мекку.

Окружив судно, португальцы приказали ему бросить якорь и поднялись на борт. Далее последовал разговор между капитаном корабля и Васко да Гамой, который приводит в своей истории Гаспар Корреа:

«Португальцы поехали туда на лодках и целый день возили оттуда грузы на португальские корабли, пока не опустошили весь корабль. Капитан-командир запретил привозить с корабля мавров и потом велел сжечь корабль. Когда капитан корабля узнал об этом, он сказал:

— Господин, ты не выиграешь ничего, убив нас. Прикажи заковать нас в кандалы и отвезти в Каликут. Если мы не нагрузим твоих кораблей бесплатно перцем и другими пряностями, сожги нас. Подумай, ты теряешь такие богатства из-за желания нас убить. Помни, что даже на войне щадят тех, кто сдается, а мы ведь не сопротивлялись вам, примени же к нам правила великодушия.

А капитан-командир ответил:

— Тебя сожгут живьем... Ничто не остановило бы меня предать тебя сотне смертей, если бы я мог это сделать».

После этого разговора Васко да Гама приказал отправить капитана каликутского судна обратно и поджечь судно. Но тут едва не произошла осечка.

Несмотря на то что у индийцев и арабов было отобрано оружие, они, узнав о решении португальцев, с голыми руками бросились на тех матросов Васко да Гамы, которые еще не успели спуститься в лодки. Затем они обрубали якорный канат, надеясь, что ветер подгонит их корабль к берегу. Однако португальцы окружили корабль на лодках, потом взяли на abordаж и загнали всех его защитников в трюм. После этого они уже спокойно зажгли его и отошли на безопасное расстояние, чтобы наблюдать, как сгорят заживо семьсот человек, среди которых были сотни женщин и детей.

Но индийцы не сдавались. Им удалось взломать люки. Задыхаясь от дыма, люди бросились наверх. Один из участников плавания Васко да Гамы пишет: «Многие женщины метались, поднимая на руки своих маленьких детей, и, протягивая их к нам, старались возбудить в нас жалость к этим невинным».

Индийцам удалось сбить пламя. Казалось, что корабль избежит гибели. Тогда адмирал приказал расстреливать индийцев из всех корабельных орудий.

Один из португальских кораблей слишком близко подошел к обугленному остову каликутского судна, и индийцы бросились на abordаж. Как говорит Гаспар Корреа, «они были храбрыми воинами и предпочитали погибнуть от мечей, чем сгореть живьем».

Наконец корабль медленно погрузился в море. Вот как заключает Гаспар Корреа свой рассказ: «Мавры плавали вокруг, а наши преследовали их на шлюпках и убивали копьями. Случилось так, что мавр, плывший в воде, нашел

и воде копье. Он поднялся над водой насколько мог и швырнул копье в лодку. Копье пронзило и убило одного митроса. Это показалось мне замечательным случаем. Я записал его».

Устроив факторию в Кананоре, который признал власть португальцев, Васко да Гама со зловещим юмором заявил: «Я тороплюсь в Каликут, чтобы передать заморину богатые подарки за хороший прием, оказанный Кабралу». Каликут было решено стереть с лица земли, чтобы его судьба стала примером всем непокорным. Отделив несколько кораблей для того, чтобы патрулировать Малабарское побережье, захватывать и жечь все индийские корабли без португальских пропусков, адмирал Индии направился к Каликуту. Заморин уже знал о появлении португальцев и даже послал им два письма, в которых предлагал мир.

Когда эскадра вошла в бухту, та была пуста. Все корабли укрылись в устье реки.

В ответ на письма заморина и предложение возместить все убытки, понесенные Кабралом, да Гама ответил, что король Португалии может, если захочет, сделать замориню Каликута любое дерево. Условием мира он поставил изгнание из города всех мусульманских купцов. Заморин уверял португальцев, что четыре тысячи мусульман изгнать из города невозможно, что он сам готов приехать к Васко да Гаме и обсудить с ним этот вопрос. Однако все было напрасно.

Эскадра обстреливала город целые сутки и прервала бомбардировку только тогда, когда в расшатанных залпами корпусах кораблей появилась течь. В это время в гавань вошли двадцать четыре индийских корабля, на которых не подозревали о том, что творится в Каликуте. Все они, за исключением шести судов из Кананора, были тут же захвачены и разграблены. В плен попало более восьмисот моряков и торговцев.

Пленникам отрубили руки, уши и носы и свалили все это в лодку. Затем к адмиралу подвели посла заморина — верховного жреца Каликута, которого еще недавно португальцы принимали как главу местных христиан и который никакого отношения ни к маврам, ни к исламу не имел. Старому жрецу тоже отрубили нос, уши, руки и положили его, залитого кровью, в лодку. На грудь ему прикрепили

письмо, в котором Васко да Гама советовал приготовить плов из содержимого лодки.

Передадим дальше слово Гаспару Корреа, спокойствию и обстоятельности которого можно только позавидовать:

«Когда так поступили со всеми индусами, он приказал связать их ноги вместе. У них не было рук, чтобы развязаться, а чтобы они не развязали путы друг другу зубами, он приказал выбить им зубы клепками из бочек... Потом их навалили кучей на корабль. Сверху адмирал велел покрыть их циновками и пальмовыми листьями и, подняв паруса, пустить корабль по ветру к берегу, а сам приказал стрелять по нему. Там было более восьмисот мавров. Маленькую лодку, где был жрец и все уши и руки, он тоже приказал послать под парусами к берегу, запретив стрелять по ней. Корабли эти быстро добрались до берега, а там толпа начала спасать из огня тех, кто еще был живым, громко оплакивая их».

Даже на фоне жестокости, царившей в годы, когда горели костры инквизиции в Испании и Нидерландах, когда испанцы избивали инков и майя, эти поступки — явление из ряда вон выходящее. Это не единичный акт мести, а холодная политика. Действия Васко да Гамы нельзя оправдать религиозным рвением или ненавистью к исламу. Известно, что он хорошо обращался с правителем Малинди и с мусульманами из Кочина и Кананора, изъявившими готовность подчиниться. Ненависть его была избирательна, а посему говорить о каких-либо чувствах не приходится. Как-то, когда Васко да Гама попали в руки несколько индийцев, он решил использовать их в качестве живых мишеней в стрельбе из арбалетов, для чего приказал развесить пленных на реях головами вниз. К нему подбежал один из офицеров и сказал, что эти люди не только не мавры, но даже и не индусы, а те самые местные христиане, которых столь упорно разыскивали португалцы. Васко да Гама велел позвать священника... и перед смертью христиан исповедали.

Когда каликутский заморин направил послов в Кочин, чтобы открыть глаза союзнику португалцев на их дела, португалцы послов перехватили, отрезали им уши и носы и на их место пришили собачьи и в таком виде вернули послов обратно. Заморин собрал флот и бросил его вдо-



гонку за португальцами. Судьбу боя вновь решили португальские пушки. Флот индийцев был разбит.

Однако и Каликут, и некоторые другие индийские прибрежные государства, несмотря на поражения, боролись с удивительным упорством. Португальцам стало ясно, что придется держать в океане постоянный сильный флот, а для этого нужны крепости, на которых флот может базироваться. Индия была объявлена вице-королевством Португалии, и первый вице-король, д'Алмейда, отправился туда в 1505 году. Вмешавшись в династические распри в Килве, д'Алмейда посадил на престол своего ставленника и основал там крепость, в которой оставил полутысячный гарнизон. Он построил форты в Софале и Мозамбике, разрушил до основания Момбасу, заключил союз с пиратом Тимоджи, услугами которого решил пользоваться против мусульманского судоходства.

К этому времени известия о зверствах португальцев вызвали возмущение в Передней Азии, и турецкий султан даже пригрозил, что разрушит все христианские святыни в Палестине и Сирии, если португальцы не прекратят террора.

От португальской политики пострадали не только мусульманские торговцы Ближнего Востока — это был удар и по христианской Венеции. Поэтому, когда египтяне стали собирать флот, чтобы разгромить португальцев в Индийском океане, их тайно поддерживали венецианские купцы. Из Венеции поступали корабельный лес и пушки, оттуда прибыли и советники.

В 1508 году египетский флот вышел в Красное море. Под Чаулом он настиг португальскую эскадру, которой командовал сын вице-короля. В бою португальская эскадра была уничтожена и ее командир погиб.

Вице-король собрал все свои силы. У португальцев было явное превосходство в артиллерии, их корабли были подвижнее и крепче, чем египетские. После ожесточенного боя с каликутско-египетским флотом д'Алмейда одержал победу, обеспечившую португальцам господство на морских путях в Индию.

В 1509 году, когда эскадра вице-короля возвращалась на родину, было решено наказать готтентотов, которые «посмели» сопротивляться, когда у них отбирали скот и захватывали рабов. Д'Алмейда сам возглавил карательный

отряд. Однако, когда закованные в латы португальцы, преследуя врагов, отошли от берега, готтентотские пастухи сумели прогнать стада между берегом и португальцами. Португальцы были окружены и перебиты. Погиб и вице-король Индии.

Не так гладко, как хотелось бы португальцам, шли поначалу их дела и при следующем вице-короле — д'Альбукерки, который после захвата ряда арабских крепостей на берегах Аравийского моря по настоянию маршала Португалии Фернана де Коутиньо, специального посланника короля Манозля, предпринял новую акцию против Каликута. Маршал Португалии, второй человек в королевстве, желал обязательно войти во дворец заморина с хлыстом в руке. Существование непокоренного Каликута было вызовом португальскому могуществу.

Португальцы высадили на берег сильный десант и после упорного боя пробились во дворец. Де Коутиньо, верный своему обету, не выпускал из руки хлыста. Но когда португальцы бросились к сундукам и в подвалы, воины заморина окружили дворец и перебили всех португальцев, в том числе и маршала. Д'Альбукерки бросился спасать вельможу, но сам был тяжело ранен. Каликут остался независимым.

Д'Альбукерки искал для португальцев в Индии надежную базу. Такой ему показался Гоа. Со второй попытки португальцы захватили город и перебили всех мусульман без различия пола и возраста. Превращенный в неприступную крепость, Гоа стал столицей португальских владений на Востоке.

В 1511 году д'Альбукерки захватил Малакку и тем самым замкнул на востоке цепь португальских крепостей в Индийском океане. На западе в 1514 году был захвачен Ормуз у входа в Персидский залив. Таким образом, всего через пятнадцать лет после возвращения Васко да Гамы из первого путешествия Португалия стала хозяйкой Индийского океана. При д'Альбукерки она достигла вершины своего могущества. И хотя в последующие годы португальцы отыщут пути к Китаю и Японии и завладеют Молуккскими островами (теми Островами пряностей, к которым они так стремились), вся дальнейшая история их колониальной империи — медленное умирание. Д'Альбукерки был первым и последним строителем ее, последующие

вице-короли — в лучшем случае защитниками. Остается добавить, что д'Альбукерки так и не увидел родины: его победили раны, климат и интриги придворных. Когда он уже был тяжело болен, ему сообщили, что в Гоа прибыл новый вице-король. Д'Альбукерки сразу стало хуже, и 8 ноября 1515 года он умер.

## Двенадцать тысяч крузейро

Фернану Мендешу Пинту, молодому человеку двадцати трех лет, из-за какой-то темной истории пришлось срочно покинуть родную Португалию, и он отплыл 11 марта 1537 года в Индийский океан на борту одного из кораблей «небольшой армады». Командирами на кораблях были: «на "Королеве" — Педро да Сильва по прозвищу Петух, сын адмирала Васко да Гамы; на "Святом Рохе" — дон Фернандо де Лима, сын Диего Лопеса де Лимы, который в следующем, 1538 году пал, защищая крепость Ормуз; на "Святой Варваре" — его двоюродный брат Жорже де Лима, который должен был занять пост коменданта Чаула; на "Морской пене" — его постоянный командир Лопе Вас Вогадо и, наконец, на "Галисийке", вместе с которой погиб впоследствии Перо Лопес де Соуза, — некий Мартин де Фрейтас, уроженец острова Мадеры, убитый в том же году в Дамане с находившимися там под его началом тридцатью пятью человеками». В Мозамбике армада застала на зимовке корабль «Святой Михаил». «Корабль этот отплыл впоследствии на родину с весьма ценным грузом, но на пути исчез бесследно, и по сию пору неизвестно, что с ним произошло, как за прегрешения наши это часто случалось на путях в Индию».

Так описал начало плавания сам Пинту, оставивший замечательную книгу о своих странствиях, в которой точное и увлекательное описание стран, окружающих Индийский океан, сочетается с фантазиями, достойными пера Рабле, и приключения, выпавшие на долю Пинту за много лет, перемежаются с чудесами, явно придуманными для того, чтобы удивить читателя. Книга вышла в свет в начале XVII века, после смерти ее автора, и сразу же стала сенсацией.

Пинту за двадцать лет побывал в Восточной Африке,

в Индии, в Малакке, на Яве, плавал на пиратском корабле у берегов Вьетнама и Южного Китая, путешествовал по Сиаму, Бирме, попал в Японию, на Молуккские острова — труднее сказать, где он в тех краях не был.

Читая объемистые записки Мендеша Пинту, необходимо отделять их героя от автора. Несмотря на видимость идентичности, это разные люди. Разница заключается в основном в том, что Пинту — герой книги — типичный для середины XVI века португальский авантюрист, один из тысяч; Пинту-рассказчик — талантливый писатель, умный и порой насмешливый. Ирония, проскальзывающая то и дело в словах автора книги, и служит линией раздела между двумя Мендешами Пинту.

От многих других португальских фидалго, искателей славы и богатств в Южных морях, Мендеша Пинту отличает, конечно, в первую очередь то, что ему сказочно повезло. Он прожил двадцать лет в непрерывных походах, плаваниях, авантюрах и не умер от лихорадки, не утонул, не погиб в стычке. Вернее сказать так: он много раз тонул, умирал от лихорадки и других болезней, помирал от голода, погибал в стычках, но остался жив. Судьба хранила Пинту, возможно, потому, что ему суждено было наиболее полно и талантливо описать мир Индийского океана тех лет во всей его жестокости, несправедливости, необычности и будничности.

Не прошло и полувека с тех пор, как Васко да Гама увидел берег Индии, а португальцев уже никто не воспринимает здесь как загадочную роковую силу. Они воюют и вступают в союзы с местными властителями, теряют крепости и строят новые, торгуют и грабят. С ними тоже воюют, и порой небезуспешно, с ними тоже торгуют, их тоже грабят, им мстят. К середине XVI века становится ясно, что безраздельными властителями Индийского океана португальцы не стали и не смогут стать. И с каждым годом все чаще португальские авантюристы начинают действовать на свой страх и риск — появляются частные торговцы, пираты, наемники, идущие на службу к султанам Малакки, королям Бирмы и Сиаму.

Эта ситуация в Индийском океане хорошо иллюстрируется цитатой, с которой начался раздел. Армада 1537 года была одной из обыкновенных эскадр, уходящих из Португалии на Восток. Из шести кораблей, упомянутых Пинту,



двум суждено вскоре погибнуть, а одному пропасть без вести с ценным грузом на борту. Да и командирам кораблей (не говоря уж о прочих моряках и солдатах) далеко не всем суждено вернуться домой. Погибнет Фернандо де Лима, защищая Ормуз, погибнет де Соуза, будет убит де Фрейтас. Все чаще португалыцы терпят неудачи, все чаще им приходится думать не столько о нападении, сколько о защите.

Значительную часть книги Мендеша Пинту занимает рассказ о его плавании в Южных морях на корабле отважного пирата-мстителя де Фарии. Главы эти столь насыщены событиями и приключениями, столь фантастичны по переменчивости судьбы к пирату и его спутникам, что долгое время исследователи относили пиратскую эпопею Мендеша Пинту к плодам его воображения. Да, признавали ученые, все реалии этих приключений истинны, можно угадать и порты, в которые заходил корабль, и обстановку в тех местах. Но существовал ли сам де Фария? И вот в апреле 1971 года португальский историк Куньо-и-Фрейтас опубликовал сообщение о том, что им найдено в португальских архивах завещание Антониу Фарии-и-Соузы, оказавшегося именно тем пиратом, на корабле которого два года плавал Пинту. В завещании встречаются даже упоминания о тех событиях, которые описаны Пинту. Так что теперь можно отнестись к рассказу о пирате с большой долей доверия. И если Пинту где-то сгустил краски, а в чем-то идеализировал своего героя, то общая обстановка, мотивировки поступков, характер отношений между португалыцами и народами, обитающими в этом районе, переданы верно.

\* \* \*

С португальским дворянином Антониу де Фарией Мендеш Пинту повстречался в Малакке, куда тот был послан с дипломатическим поручением. У благородного дворянина была и личная цель: продать привезенные с собой индийские ткани. Что-то с продажей не ладилось, и тогда де Фария послушался совета знающих людей, которые сказали, что сделать это можно с большой выгодой в Лигоре, где раз в году объявляется беспошлинная торговля. Де Фария нанял небольшое судно, фактора, нескольких солдат. Там же разместились и мелкие купцы,

в их числе Пинту. Все участники этой небольшой экспедиции рассчитывали на шестерную прибыль.

Когда судно пришло к Лигору, оказалось, что гавань переполнена кораблями, и пришлось бросить якорь в устье реки, что купцов и солдат беспокоило, потому что местные власти за пределами гавани безопасности не гарантировали.

Утром, не успели португалыцы поднять якорь, как рядом появилась большая джонка, с нее протянулись abordажные крюки, и в мгновение ока португалыцы оказались во власти врагов. С джонки раздались выстрелы, посыпался град камней и копий. Лишь четверо португалцев, в том числе Пинту, успели прыгнуть за борт и, добравшись до берега, скрылись в кустарнике.

После долгих блужданий по топким берегам реки португалыцы были спасены местными торговцами и узнали от них, что стали жертвой мусульманина Кожа Асена, который дал обет уничтожать португалцев, где бы он их ни встретил. Причина заключалась в том, что один португальский капитан захватил корабль, на котором возвращались из Мекки отец и два брата Кожа Асена, и убил их.

Когда де Фария узнал о судьбе товаров на общую сумму двенадцать тысяч крузейро, он, по словам Пинту, «в течение получаса ничего не мог выговорить». Благородный дворянин был разорен, и положение усугублялось тем, что деньги, на которые были куплены товары, были взяты в долг у малаккских купцов.

И тогда де Фария в присутствии множества португалцев поклялся на Евангелии, что отправится искать того, кто лишил его имущества, и с лихвой возместит убыток «по-хорошему или по-худому». Присутствующие одобрили этот порыв, и несколько молодых португалцев согласились разделить судьбу и будущее богатство де Фарии. Мендеш Пинту оказался среди них: у него, как и у де Фарии, не осталось ни гроша и ссудить его деньгами в Малакке было некому.

Выйдя в море на небольшом корабле, де Фария взял курс на северо-запад, к берегам Тямпы и Южного Китая. Будучи человеком любознательным, он, по словам Пинту, занимался по мере сил географическими исследованиями, интересовался флорой и фауной. Создается, однако, впе-

чатление, что на самом деле такие далекие от мести и наживы вопросы волновали лишь самого Мендеша Пинту, который в этих главах своей книги отступает на второй план, предоставляя действовать своему герою.

Вообще Мендешу Пинту хочется показать де Фарию в самом лучшем свете. Ведь это «благородный» пират, он не просто гоняется за наживой, а мстит из благородных побуждений. Поэтому пират нападает только на тех «неверных», которые ведут себя неблагородно. Например, встречает он корабль, салютует ему, как положено, а «неверные» вместо вежливого ответа, «догадавшись, по-видимому, что мы португалцы, к которым они приязни не питали, вместо того, чтобы ответить нам подобным же образом, показали нам с кормовой надстройки не более не менее как — простите за выражение — голую задницу какого-то кафра... чем жестоко оскорбили Антониу де Фария».

Конечно, «оскорбленный» пират этого так не оставил. После короткого боя почти все, кто был на борту корабля-оскорбителя, погибли, а пять оставшихся в живых, в том числе злосчастный кафр, были подвергнуты жестокой пытке, после чего им пробили черепа железными палками. Товаров на корабле было захвачено на сумму втрое большую, чем отобрал Кожа Асен, но мститель на этом не успокоился.

От приключения к приключению шел по Южным морям де Фария, и вскоре слухи о нем распространились так широко, что ему все труднее было находить места, где о нем еще не знали.

Как-то пираты хотели зайти в один из портов, но им сообщили, что там приготовились их достойно встретить. Они бросились прочь, но пришлось задержаться из-за противного ветра. И вдруг на реке, в устье которой стоял корабль, появилась флотилия лодок. Пираты пришли в ужас, потому что решили, что это боевые лодки, посланные местным правителем. Однако им повезло: оказалось, что это просто богатая свадьба. Антониу де Фария тут же приказал расцветить свой корабль флагами и лентами, и флотилия, которая везла невесту, решила, что это корабль, на котором прибыл жених. Флотилия проследовала к противоположному берегу и остановилась в ожидании

послов от жениха. Но послов не было, так как португальцы опасались засады.

Наступил вечер. Родственники невесты, удивленные поведением «жениха», послали к нему на корабль почтенных старцев. Увидев приближающуюся лодку, пират приказал всем португальцам спрятаться внизу, оставив на палубе лишь китайских матросов, и, когда старцы поднялись на борт, их схватили и связали. Лодку, в которой они приплыли, забросали горшками с порохом; тех, кто остался жив, выловили из воды и тоже кинули в трюм. Затем корабль де Фарии подошел к остальным лодкам и, напав на первую из них, в которой находилась невеста, взял ее на бордаж. Сопротивления ему не оказали никакого, так как там «были одни лишь гребцы и, если судить по одежде, еще шесть или семь почтенного вида людей, родственников, сопровождающих несчастную невесту и двух мальчиков, ее братьев».

Затем наступила очередь других лодок.

Благородный дворянин на этот раз был сравнительно добр. Когда ему надоели причитания пленников, Антониу де Фария, «убедившись, что это по большей части ни на что не пригодные старухи, высадил их всех на берег, удержав у себя только невесту и ее братишек, так как они были молоды, белолицы и пригожи собой, а также двадцать человек матросов, которые нам весьма пригодились». После этого пираты снялись с якоря и с помощью «поднявшегося милостью Божьей ветра» умчались в открытое море, чтобы избежать неприятных последствий. И вовремя: вскоре они встретили флотилию из пяти кораблей, на одном из которых плыл к своему счастью жених. Но жених не заподозрил ничего неладного и добродушно ответил на приветствие португальского корабля.

Семь с половиной месяцев де Фария пиратствовал в Южных морях, пока не решил отправиться в Сиам перезимовать и с выгодой продать награбленное. Но тут начался шторм, прогнившие канаты рвались, как нитки, и перегруженные добычей корабли (а их у де Фарии было уже четыре) понесло на скалы. Они разбились, унося ко дну пиратов и пленных. Из девятисот пятидесяти человек, находившихся на кораблях, до необитаемого острова добралось чуть больше полусотни. Когда рассвело, оставшиеся в живых пираты увидели, что весь берег острова завален

трупами и обломками кораблей. Ужас и отчаяние охватили их. Но в этот момент появился де Фария в красном китайском халате, который он снял с одного из мертвецов, и произнес краткую речь о том, что если Господь счел нужным покарать пиратов, то скорбеть и обижаться не следует. Потери их составляют примерно пятьсот тысяч крузейро, следовательно, в ближайшем будущем надо добыть шестьсот тысяч. Пираты сразу воодушевились и занялись похоронами товарищей и спасением того, что выбрасывало море.

Так прошло две недели. Помощи свыше все не было, и голодные пираты бродили по берегу, ожидая смерти. Наконец Бог, по мнению Пинту, явил свое благословение несчастным разбойникам: к острову приблизилось небольшое судно, вошло в реку и пришвартовалось к высокому берегу. Когда его команда сошла на берег и занялась заготовкой пресной воды и стиркой, пираты бросились на оставленный корабль, отдали швартовы и отплыли быстрее, чем команда успела сообразить, что же произошло. А когда сообразила — было поздно. На всякий случай пираты выстрелили по ограбленным из пушки и отправились ужинать, благо ужин был уже готов.

В трюме пираты нашли много товаров и продуктов, а также мальчика лет двенадцати, сына хозяина корабля. Антониу де Фария был в прекрасном настроении и обещал любить мальчика, как собственного сына, чтобы утешить его за потерю отца. Мальчик, однако, попросил, чтобы ему позволили прыгнуть за борт и попытаться доплыть до острова: уж лучше утонуть, чем жить среди таких бессознательных людей. Пираты «принялись корить мальчика за то, что он говорит такие вещи, на что он ответил: “Я видел, как вы, наевшись, воздевали руки к небу и губами, лоснящимися от жира, возносили благодарения Господу, как люди, которые считают, что небу достаточно, если перед ним скалят зубы... но я-то знаю, что Всесильный не только повелевает нам шевелить губами, но и запрещает убивать и грабить. Его божественное правосудие вас жестоко покарает”».

Сказав так, мальчик забился в угол и три дня ничего не ел. Что стало с ним потом, автор не сообщает. А пиратский корабль отправился срочно компенсировать

пропажу пятисот тысяч крузейро и искать между делом, хотя и без особой настойчивости, Кожа Асена.

Обстоятельства пиратам благоприятствовали, особенно после того, как они встретились с кораблем под командованием Киаи Панжана, китайца по происхождению, в команде которого было тридцать португальцев, китайцы, малайцы, японцы. Объединив силы с «коллегами», де Фария напал на след Кожа Асена, и после отчаянного сражения союзники одолели врага, который пал в этом бою. Как пишет Пинту, «наши, воодушевленные именем Господа нашего Иисуса Христа, которого они беспрестанно призывали, и сознанием одержанной победы и приобретенной таким образом славы, покончили со всеми, за исключением пяти, которых они забрали живьем. Этих последних, перевязав им руки и ноги, бросили в трюм, чтобы потом допросить их под пыткой, но они перекусили друг другу горло из страха перед возможной казнью... Наши изрубили их в куски и выбросили за борт вместе с собакой Кожа Асеном».

Так Антониу де Фария выполнил свою клятву и отомстил за потерю двенадцати тысяч крузейро. Дальше были снова бури, снова тонули нагруженные пиратские корабли и снова де Фарии приходилось начинать все сначала. Приключения, грабежи и убийства тянутся на пятьдесят глав книги Пинту и начинают утомлять однообразием. В конце концов в августе 1542 года у берегов Южного Китая корабли де Фарии вновь попали в шторм, и в темноте Мендеш Пинту потерял из виду корабль де Фарии. Последнее, что он услышал, был крик: «Господи, смилуйся над нами!», отчего он заключил, что корыстный мститель тонет. Корабль же Мендеша Пинту разбился о скалы у берегов Китая, и Пинту попал в тюрьму.

Как выяснилось теперь, Пинту ошибся. Де Фария и на этот раз остался жив, потому что, как следует из завещания, умер он в Гоа, правда, так и не разбогатев. И, если проклятия мальчика-китайца, отца которого де Фария оставил на верную смерть на необитаемом острове, сбылись хоть частично, посмертное наказание для пирата, все время призывавшего Господа на помощь, было суровым.

Золото и пряности из американских и азиатских стран, рабы из Африки, слоновая кость и серебро не смогли превратить государства Пиренейского полуострова в процветающие державы, а лишь способствовали консервации в них деспотии вельмож и церкви, умиранию собственных ремесел и мануфактур, увяданию городов. Испания и Португалия стали странами-паразитами, которые высасывали кровь из своих дальних владений, а добыча шла на поддержание флотов и войск, для которых хронически не хватало людей и технических средств, на обогащение светских и духовных феодалов, на поддержание империй и на бесплодные, дорогостоящие попытки навязать с помощью оружия свою власть всей Европе.

XVI век — это период борьбы Испании за мировое господство, попыток Испании и Португалии любой ценой вывезти больше золота и пряностей из Азии, Африки и Америки, но это и время укрепления их европейских соперников, в первую очередь Англии и Голландии. И во второй половине XVI века эти соперники прорываются в Индийский океан.

## Секретное путешествие

Среди пиратов было немало выдающихся путешественников, но, пожалуй, «великим» можно назвать лишь одного из них — Френсиса Дрейка. Он личность незаурядная, фигура большего масштаба, чем Васко да Гама, Диаш, д'Альбукерки, и его можно поставить наравне с Колумбом, Магелланом и Куком. Вряд ли открытие Индии португальцами задержалось бы, если бы во главе экспедиции стоял не да Гама, а Диаш или Кабрал. Зато способности Дрейка в большой степени определили не только успех его плавания, приведшего к резким изменениям в расстановке сил в Индийском океане и Южных морях, но и (а для него и его команды это было не второстепенным) сказочный размер захваченной добычи. Характерен эпизод: когда султан острова Тернате гостеприимно встретил посольство Дрейка, а потом пригласил и самого капитана посетить его дворец, команда «Золотой лиси» арестовала Дрейка, чтобы не пустить его на берег

и не подвергнуть его жизнь опасности. Моряки были убеждены, что без Дрейка им никогда не вернуться домой.

Как при подготовке плавания, так и в ходе его Дрейк во многом вел себя как путешественник конца XVIII — начала XIX века. Это относится и к теоретической подготовке к плаванию, и к снаряжению экспедиции, и к подбору команды. Дрейку были присущи и трезвый ум исследователя, авантюризм и отвага пирата, и целеустремленность большого путешественника. Он мог быть до мелочности жаден, отнимая серебряную чашу у испанского кормчего, и широк, раздавая серебро пленным испанцам; он был жесток, обрекая на смерть экипажи галионов, но умел при этом доказать всему миру, что на его совести нет ни единой смерти; он был богобоязнен, но отлично умел использовать имя Бога в своих целях; он мог очаровать всех — от индейского вождя в Калифорнии до испанских грандов в Перу, но мог и предать смерти своего лучшего друга, если видел, что это пойдет на пользу дела. В его многогранной личности как бы сошлись лучшие и худшие черты следовавших за ним знаменитых английских пиратов и путешественников, которые заложили основу будущей Британской империи.

Вторая половина XVI века предвещала неизбежную схватку между Англией и Испанией. Мир, поделенный между Испанией и Португалией папской буллой, был закрыт для английских кораблей. Богатства Востока и Нового Света проплывали мимо кошель английских и голландских купцов; серебро, выкачанное испанцами из колоний, позволяло им вмешиваться в политику и внутренние дела всей Европы, в том числе и Британии. Решающая схватка состоится в конце века. Пока Англия еще слишком слаба, чтобы бросить вызов Испании. Но это не значит, что энергичная королева Елизавета и ее советники сидят сложа руки. Их политика, направленная на сокрушение величия католической Испании, предусматривает нанесение ударов испанцам везде, где только можно. И пиратство — один из путей к этому.

Английские, французские (гугенотские) и голландские капитаны, ведущие свои эскадры к сердцу испанских владений — в Карибское море и нападавшие на тяжело груженные галионы, на которых вывозились богатства Америки, не считали себя пиратами. Когда они возвраща-

лись домой, их встречали как героев; в снаряжении их кораблей с охотой участвовали вельможи и короли. Но война между пиратами и испанцами была беспощадной, и если пират попадал в руки врагов, живым он не уходил. Жестокость войны усиливалась тем, что помимо материальных соображений никогда не забывался религиозный аспект проблемы. Английские, голландские и французские протестанты были для испанцев еретиками хуже дикарей, исчадием дьявола. И эти чувства были взаимны.

С каждым годом нападать на испанские эскадры становилось труднее, потому что Испания укрепляла свои форпосты в Карибском море, а торговые галионы теперь часто шли под охраной военных кораблей. Зато в огромной акватории Тихого океана, уже освоенной испанцами, пока не знали европейских пиратов. Да и в Индийском океане португальцы могли не опасаться европейских соперников. И вот во второй половине XVI века в Англии возникает идея проникнуть по ту сторону Американского материка, куда приходили «золотые» галионы с Филиппин и где в рудниках Перу добывалось серебро.

Френсис Дрейк, родившийся около 1540 года в Девоншире близ Тейвистока, был старшим из двенадцати детей фанатичного протестанта, который в начале пятидесятых годов XVI века переехал в Кент. Там многочисленное и бедное семейство обитало в протекающем, полуразвалившемся корабле. Корабль был первым домом, который помнил Дрейк. В двенадцать лет он стал юнгой. Впоследствии Дрейк любил подчеркивать свое протестантское происхождение и ненависть к католикам. Воспитание Дрейк получил с помощью дальнего родственника сэра Джона Хоукинса, знатного вельможи и известного моряка. Юношей Дрейк принимал участие в плаваниях Хоукинса. В 1567 году он уже командует кораблем «Юдифь», который вместе с другими судами Хоукинса совершал нападения на испанцев у берегов Америки. Эскадра Хоукинса попала в засаду и была разгромлена. «Юдифи», поврежденной меньше других, удалось выбраться из бухты, и, бросив товарищей на произвол судьбы, Дрейк взял курс домой. Адмирал Хоукинс вынужден был сказать о своем протее: «Он бросил нас в минуту несчастья», однако впоследствии

Дрейку удалось вернуть себе расположение влиятельного родственника.

В 1572 году Дрейк возвратился к американским берегам с двумя небольшими судами и совершил одну из первых пиратских десантных операций — ему удалось захватить испанский город Номбре де Диос, ограбить его и разрушить церкви. Но вывезти добычу не удалось. Налетевший шквал намочил порох, а сам Дрейк был ранен в ногу. Пришлось спасаться бегством. Затем он отправляется в путешествие, которое сразу выделило его из числа простых искателей приключений. Движимый идеей проникнуть к Тихому океану, он организует переход через Панамский перешеек. Индейцы провели его к высокому дереву, с которого он увидел голубую бесконечность Тихого океана. И, как он потом уверял, он вознес в этот момент молитву, чтобы Господь дал ему силы выйти в этот океан на английском корабле.

Правда, не он первым поднял английский флаг над Тихим океаном. Это было суждено сделать одному из его спутников по Панамскому походу — Джону Оксенхэму. Перетаскив с помощью индейцев через перешеек разобранный одномачтовый бот, какие обычно находились на больших судах для разведки и связи с берегом, Оксенхэм спустил его на воду уже в Тихом океане. Он успел потопить два испанских корабля, но вскоре был настигнут боевыми каравеллами и после короткого боя взят в плен и повешен.

Дрейк же, удовольствовавшись тем, что ограбил несколько сухопутных испанских караванов, возвратился в Атлантику. 9 августа 1573 года он уже в Плимуте, овеянный славой смельчака, знающего путь к незащищенным испанским владениям. Нельзя сказать, что Дрейк разбогател, но он предпочитал не разочаровывать слушателей: успех его следующего похода в значительной степени зависел от произведенного впечатления.

Этот невысокий, плотный здоровяк с очень широкими плечами и грудью казался моложе своих лет. У него были вьющиеся каштановые, коротко подстриженные волосы, острая бородка и пышные усы. Главным украшением круглого лица были широко открытые, веселые голубые глаза. Английский жизнеописатель Дрейка, Бенсон, отметил, что на всех его портретах «удивленный и в то же



*Капитан Френсис Дрейк*

время настороженный взгляд, как будто он узнал только что о чем-то крайне важном и очень смешном и тут же готов действовать, не исключено, что за чей-то счет». Как бы продолжая эту мысль, другой английский исследователь, Уилкинсон, говорит: «Это, без сомнения, самое внимательное и открытое лицо во всей портретной галерее елизаветинского времени». Лицо было открытым, но настороженным.

Готовясь к плаванию, Дрейк по-разному информировал различных людей о его целях. Королеву и ее ближайших помощников он хотел соблазнить возможностью найти путь к Молуккским островам и другим землям, до тех пор закрытым для англичан, и тем самым изменить баланс сил в борьбе за будущую империю. Перед людьми, которых он надеялся привлечь к финансированию своего плаванья, он выдвигал соблазн сказочной добычи у тихоокеанских берегов Америки. А для всех остальных капитан Дрейк готовился отплыть... в Александрию.

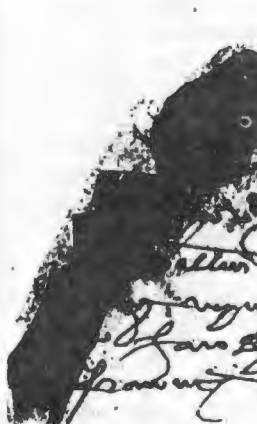
Пайщиков для своего предприятия он подобрал солидных, и надо полагать, что кое-кто из них знал о действительной цели путешествия. Из всех документов, связанных с отплытием Дрейка, до нас дошел лишь обрывок письма, написанного компаньонами, в котором они, сообщая о своей доле в этом предприятии, просили канцлера лорда Бэгли получить заранее одобрение королевы, чтобы не упустить благоприятной возможности для отплытия. Среди компаньонов были адмирал флота Клинтон и могущественный граф Лестер, а также Кристофер Хаттон, «любимый партнер Ее Величества по танцам». Поэтому, хотя историки уверяют, что лорд Бэгли ничего о действительной сути дела не знал, ибо полагал, что Англия еще не готова к конфликту с Испанией, и остерегался идти на рискованные шаги, королева Елизавета согласилась принять Дрейка перед отплытием. Может быть, тут сыграл свою роль доктор Ди, придворный эксперт в космогонии и картографии, а по совместительству и астролог. Ди полагал, что если обогнуть Южную Америку, то можно достичь берегов Австралии — не того континента, который мы знаем сегодня, а громадного южного материка, который, как полагали, должен занимать значительную часть Южного полушария, чтобы уравновесить земную массу Севера. Не исключено, что во

время аудиенции Дрейк смог заинтересовать королеву и соблазном богатой добычи, которая ждет англичан у тихоокеанского берега испанских владений. Некоторые исследователи полагают, что королева, рассчитывая на прибыль, тоже приняла денежное участие в экспедиции.

Сам Дрейк вложил в предприятие тысячу фунтов стерлингов — внушительную по тем временам сумму, практически треть всех расходов. Рассчитывали, что королева отдаст ему один из своих кораблей. Но королева не захотела столь открыто связывать свое имя с «торговой поездкой в Александрию», которая могла закончиться совсем не у берегов Африки. Тогда пайщики приобрели новый восьмидесятитонный корабль «Елизавета». Дрейк снарядил «Пеликана», к тому же ему были приданы маленькая «Мэриголд» и два небольших вспомогательных судна, которые следовало потопить после того, как припасы, погруженные на них, будут использованы экспедицией. Наконец, предусмотрительный Дрейк приказал положить в трюмы кораблей в разобранном виде четыре быстрых бота. Пушки тоже до поры до времени покоились в трюмах. Питание и одежда моряков были заготовлены Дрейком тщательнее, чем обычно. Помимо сухарей и солонины — основы морского рациона — были взяты такие продукты, как чернослив, мед и сыр.

Весной 1577 года, когда приготовления к путешествию были в разгаре, адмирал (в действительности Дрейк еще не был адмиралом, просто так обычно именовали старшего из капитанов эскадры) вдруг исчез из Англии. Мало кто знал, что эти несколько недель он провел в Португалии, где встретился с крупнейшими картографами и штурманами того времени. Ему надо было раздобыть сведения из секретных лоцманских карт португальцев и испанцев и проверить, правда ли, что в Магеллановом проливе существует сильное течение, которое позволяет кораблям проходить из Атлантического океана в Тихий, но вернуться тем же проливом не даст.

Тайных лоцманских карт, связанных с путями через Тихий океан, Дрейку в Португалии достать не удалось, что он смог встретиться со знаменитым картографом Дураде и приобрести у него новейшую и подробную карту. Достал он и общее руководство для португальских лоцманов, однако о Магеллановом проливе сведения в руковод-



Drayke	_____	
Walter Raleigh	_____	
John Hawkins	_____	
William Raleigh	_____	750-
Francis Drake	_____	500
John Hawkins	_____	500
Francis Drake	_____	1000

#### *Список пайщиков предприятия Дрейка*

стве были краткими и ненадежными, ведь уже несколько десятилетий никто этим проливом не проходил.

Когда Дрейк вернулся из Португалии, подготовка к плаванию заканчивалась. Его пайщики были деловыми людьми и не впервые снаряжали морскую экспедицию. Загоревший под португальским солнцем, оживленный адмирал вновь окунулся в светскую жизнь, проводил весело время, уверял всех, что отдыхал где-то на юге. Но за весельем скрывалось дело: он подбирал себе спутников. С матросами было сравнительно просто, но вот кандидатов на командные должности было так много, что выбрать нужного человека и не обидеть влиятельного было труднее, чем пересечь Атлантический океан. Дрейк считал, что может полностью положиться на своего брата и на старого друга Тома Доути. Остальные были взяты, потому что их нельзя было не взять; например, как откажешь в месте Уильяму Хоукинсу, племяннику самого Джона Хоукинса, бывшего начальника и одного из пайщиков?

Наконец, Дрейк, полагая, что внешний блеск способствует росту авторитета, приказал тщательно оборудовать и украсить свою каюту, заказал у лучших портных несколько

камзолов для торжественных встреч и помимо пажа (своего двоюродного брата Джона), раба-негра и лакея в дополнение к обычным в таких экспедициях трубачу и барабанщику нанял еще трех музыкантов, которые должны были улаживать слух адмирала и поднимать настроение команды.

Всего на борту пяти маленьких суденышек было сто шестьдесят четыре человека, включая ряд знатных офицеров.

На островах Зеленого Мыса, скрываясь от португальцев в тихой бухте, набрали свежей воды. Потом, уже найдя в открытое море, подстерегли два португальских корабля, и Дрейк с удовольствием воспользовался случаем для того, чтобы вспомнить старое ремесло пирата, а также проверить в деле своих новых спутников. Но главное, на что он рассчитывал, нападая на португальцев, — это найти на кораблях секретные карты или взять в плен хорошего кормчего. Последнее ему удалось. Кормчий да Силва сначала отказывался вести корабли англичан к Бразилии и дальше на юг, но после порки стал более сговорчивым.

Теперь подошло время поставить команды кораблей в известность о цели путешествия. Капитаны получили широль, набор сигналов, которыми следовало пользоваться, и пункты встречи на случай, если флот разбросает бурей. Основным сборным пунктом было побережье Чили в 30 градусах южной широты. Это, кстати, очевидное указание на то, что Дрейк, хотя некоторые историки до сих пор настаивают на обратном, не намеревался идти на поиски Австралии или к Молуккским островам, не пройдя сначала вдоль берегов Южной Америки и не проверив, насколько хорошо испанцы охраняют эти воды.

А в Англии всего через несколько дней после отплытия Дрейка королева Елизавета возвела в рыцарское достоинство Кристофера Хаттона. И хотя злые языки уверяли, что причиной тому были исключительно хореографические способности ее фаворита, более серьезные люди связывали это и с начинанием Дрейка. Ведь не случайно герб Хаттона был украшен сверху изображением золотой лани, и Френсис Дрейк, как только достиг американских берегов, переименовал свой корабль «Пеликан». Отныне он именовался «Золотой ланью» и под этим именем вошел в историю.

Путешествие через Атлантический океан заняло пятьдесят четыре дня. Здесь очень пригодился португальский лоцман: путь на юго-запад, к бразильским берегам, был еще мало знаком англичанам. Дрейк проводил много времени над картами и в беседах с да Силвой, с которым он постепенно сблизился. Он также внимательно присматривался к экипажам кораблей, особенно к офицерам, не гнушаясь при этом и сплетнями. Именно тогда Дрейк узнал, что его старый друг Том Доути имел во время месячной стоянки на Темзе тайную беседу с противником путешествия лордом Бэгли. Вызывал подозрения и капитан «Елизаветы» Уинтер, сын одного из пайщиков, навязанный компаньонами. Когда эскадра достигла берегов Патагонии с их холодом, туманами и дождями, Дрейку донесли, что Уинтер сказал своему кормчему: «Если бы я знал раньше, что так выглядит Александрия, предпочел бы, чтобы меня избили кнутом за дезертирство». Хотя это была шутка — Уинтер с самого начала знал, куда идет эскадра, — Дрейк запомнил эти слова: он не любил сомнительных шуток.

20 июля 1578 года увидели знак, оставленный Магелланом на том месте, где он подавил бунт и расправился с недовольными, неподалеку нашли человеческие кости. Дрейк также объявил, что раскрыл заговор, однако до сих пор никто не знает, существовал ли заговор на самом деле или Дрейк считал нужным его изобрести, чтобы припугнуть недовольных. Друг Дрейка, Доути, обвиненный в измене, был обезглавлен тут же на берегу. Историки спорят, в чем же была вина Доути, вспоминают трогательные детали суда и казни, когда Дрейк и Доути, преклонив колена, получили отпущение грехов, обнялись и Доути отдал себя в руки палача. Дрейк надеялся, что теперь никто из капитанов не посмеет вести себя самостоятельно. Будущее показало, что он ошибался.

20 августа показался вход в Магелланов пролив, и корабли осторожно поползли меж мрачных извилистых берегов. Дрейк искал могучее течение, увлекающее корабли из Атлантического океана в Тихий. Течения не было: оно было придумано испанцами, чтобы отпугнуть конкурентов.

«Мы видели огни, выходящие из земли, и птиц, которые не умеют летать», — записывал в своем дневнике прижившийся на «Золотой лани» да Силва. Этот дневник, как и воспоминания другого участника путешествия, Флетчера, служит основным источником сведений об экспедиции Дрейка. Сам Дрейк в отличие от многих знаменитых пиратов и путешественников ничего о своих приключениях не написал.

Посреди Магелланова пролива Дрейк приказал пристать к берегу, срубить дерево и положить его в трюм, чтобы привезти королеве Англии как доказательство того, что он прошел пролив. Затем Дрейк высадился на один из островов в проливе и объявил его собственностью королевы.

7 сентября 1578 года первые английские корабли прошли Магелланов пролив, и сейчас же для Дрейка и его спутников начались суровые испытания. Через два дня после того, как корабли вышли в Тихий океан, налетела буря. Три недели корабли несло на юг. Сквозь туман и струи ливня Дрейк увидел скалы — возможно, мыс Горн, но так до конца дней и не узнал, что был близ южной оконечности материка.

Наконец шторм немного утих. Показались какие-то острова, на которых нашлась пресная вода. Корабли, все еще державшиеся вместе, снова взяли курс на север. Однако, как только они поравнялись с Магеллановым проливом, начался новый шторм. 30 сентября большие корабли потеряли из виду малютку «Мэриголд», которую занесло в Магелланов пролив. Она погибла на рифах, и никто с нее не спасся. В ту ночь пропала и «Елизавета». Прождав ее несколько дней, Дрейк приказал идти на север. Так «Золотая лань» осталась одна.

Судьбу «Елизаветы» мы знаем в подробностях, так как на ее борту также оказался «писатель» — матрос Эдвард Клифф.

«Елизавета» укрылась в Магеллановом проливе и два дня стояла на якоре. Капитан Уинтер приказал зажечь на берегу большие костры, чтобы дать знак «Золотой лани». Итем, так как погода все еще была неустойчивой, Уинтер приказал перевести «Елизавету» поглубже в пролив, где она простояла еще неделю. Матросы разбрелись по берегу в поисках пищи, собирали раковины и пытались ловить

рыбу в холодной воде. На Огненной Земле как раз наступала весна, но моряки не ждали ее. Они думали, что в октябре будет холоднее, чем в сентябре, — законы Южного полушария были им еще незнакомы.

Казалось бы, ничто не мешало Уинтеру отправиться к месту встречи у берегов Чили, однако он продолжал стоять на якоре. По вечерам Уинтер собирал матросов и читал им вслух описание путешествия Магеллана, особенно те главы, в которых рассказывалось, как цинга косила матросов и как долг был путь через Тихий океан. Матросы понимали, что капитан стремится домой. Как пишет Клифф, «мы покинули стоянку 1 ноября, прекратив наше путешествие, поддавшись уговорам мистера Уинтера и против воли прочих моряков».

После долгих приключений Уинтер в июне 1579 года привел свой корабль в Англию, где был отдан под суд за то, что покинул адмирала. Не помогла и добыча, привезенная Уинтером, нападавшим на обратном пути на торговые суда. Его приговорили к повешению. Правда, с приведением приговора в исполнение медлили до тех пор, пока не вернулся Дрейк. Дрейк, торжествующий и великодушный, подарил ему жизнь.

Пока Уинтер, стоя на якоре в Магеллановом проливе, размышлял, что делать дальше, Дрейк вел корабль на север мимо неизвестных даже да Силве берегов. Неподалеку от современного города Консепсьон, понимая, что уже близки испанские владения, Дрейк пристал к берегу и дал команде отдохнуть. А через несколько дней, когда двинулись дальше, заметили пирогу. Плывший на ней индеец попытался скрыться, но его догнали, подняли на борт и первым делом накормили. Прошло несколько часов, прежде чем индеец с помощью да Силвы понял, что он не у испанцев, а у их врагов. Это было приятным открытием для индейца. Его соплеменников уже многие годы убеждали, что у испанцев врагов нет, потому что они покорили все остальные народы. На радостях индеец предложил показать путь к гавани Сантьяго, где стоял испанский галион.

5 декабря с помощью нового союзника «Золотая лань» проникла в гавань. Галион «Капитан», стоявший там, был не простым судном: за несколько лет до этого он был флагманским кораблем эскадры Сармиенто де Гамбоа,

открывшего Соломоновы острова. К галиону направилась лодка с «Золотой лани». При ее приближении на галионе забил барабан. Барабан не предупреждал — он приветствовал. Испанцы были убеждены, что в гавани появился испанский корабль, — появление англичан было невероятным.

Восемнадцать англичан во главе с самим Дрейком спокойно пристали к галиону и с помощью испанцев поднялись на борт. Корабль был захвачен без единого выстрела. Лишь один из испанцев, опомнившись, бросился за борт, чтобы предупредить жителей городка и тех членов команды, которые были на берегу. Заметив это, Дрейк приказал загнать остальных испанцев в трюм и послал партию матросов на берег: надо было успеть туда раньше, чем испанцы спрячут ценности и скроются в холмах.

Вечером на борту «Золотой лани» был пир в честь начала пиратской кампании. Дрейк поклялся своим спутникам, что не уйдет из этих вод, пока не соберет миллиона дукатов. Уже на «Капитане» было найдено тридцать семь тысяч золотых дукатов из Вальдивии да еще две тысячи бочонков хорошего вина. Вино придало бодрость команде, а Дрейк был более всего доволен тем, что капитан галиона не успел уничтожить секретные карты побережья. Дрейк щедро наградил индейца и приказал спустить его на берег в удобном для него месте. В войне с испанцами он намеревался опираться на их врагов.

Ободренный первым успехом, Дрейк велел собрать один из ботов и направился на нем на юг, надеясь встретить исчезнувшие корабли. Однако в условленном месте никого не было.

Путешествие продолжалось. У маленьких испанских поселений «Золотая лань» высаживала десанты и грабила их до чиста. Погода была хорошая, вина еще оставалось достаточно. В свободное время Дрейк и его паж много рисовали. Играл оркестр. Порой происходили забавные случаи. В порту Тарапача Дрейк отправил на берег партию моряков, и они увидели под деревом спящего испанца, рядом с которым лежал мешок. Англичане подкрались к спящему и унесли мешок, в котором оказалось тринадцать слитков серебра. Потом несколько дней матросы хохотали, представляя себе, как испанец

проснется и будет спрашивать своего католического Бога: куда могло деться серебро?

Им везло. То заметили на берегу небольшой караван выючных лам, которые несли восемьсот фунтов серебра, то в бухте Арика ограбили три небольших судна и на одном из них нашли двести бочонков с вином. Вино как раз кончалось — моряки «Золотой лани» обладали завидной способностью поглощать его. Раз а два пришлось столкнуться с испанскими отрядами, но в таких случаях Дрейк предпочитал не испытывать судьбу.

Узнав, что неподалеку идет галион, груженный золотом, Дрейк бросился в погоню, но опоздал. До испанцев дошли слухи о ворвавшемся к ним в тыл английском пирате. Золото с галиона успели снять на берег, где его охранял внушительный отряд солдат. Солдаты звали Дрейка сойти к ним, обещая научить его сражаться. Дрейк не решился на бой и ушел в море. Чтобы отомстить испанцам, он отдал буксир, на котором тащил за собой «Капитана» и еще один испанский корабль, и пустил корабли по воле ветра и волн навстречу верной гибели.

На следующий день он ворвался в другой испанский порт, где стояли на якорях двенадцать кораблей. Уже опустилась ночь, и команды кораблей сошли на берег, отмечая какой-то праздник. Дрейк узнал, что в этот порт должен прийти галион, груженный серебром, и потому его матросы обыскивали корабль за кораблем, срубая мачты, чтобы, когда испанцы спохватятся, они не смогли броситься в погоню. Серебра нигде не было.

Взошла луна. При ее свете Дрейк увидел, как в бухту спокойно входит еще один корабль и становится на якорь рядом с «Золотой ланью». Это был корабль из Панама. Дрейк тут же направил к нему шлюпку. Испанцы попрыгали за борт, но один из них попал в плен и, когда его привели к Дрейку, сообщил, что два дня назад они встретили тяжело нагруженный галион. Дрейк тут же поднял паруса и, взяв панамский корабль на буксир, бросился вдогонку. Моряки не спали уже сутки, но Дрейк, собрав их, сказал: «Кто первым увидит галион, получит в награду золотую цепь».

Незадолго до этого о появлении Дрейка у Тихоокеанского побережья узнал вице-король Перу в Лиме. Он долго не мог поверить, что это не выдумка перепуганных

торговцев. Но все новые известия о нападениях английского пирата, доходившие до вице-короля, заставили его собрать двухтысячный отряд для защиты собственной персоны и послать два больших военных корабля в погоню за Дрейком. Эти-то корабли и увидели англичане на рассвете вместо ожидаемого «серебряного» галиона. У «Золотой лани» ход был слаб: она тащила на буксире панамский корабль, на котором находились несколько английских матросов, обыскивавших трюмы и каюты. Дрейк крикнул, чтобы они немедленно садились в шлюпку и возвращались на «Лань». Но матросы были охвачены ширтом грабежа. Только когда сам Дрейк, прыгнув в ялик, подплыл к трофею и поднялся на него с угрозами и бранью, матросы прекратили обыск, отдали буксир и кинулись на «Лань». И вовремя: испанцы были уже совсем близко. Дрейка на этот раз спасло то, что испанцы шли без балласта и не смели поднять все паруса, а «Золотая лань» была нагружена и устойчива. Преследование длилось до рассвета, но потом испанцам пришлось повернуть обратно, потому что они в спешке не взяли с собой ни воды, ни пищи. К тому же, как писали испанцы в докладе вице-королю, «многие из наших сеньоров страдали морской болезнью и не могли держаться на ногах, не говоря уж о том, чтобы сражаться». Последняя деталь особенно возмутила вице-короля, который не только наложил тяжелые штрафы на старших офицеров, но и несколько дней не позволял измученным морской болезнью сеньорам сойти на сушу.

Вслед Дрейку были посланы еще два корабля, на этот раз с достаточным запасом провизии и воды, но к тому времени «Золотая лань» была уже далеко. Испанцы долго не могли решить, куда направился Дрейк. Наконец вообладала точка зрения, что он стремится к Панаме. Туда и ушли преследователи. А Дрейк в поисках «серебряного» галиона продвигался прямо на север, продолжая по пути грабить торговые суда. Ему удалось также захватить вспомогательное судно, груженное канатами и тросами. Эта добыча была важнее, чем все вино Испании: «Золотая лань» находилась в море уже больше года и ее экипажи были в плачевном состоянии. На этом же судне нашли тяжелое золотое распятие, украшенное изумрудами. По возвращении в Англию Дрейк приказал вставить эти

изумруды в золотую корону, которую он преподнес королеве.

1 марта 1579 года паж Джон Дрейк ворвался в каюту адмирала с криком: «На горизонте галион!». Сняв с шеи массивную золотую цепь, адмирал надел ее на подростка. Цепь достала ему до колен. Выбежав на палубу, Дрейк приказал сбросить за борт на тросах пустые бочки от вина, чтобы сбавить ход: он не хотел привлекать внимания галиона до тех пор, пока тому не будет поздно подготовиться к бою. «Золотая лань» еле плелась; видя это, испанцы сами направились к ней, решив, что это каботажное испанское судно, и надеясь узнать новости. Когда же между кораблями оставалось несколько десятков метров, Дрейк потребовал от испанцев сдаться. Вахтенный офицер отказался это сделать. Дрейк дал сигнал, откинулись крышки пушечных портов, и раздался залп. Была свалена грот-мачта галиона, а один из лучников Дрейка — он натренировал в стрельбе из лука нескольких моряков, не доверяя точности мушкетных выстрелов, — поразил стрелой выбежавшего на палубу капитана корабля. Через несколько минут все было кончено. Чтобы не терять времени (ведь Дрейк не знал, насколько близки преследователи), англичане загнали всех пленных испанцев в трюм, закрыли люки и, взяв трофей на буксир, пошли в открытое море. Двое суток они шли прямо в океан, пока не почувствовали себя в безопасности. Это были трудные два дня — мало кто спал на «Золотой лани». Под всякими предложениями моряки тянулись к корме, чтобы убедиться, что трофей послушно следует за «Ланью». Смотрели на небо, не приближается ли шторм; лазили в бочку, чтобы поглядеть, не настигает ли погоня.

Лишь на третье утро адмирал сам отправился с отобранными людьми на галион, чтобы обыскать его как следует. Галион оказался плавучей сокровищницей. На нем были найдены четырнадцать сундуков с серебряными монетами, восемьдесят фунтов золота и тысяча триста серебряных слитков, не говоря уж о драгоценных камнях и экзотических товарах. Всего, как подсчитал Дрейк, захваченный груз оценивался в четверть миллиона фунтов стерлингов, то есть в сто раз превышал затраты на снаряжение экспедиции Дрейка. Один из современных исследователей полагает, что при переводе этой суммы в

сегодняшний масштаб цен груз можно оценить более чем в пятьдесят миллионов долларов.

Когда обыскивали личное имущество членов команды, в сундуке испанского кормчего обнаружили две серебряные чаши. Увидев их, Дрейк сказал испанцу: «У вас две чаши. Одна из них может мне пригодиться». Кормчий поклонился и передал чашу лакею Дрейка. Адмирал кивнул и обратился к следующему сундуку.

В тот же день Дрейк делил добычу среди матросов — каждому по кубку, полному серебряных монет. Он вручил по тридцать монет и каждому из испанцев. Но чашу кормчему все-таки не вернул.

Любопытно, что местные испанские чиновники изыскили из грабежей Дрейка немалую выгоду. Если суммировать доклады, посланные из Америки в Испанию, то окажется, что Дрейк наградил там двести сорок тонн серебра. Английские документы называют куда более точную, хотя и немалую, цифру — двадцать шесть тонн. Остальное серебро, списанное за счет Дрейка, осело в мешках испанских чиновников и торговцев. Кстати, никому при испанском дворе почему-то не пришло в голову, что погрузить двести сорок тонн серебра в корабль водоизмещением в сто тонн значило по крайней мере трижды его потопить.

На радостях Дрейк отпустил галион. Он вообще похвалялся тем, что не пролил кровь ни одного испанца, ни исключением тех, кто погиб в честном бою. И хотя испанцы называли его драконом, известия о его благородстве в обращении с пленными стойко живут и сегодня, особенно в английской литературе. Однако, если обратиться к судьбе десятков испанских кораблей, захваченных и ограбленных Дрейком, нетрудно увидеть, что Дрейк был не менее жесток, чем другие пираты, лишь умнее и хитрее. Он выработал остроумную процедуру обращения с захваченными кораблями: приказывал рубить у них мачты и отправлял их плыть по воле волн. Нет, он не трогал испанцев — пусть их Бог о них позаботится. И неуправляемые корабли погибали в первый же шторм, или разбивались о скалы, или их уносило в океан...

Дрейк еще не был пресыщен добычей, но уже думал о том, как довести ее до дому. Задержав корабль Франсиско де Зарате, двоюродного брата могущественного

герцога Медины, он оставил тому не только знаки ордена Сантьяго, но и почти весь остальной груз, забрав лишь китайский фарфор и шелк. Извинившись за изъятие, Дрейк объяснил, что берет эти вещи для жены, которая очень просила его привезти китайский фарфор. Затем Дрейк и испанский вельможа обменялись подарками и разошлись.

По воспоминаниям Зарате, Дрейк был весел, хотя и прихрамывал из-за того, что в ногу попала пуля из испанской аркебузы. «Все люди Дрейка перед ним трепещут, — писал позднее Зарате, — и, когда он проходит по палубе, они приближаются к нему, лишь сняв шляпу и склонившись в поклоне до земли... С ним на корабле едут девять или десять кабальеро, все из знатных английских родов, но ни один из них не смеет надеть шляпу или сесть в его присутствии до тех пор, пока сам Дрейк их об этом не попросит. Ест он на золоте, и при этом играет оркестр». Вряд ли Дрейк годами поддерживал подобный декорум на маленьком корабле. Вернее всего, это была часть представления, до которых Дрейк был большой охотник. Надо полагать, что «кабальеро из знатных родов» надевали шляпы, как только очередной испанский вельможа покидал борт «Золотой лани», а матросы переставали кланяться до земли. По крайней мере никто из спутников Дрейка о таких обычаях не пишет.

У берегов Мексики Дрейк отпустил трех испанцев, бывших у него в плену, а также лоцмана да Силву. Тот уходить с «Золотой лани» не желал, полагая, что лучше плен на английском корабле, чем застенки испанской инквизиции. Но Дрейк был непреклонен. Высадка пленных была частью его плана: эти люди должны были рассказать испанцам, что Дрейк намерен повернуть обратно и идти домой через Магелланов пролив. Правда, да Силву он в этом не убедил. Попав, как он того и опасался, в руки инквизиции, да Силва под пытками сказал, что, по его мнению, Дрейк хочет сначала пройти к калифорнийским берегам в поисках пролива между Калифорнией и Америкой, а потом повернуть к Молуккам. Но ни Силве, ни некоторым другим авторитетам, которые склонялись к той же мысли, испанские власти не поверили, и главный заслон ждал Дрейка у чилийских берегов.

Среди тех, кто думал так же, как да Силва, был Луис

де Валаско, сын одного из прежних вице-королей Перу. Он настойчиво уговаривал современного ему вице-короля немедленно послать корабль на Филиппины, чтобы предупредить о возможном появлении Дрейка и перехватить его там. Главное, уверял молодой вельможа, не дать Дрейку перенуться в Англию с испанским золотом и знанием новых путей. Он просил послать письма и на Молуккские острова, чтобы там тоже были готовы к приходу Дрейка.

Вице-король высмеял де Валаско, и тот в возмущении послал подробный доклад обо всем королю Филиппу. Король оказался дальновиднее вице-короля. Он тут же обратился к своему дяде, королю Португалии, с просьбой усилить эскадру на Молукках и не пропустить Дрейка. Но было поздно. Когда запечатанные королевскими печатями конверты поступили по назначению, Дрейк уже был вне пределов досягаемости.

Есть основания полагать, что из-за ухудшившегося состояния «Золотой лани» Дрейк хотел отказаться от визита в Калифорнию и поспешить напрямик к Молуккам. Но, отойдя от южноамериканских берегов, англичане долго не могли поймать попутный ветер, и Дрейк решил последовать советам испанских карт и направиться к северу в поисках пассата. Несколько недель «Золотая лань» шла на север среди налетавших холодных шквалов, пока наконец усилившаяся течь не вынудила ее повернуть на юсток.

17 июня 1579 года показался берег, и Дрейк бросил якорь в тридцати милях от современного Сан-Франциско. Белые обрывы бухты (ныне бухта Дрейка) напомнили адмиралу берега Дувра. Осмотрев корабль, он увидел, что придется вытаскивать его на сушу и чинить как следует. На пустынном берегу Дрейк велел соорудить вал, а за шлюм поставить палатки из старых парусов. Пять недель чистили днище корабля, латали его, меняли такелаж и много занимались дипломатией, поскольку оказалось, что берега эти населены индейцами, которые еще не встречались с европейцами и не успели составить о них отрицательного мнения.

Почтение, которое индейцы оказывали Дрейку, прибывшему на «орле с белыми крыльями», как они называли «Золотую лань», вызвало у английского пирата суеверные опасения. Чтобы развеять чары, в случае если поведение

индейцев — козни дьявола, Дрейк приказал священнику Флетчеру прочесть молитву. К удивлению индейцев, белые люди опустились на колени, а потом стали хором петь. Этим они привели индейцев в восторг. Те пытались подпевать им и впоследствии часто требовали, чтобы Дрейк спел им что-нибудь. Петь для них адмирал не стал, но зато убедился, что дьявол здесь ни при чем, и успокоился.

Через несколько дней индейцы устроили торжественную церемонию, во время которой поднесли Дрейку головной убор из перьев и ожерелье из раковин. Таким образом они возвели его в ранг вождя племени, справедливо полагая, что такой могущественный вождь — полезное приобретение. Дрейк же считал, что индейцы передают свою страну под покровительство английской короны, принял знаки власти и обещал, что королева, которую он здесь представляет, с благодарностью присоединит эти земли к своим владениям. Так как стороны остались в неведении относительно действительных взаимных намерений, то все были крайне довольны. Когда ремонт был закончен и англичане собирались покинуть гостеприимную страну, Дрейк дал ей название «Новый Альбион», а также, как пишет Флетчер, «установил монумент в память нашего здесь пребывания, а именно плиту, прикрепленную к большому столбу, на которой он выгравировал имя Ее Величества, день и год нашего прибытия и слова о переходе провинции и ее людей под длань Ее Величества». (В тридцатых годах нашего века эта плита, давно ставшая частью легенды о Дрейке, была найдена случайным прохожим на одном из калифорнийских холмов.)

Дрейк был убежден, что ему удастся вернуться в Новый Альбион, и даже говорил одному из пленных испанцев: «Если Бог не отнимет у меня жизнь, я вернусь сюда из Англии с шестью или семью галионами». По прибытии домой Дрейк передал королеве весть о том, что в состав ее владений входит новооткрытая земля. Елизавета согласилась с планом Дрейка послать в Калифорнию большую эскадру и построить там крепость. Дрейк был назначен президентом новой компании; было решено, «принимая во внимание его труды и жертвы, принесенные во время путешествия, назначить ему до конца жизни десятую часть прибыли с продажи товаров в этих краях.

А когда там будут открыты золотые и серебряные рудники, то Ее Величество будет получать с них пятую часть золота и серебра».

Однако этот план в жизнь проведен не был. Испанские шпионы донесли своему королю о намерениях англичан, и уже в 1581 году испанский посол в Лондоне, испросив аудиенцию у Елизаветы, заявил ей, что, по сведениям, имеющимся у Испании, пресловутый Дрейк хочет отплыть в сторону испанских владений на десяти кораблях и посему король Испании выражает свой протест. Англичане еще не были готовы к войне, и от экспедиции пришлось отказаться. Не исключено, что, сработай хуже испанские информаторы, неутомимый Дрейк вновь добрался бы до Калифорнии, основал там крепость и история Америки сложилась бы иначе.

Память о том, что Калифорния принадлежит Англии, сохранялась довольно долго. Еще в 1793 году английский путешественник Ванкувер удивил испанских чиновников в Калифорнии, упрямо называя эту колонию Новым Альбионом.

\* \* \*

Путь через Тихий океан занял более трех месяцев. Хотя в отличие от Магеллана Дрейк твердо знал, что рано или поздно покажется земля, перенести это плавание было нелегко. И надо отдать должное командиру, чья предусмотрительность спасла жизнь многим морякам: настоящего голода на борту «Золотой лани» не было и почти все вышедшие из Калифорнии дожили до того дня, когда 13 октября юнга закричал: «Земля!»

Очевидно, это был один из Каролинских островов. Только бросили якорь, как со всех сторон к «Лани» подошли катамараны, нагруженные, как будто англичан уже давно ждали, кокосовыми орехами и фруктами, шипящими поросятами и прочей провизией. На следующий день отплыть не удалось из-за того, что половина экипажа заболела — уж очень резкой оказалась перемена климата.

А еще через два дня «Золотая лань» прошла мимо острова, на котором выращивали гвоздику. Вождь острова сообщил, что он уже видел такие корабли, как «Лань», и

знаком с португальцами. Итак, путь к пряностям, долгий, трудный и опасный, был завершен. До этого путь вел их от дома, а от этих низких, поросших кокосовыми пальмами незнакомых берегов начался путь домой — возвращение.

Сначала Дрейк решил зайти на остров Тидоре — один из известных центров пряностей. Но по дороге туда, когда «Золотая лань» остановилась у острова Мотир, принадлежавшего султану Тернате, на борт поднялся представитель султана и попросил встречи с Дрейком. Сведения о появлении английского корабля уже распространились по всему архипелагу, и здешние властители, которым были известны кое-какие перипетии европейской политики, решили использовать это появление в своих интересах — для борьбы с португальцами.

Жадность и жестокость португальских завоевателей, обосновавшихся на Молукках, были настолько велики, что даже католический миссионер Франциск Ксавье, побывавший там в 1546 году, писал, что знакомство с португальским языком на острове ограничивается спряжением глагола «грабить». Местные жители, по словам будущего святого, проявляли огромную изобретательность, успешно создавая новые причастия и новые временные обороты от этого глагола.

Наконец в 1565 году султан Тернате Хайрун решил изгнать португальцев из своих владений и объявил им войну. За спиной Хайруна стояли мусульманские владельцы других островов, внимательно следившие за исходом борьбы. Несмотря на то что из Гоа пришла эскадра и португальцам удалось заключить перемирие, положение их оставалось нелегким. Понимая, что в открытом бою султана не победить — на суше его войска были куда сильнее португальских, португальцы предложили ему заключить договор, в котором клялись уважать независимость островов и установить более выгодные условия торговли. Султан, поверивший в искренность врагов, согласился в 1570 году прибыть в их лагерь для подписания договора. Однако, после того как договор был подписан, султана вероломно убили: слово, данное «неверному», можно было нарушить безнаказанно для чести католика.

Но португальцы просчитались. Все население Тернате

ю главе с новым султаном Баабулой поднялось против захватчиков. Португальские крепости были осаждены, и подкрепления из Гоа и Малакки лишь продлили их агонию.

В 1574 году португальские форты пали, и султанат Тернате с его богатыми запасами пряностей был потерян для Португалии. Оставалось теперь лишь надеяться на соперничество султанов Тидоре и Тернате. И действительно, в 1578 году султан Тидоре, рассчитывая на помощь португальцев в борьбе с соседями, разрешил им построить факторию и форт на своем острове.

К тому времени, когда Дрейк появился у берегов Молукк, положение тернатанского султана Баабулы было тяжелым. У него на складах скопилось много непроданных пряностей, ведь мусульманская торговля в этом районе была практически уничтожена португальцами и лишь единичные корабли из Индии и Китая прорывались сквозь португальскую блокаду. В создавшихся условиях появление на Молуккских островах европейцев, которые не скрывали, что они враги португальцев, было для султана Тернате поистине даром небес. Дрейк тоже сразу оценил, какие возможности открываются перед англичанами. Выслушав представителя султана, он немедленно изменил курс, и через несколько дней «Золотую лань» уже торжественно встречали у берегов Тернате.

Навстречу «Лани» медленно выплыла флотилия боевых лодок-прау, на носу каждой из них стояла медная пушка. В окружении военных прау плыли лодки, где под надутыми шелковыми навесами восседали вельможи.

Первым на борт английского корабля ступил брат султана, привезший дары от своего царственного родственника. На следующий день Дрейк ответил султану равной любезностью. К счастью, у него на борту тоже был брат, которого можно было отправить на берег во главе посольства.

Прием у султана произвел на гостей сильное впечатление. Султан восседал в приемном зале под вышитым клоутом навесом, окруженный множеством придворных и шестидесятью мудрыми советниками. Страшного вида телохранители стояли за тронем, обнажив сабли, а паж обисвал султана всером, украшенным сапфирами. Торжественность приема подчеркивалась тем, что рядом с

троном султана стояли турецкие послы в алых халатах и высоких тюрбанах: победив португальцев, султан Тернате стал надеждой мусульманского мира, встревоженного португальскими захватами.

Описание одежды, золотых украшений и драгоценных камней султана занимает в записках Флетчера целую страницу. Это был самый настоящий, желанный Восток — пахнувший благовониями, пропитанный ароматом пряностей и усыпанный золотом. Дрейк мог радоваться своей предусмотрительности — расшитые камзолы, которые он приказал своим офицерам держать в сундучках и беречь от плесени, ничем не уступали одежде португальцев. Англичане платили султану за пряности награбленным золотом и серебром, платили щедро, и обе стороны — редкий случай в истории отношений азиатов с европейцами в те времена — были довольны друг другом и мечтали о том, чтобы эти отношения продолжить в будущем. Осторожные предупреждения турецких послов, знавших действительную цену заверениям европейцев в дружбе, не достигали ушей великого султана. Единственное, что омрачало пребывание Дрейка в Тернате, была невозможность посетить султана с визитом. Как уже говорилось в начале этого раздела, Дрейка попросту не пустила на берег команда.

Отойдя на несколько дней от гостеприимного Тернате, англичане вытащили «Золотую лань» на берег какого-то островка и в последний раз занялись ремонтом. Все удивляло их здесь: и громадные летучие мыши, и светящиеся насекомые, превращавшие ночной лес в город в праздничном фейерверке, и вкус крабов, которые бегали по песку и даже взбирались на пальмы. Закончив ремонт, двинулись было дальше. И тут 9 января 1580 года путешествие чуть не закончилось трагически.

До сих пор судьба хранила «Лань», и она миновала сотни скал, не задев ни одной из них. А здесь, как только отчалили от островка, налетели на риф. К счастью, днище выдержало, погода была тихая и остров близко. Дрейк приказал сбросить за борт восемь пушек и часть груза гвоздики. (Корабль был так нагружен, что Дрейк еще на Тернате вынужден был высаживать матросов, взятых с испанских судов.) Восемь часов моряки пытались стащить корабль со скалы, и лишь изменившийся ветер помог им.

Как записал в дневнике Флетчер, «то было специальное знамение Господа».

Приставала «Золотая лань» и к Яве, где состоялась встреча с местными владетелями. Весть о прибытии врагов португальцев неслась от острова к острову, обгоняя Дрейка; оказываемый прием убеждал в том, сколь велика в Индийском океане и Южных морях ненависть к португальцам и сколько замечательных возможностей открывается здесь для их конкурентов. Правда, в широкой известности, которую обрела в Индийском океане «Золотая лань», таилась и опасность: рано или поздно эти слухи должны были дойти до португальцев. И уже на Яве Дрейка предупредили, что прибывшее недавно из Индии судно увидело в океане несколько больших каравелл, спешащих сюда.

Сократив стоянку на Яве, Дрейк пустился напрямик через Индийский океан, стараясь держаться в стороне от торговых путей. Теперь у него была лишь одна цель — добраться до дому. Ни о каких пиратских набегах, ни о каких авантюрах и речи быть не могло. «Золотая лань» могла стать легкой и сказочно богатой добычей для любого португальского или испанского военного корабля. Наконец 26 сентября 1580 года, пробыв в плавании два года десять месяцев и одиннадцать дней, «Золотая лань» благополучно прибыла в Плимут. Дрейк стал первым капитаном, который обошел земной шар, сохранив при этом жизнь большинства матросов, ушедших с ним на «Пеликане». Ведь Магеллан, как известно, домой не вернулся.

Трудно преувеличить славу, доставшуюся на долю Дрейка. «Мой дорогой пират» называла его королева, вкладывая в эти слова все возможное расположение и благодарность к путешественнику. «Золотая лань» стала объектом поклонения. Более ста лет, пока не сгнила, стояла она у причала на Темзе, и ее как одну из самых главных достопримечательностей Англии показывали гостям. Из досок ее палубы было изготовлено кресло; подаренное королем Карлом II Оксфордскому университету, оно и ныне стоит там.

Сам Дрейк был осыпан почестями англичан и, естественно, проклятиями испанцев. Испанский посол в Лондоне официально именовал его «главным вором». Королева

и лорды, умевшие смотреть в будущее, лишь улыбались. Королева не хотела еще начинать войну с Испанией.

В английских книгах о Дрейке рассказывается, что ранней весной следующего года королева во время торжественного приема подозвала к себе посла своего «возлюбленного брата», короля Испании, взяла его за руку, а другую свою руку возложила на плечо коленопреклоненному Дрейку и произнесла:

— Поднимись, сэр Френсис Дрейк!

Так Дрейк стал рыцарем.

Посол не посмел вырвать руку.

Действительность была чуть прозаичнее. В последний момент королева передала меч французскому послу, который и завершил церемонию.

Дрейк еще не раз отличится на службе королевы. Он разгромит испанский флот в Кадисе, будет одним из победителей «Непобедимой армады» и умрет на борту корабля во время большого похода к берегам Латинской Америки.

В заключение раздела — один парадоксальный факт. На памятнике Дрейку, стоящем в немецком городе Оффенбурге, великий пират изображен с цветком в руке. Это цветок картофеля. Надпись на постаменте гласит: «Сэру Френсису Дрейку, распространившему картофель в Европе. Миллионы земледельцев мира благословляют его бессмертную память. Это помощь беднякам, драгоценный дар Божий, облегчающий горькую нужду».

## За манильским галионом

Энтузиазм, охвативший Англию после возвращения «Золотой лани», способствовал тому, что у капитанов, объявивших о намерении следовать по стопам Дрейка, не было отбоя от желающих отправиться с ними. Да и самих таких капитанов было немало. Одни из них были удачливы, другие — нет. Редко кому из них удавалось пройти дальше Карибского моря, и многие украсили собой виселицы в испанских владениях. Более других повезло Томасу Кавендишу, молодому вельможе, который сблизился с некоторыми из спутников Дрейка и начал склонять их принять участие в новом плавании, полагая, что их присутствие на борту — лучшая гарантия успеха.

Положение Кавендиша облегчалось тем, что Англия находилась в состоянии войны с Испанией и не надо было устраивать секрета из подготовки к путешествию. Продав свое имение, Кавендиш набрал достаточно денег, чтобы оборудовать два небольших корабля. Третий корабль был куплен компаньонами. Флагманский корабль звался «Желанием» и был в полтора раза больше «Золотой лани». Кроме него в море вышли «Удовлетворение» водоизмещением шестьдесят тонн и «Хью Галант» — барк с косыми парусами водоизмещением сорок тонн. На барке плыл Френсис Притти, эсквайр, перу которого принадлежит отчет о путешествии, названный по обычаю тех времен длинно и помпезно: «Восхитительное и Благодатное путешествие богобоязненного мастера Томаса Кавендиша».

Кавендиш не пожалел денег и погрузил на корабли припасы на два года пути. Команду он набрал опытную: из ста двадцати трех матросов и офицеров каждый десятый побывал в плавании с Дрейком. В отличие от Дрейка, стремившегося показать своим спутникам, что, делясь с ними добычей, он оказывает им милость, Кавендиш еще до отплытия заключил соглашение с командой, в котором точно указывалась доля каждого в ожидаемых прибылях. Кавендиш полагал, что таким образом он избежит от возможных вспышек недовольства и попыток мятежа. Будущее, однако, не оправдало его надежд.

Сама королева официально прислала Кавендишу пожелания счастья в пути, и 21 июля 1586 года, менее чем через шесть лет после возвращения Дрейка, маленькая эскадра отправилась в путь.

Если не считать цинги, погубившей нескольких матросов, да неудачной стычки с африканцами у берегов Сьерра-Леоне, путешествие до Бразилии и дальше на юг прошло без особых приключений. В Магелланов пролив вошли 6 января 1587 года, и тут начались неожиданности.

По берегу бегали оборванные, изможденные люди, махали руками, звали на помощь. Когда их доставили на корабль, оказалось, что несчастных в общей сложности двадцать четыре человека, в том числе две женщины. Они были испанцами, но, вероятно, не слишком огорчились, узнав, что попали в плен к злейшим врагам, — настолько

тяжелым было их положение. А виноват в постигших их бедах был не кто иной, как Френсис Дрейк.

Когда вести о деяниях Дрейка достигли Испании, король Филипп, как уже говорилось, решил принять меры. Был, в частности, издан декрет, по которому любое открытие в Америке объявлялось государственной тайной. Испанцев поразила та легкость, с которой Дрейк прошел пролив. Ведь после Магеллана никому не удавалось благополучно миновать его извилистый фарватер. Гибли или возвращались ни с чем суда, ведомые лучшими кормчими. Не удалось пройти там и кораблям, посланным Кортесом. Для того чтобы решить эту загадку, вице-королю Перу было приказано снарядить специальную экспедицию под руководством толкового капитана.

Выбор пал на дона Педро Сармиенто, открывателя Соломоновых островов, флагманский корабль которого «Капитан» был не так давно захвачен Дрейком. Сармиенто не только нашел западный вход в пролив, но и благополучно прошел его и привел свою эскадру в Испанию. Филипп II был доволен: Сармиенто был первым настоящим испанцем (Магеллан, португалец, не в счет), которому удалось пройти через пролив.

И тогда в голове Сармиенто родилась идея, соблазнившая Филиппа. Он предложил поставить в проливе крепость и закрыть его таким образом для чужих кораблей. Через три года эскадра Сармиенто, нагруженная припасами, с большим отрядом солдат и колонистов подошла к Магелланову проливу. У восточного входа в пролив было построено укрепление, названное «Номбре де Хесус». Оставив там гарнизон в сто пятьдесят солдат, Сармиенто проследовал далее и в самом узком месте пролива, в сорока пяти милях от первой крепости, заложил город и форт под названием «Эль Сьюдад дель Рей Фелипе» — город короля Филиппа. Там Сармиенто поселил четыреста солдат и колонистов, а также тридцать женщин и снабдил их восьмимесячным запасом продовольствия. После этого он с чистым сердцем вернулся в Испанию, не подозревая, что открыл одну из самых трагических страниц в истории испанской колонизации Нового Света.

Колония, основанная Сармиенто в проливе, просуществовала два года. Испанцы сначала пытались пахать каменистую землю и выращивать ячмень, привезенный с



*Томас Кавендиш*

собой, но дожди смывали семена, а вялые ростки гибли под холодным ветром. Когда припасы подошли к концу, колонисты начали собирать улиток и раковины и попытались ловить рыбу. Они умирали от цинги и дизентерии, юсвали с индейцами Огненной Земли, которые совершали на крепость набеги. Испанец Эрнандо, попавший на борт

«Желания», рассказывал Кавендишу, что они «подыхали как собаки в своих одеждах и своих домах» до тех пор, пока воздух не пропитался смрадом настолько, что все, кто мог передвигаться, покинули крепость и побрели к Атлантическому побережью. Здесь они объединились с жителями первой крепости и еще целый год существовали кое-как, собирая то, что выбрасывал на берег океан, выкапывая корни и иногда подстреливая чашк.

Последние двадцать четыре оставшихся в живых испанца решили уж было пробираться пешком на север, к далеким испанским поселениям в устье Ла-Платы, когда появились паруса кораблей Кавендиша. С ужасом англичане слушали рассказы испанцев и, не найдя в бухте даже пресной воды, назвали ее Портом голода. Это название сохранилось за ней по сей день.

В городе короля Филиппа Эрнандо показал, где зарыты пушки. Пока в крепости еще сохранялось подобие дисциплины, последний ее комендант приказал пушки спрятать. Англичане вырыли из земли эти орудия — калибр их был больше, чем у корабельных, и пушки пригодились затем в нападениях на испанские галионы.

Напоследок англичане обошли пустые дома. В распахнутые двери проникал зябкий ветер и шевелил остатки камзолов на скелетах идадьго. На дальних холмах горели костры — огнеземельцы наблюдали за кораблем, но не приближались. Хоронить останки испанцев англичане не стали.

По пути через пролив Эрнандо сказал Кавендишу, что где-то здесь на скалах лежит разбитый английский корабль. Оказалось, что это «Мэриголд» — пропавший без вести корабль из эскадры Дрейка.

24 февраля 1587 года вышли в Тихий океан. Проплывая мимо берегов Чили, Кавендиш ежедневно устраивал боевые тревоги, не жалел пороха для обучения канониров и тщательно экзаменовал кормчих. Все виденное он заносил в журнал. Если Дрейк мчался вперед, чтобы открыть неизвестные земли, то Кавендиш добросовестно готовил почву для торговцев и воинов.

На чилийском берегу английский отряд встретил двести конных испанцев. Противники не решились на бой и завязали переговоры, во время которых, к негодованию Кавендиша, выступавший в роли переводчика Эрнандо

перебежал к соотечественникам. Потом удалось захватить два испанских судна. Но, взяв с них добычу, Кавендиш не отпустил их, как делал ранее Дрейк. Шла война с Испанией, и Кавендиш сжег и корабли, и весь груз. Затем ему удалось захватить штурмом город Пайту и сжечь в нем более двухсот домов.

Так англичане продвигались к северу, пока не захватили 9 июля испанский корабль, кормчий которого сказал, что вскоре в этих краях ожидают прибытия манильского галиона. Эта новость стоила всех испанских кораблей, вместе взятых.

\* \* \*

Добычей английских и голландских пиратов были различные испанские и португальские корабли. Но наиболее желанным призом для любого пирата были манильский галион или каррака из Макао (Аомынь). Эти корабли, вернее, типы кораблей появились в результате эволюции в морском деле, вызванной потребностями перевозки громадных ценностей и борьбой с пиратством.

Из Карибского моря в Испанию ходили каравеллы и обычные галионы. С развитием морского разбоя их приходилось все чаще объединять в караваны и отправлять под охраной военных судов. В Тихом и Индийском океанах долгое время опасаться приходилось лишь местных пиратов, которые могли напасть на небольшой корабль, но никогда не трогали крупные суда. Пересечь же Тихий океан по пути с Филиппин — самой дальней колонии испанской короны — больше шансов было у крупного корабля, которому не был страшен шторм и который в бою должен был победить любое враждебное судно. Так появились морские монстры — манильские галионы, или государственные нао, — мечта каждого пирата, но мечта почти недостижимая.

Датой «рождения» манильских галионов можно считать 1571 год, когда испанский король приказал для обеспечения надежности перевозок отправлять с Филиппин в Мексику лишь один корабль в году. Доверить такой ответственный рейс можно было, конечно, лишь очень имущественному и хорошо вооруженному кораблю. Правда, желание создать «сверхкорабль», который смог бы за один

раз перевезти все ценности, накопленные в колонии за год, привело к тому, что на первом месте стояла вместимость галиона — скоростью и маневренностью пришлось пожертвовать. Кроме того, галионы практически не могли передвигаться при противном ветре. Но зато размеры их действительно поражали.

Мы привыкли к тому, что каравеллы XV — XVI веков, на которых были сделаны великие географические открытия, были миниатюрными скорлупками, в трюмы которых с трудом помещались припасы для долгого пути и уж совсем непонятно как — награбленная добыча. Но если бы сегодня в любой порт зашел манильский галион, его размеры вызвали бы уважение у наших современников. Манильские галионы были неуклюжи и громоздки, в плане они схожи с яйцом, высота их часто равнялась длине. Это достигалось тем, что над четырьмя палубами галиона возвышались еще кормовые и носовые надстройки, подобные башням. Борта этих кораблей были до метра в толщину, и в прорезанных в них квадратных отверстиях поблескивали широкие дула медных пушек. Помимо пушек галионы снабжались катапультами. Галионы были украшены резьбой и позолотой; если прибавить к этому высокие фонари на столбах и множество флагов, знамен и вымпелов, размером чуть ли не в парус, да геральдические изображения на самих парусах, зрелище будет достаточно внушительным.

Впечатление, которое производили манильские галионы, усиливалось тем, что их красили в разные цвета. Мы представляем себе эти корабли большей частью по гравюрам и потому часто забываем об их расцветке, как забываем о том, что греческие мраморные статуи тоже раскрашивались. «Мне представляется одной из самых странных тайн истории невозможность восстановить краски прошлого... — пишет английский историк К. Уилкинсон. — Только недавно в газетах бушевал спор о цвете глаз Марии Шотландской. Современные свидетельства спорны. И я думаю, что если люди, окружавшие одну из самых прекрасных женщин того времени, не были уверены в цвете ее ярких глаз, то не следует ожидать точности в описании красок, которыми были покрыты борта их кораблей. И все-таки можно полагать, что борта были чаще всего полосатыми — белыми и зелеными,

черными и белыми, красными либо, реже, цвета дерева. Орудийные палубы красились зеленой или красной краской (как и во времена Нельсона), а стены кают были зелеными».

В начале марта к Маниле стекались суда из разных районов Филиппин, из Южных морей, от Малакки и Молукк. Начинался большой торг, во время которого привезенные местными торговцами товары скупались испанцами. В торге принимали участие и представители короны, которые имели право тратить на закупку товаров часть денег, полученных с населения в качестве налогов. Таким образом, груз манильского галиона — государственного нао — состоял частью из товаров, собственником которых был король Испании. Некоторые трюмы передавались Консуладо — торговой корпорации. Стоимость товаров, которые разрешалось грузить в эти трюмы, первоначально ограничивалась четвертью миллиона песо при условии, что прибыль не превысит ста процентов. Вскоре, правда, эта квота была поднята до трех четвертей миллиона, а практически купцы перевозили значительно большие ценности, да и прибыли были выше. Кроме того, капитан судна и члены команды также имели право погрузить свое добро.

Груз манильского галиона состоял из золота, шелка, драгоценных камней (среди которых выделялись китайский жемчуг, бирманские рубины и сапфиры с Цейлона), слоновой кости, мускуса, ковров, благовоний, говорящих попугаев, резных шкатулок из сандалового дерева, китайского фарфора, пряностей и многого другого.

В середине июня после богослужения в соборе и молебна на борту, после шумного праздника в городе, под фейерверк и канонаду галион поднимал паруса. Сотни людей провожали его до выхода из манильской гавани — Коррехидора, на палубе играл оркестр.

Галион шел на север, пока не достигал Японского течения (Курисио), а затем поворачивал к востоку. Путешествие было очень долгим. Иногда галион добирался до Америки семь-восемь месяцев, а так как большую часть времени его пассажиры и команда не видели берегов, то лишения, которым они подвергались, даже трудно представить. Хотя существовали определенные нормы, которыми руководствовались капитаны, снаряжая корабли того

времени, даже соблюдение их не спасало команду от цинги, дизентерии и других болезней. Основной пищей моряков были сухари, солонина и сыр; кроме того, на английских кораблях положено было выдавать матросам галлон пива в день, а на испанских или португальских — вино. Но за месяцы пути пиво скисало, вино превращалось в уксус, солонина протухала, плесневели сыр и сухари. Подсчитано, что к моменту, когда показывались берега Америки, галионы теряли до пятидесяти процентов команды и пассажиров.

Если все складывалось благополучно, то поздней осенью галион бросал якорь в Акапулько, в Мексике, где его уже с нетерпением ждали и где в честь его прибытия устраивалась большая ежегодная ярмарка, на которую за сотни миль съезжались испанские купцы. Прибыли часто превышали двести процентов, и тот, кто выживал в путешествии, богател.

Весной следующего года галион отправлялся в обратный путь. Он вез на Филиппины новых чиновников, торговцев, искателей приключений, королевскую и частную почту, товары из Испании и, что самое главное, деньги, вырученные за товары манильских купцов, а также так называемую Реал Ситуадо — королевскую дотацию Филиппинам, жалованье солдатам и чиновникам, без которой колония не могла бы долго продержаться. Деньги помещались в окованных железом сундуках, и добраться до них можно было только через люк в капитанской каюте — иного пути в сокровищницу галиона не было. Всего в сундуках находилось до трех миллионов восьмидесяти монет (мексиканских долларов или песо). И если галион не достигал Филиппин, то это было ударом не только по торговцам и мелким вкладчикам, но и по филиппинской государственной машине.

Обратный путь галиона, как и путь к Америке, был одним из наиболее тщательно охраняемых секретов испанской короны и, как свойственно таким секретам, вскоре стал достоянием пиратов. Галион шел на юг, пока не достигал широты 13 или 14 градусов, а затем брал курс на запад, к острову Гуам; отсюда начинался опасный отрезок пути, потому что в Южных морях появились

голландские и английские пираты, подбиравшиеся в поисках желанной добычи даже к Коррехидору.

Врагами галионов кроме пиратов были тайфуны, унесшие немало больших кораблей, и рифы. Порой проходило два или три года, прежде чем манильский галион выходил в плавание. Однажды прошло пять лет без галиона, и отсутствие денег в филиппинской казне привело колонию к банкротству. Наконец, как ни странно, «недругами» манильских галионов оказались несуществующие Серебряный и Золотой острова. Эти легендарные земли лежали якобы к юго-востоку от Японии в Тихом океане, и мало кто из командиров галионов удерживался от соблазна потратить несколько дней на поиски этих земель. Дело дошло до того, что в 1741 году испанский король был вынужден издать специальный указ, запрещающий манильским галионам искать эти острова.

Прошло всего два года, и громадный галион «Командонга» все-таки отклонился от пути, чтобы попытаться счастья. И надо же было так случиться, что в том же районе искал те же самые острова английский путешественник (и пират) Джордж Энсон на военном корабле «Центурион». После ожесточенного боя испанский гигант был взят на аборт и ограблен, причем добыча с лихвой оправдала все расходы на четырехлетнее путешествие Энсона. С тех пор галионы не осмеливались нарушать королевский указ.

Другими знаменитыми кораблями XVI—XVII веков были карраки из Макао. Карраками их называли голландцы и англичане, а португальцы, которым принадлежали эти корабли, именовали их так же, как испанцы манильские галионы, — нао.

Отличались карраки от манильских галионов тем, что были крупнее, — их, пожалуй, можно было назвать самыми крупными из европейских судов. Каррака была слабо или вообще не вооружена, ее мореходные качества были еще хуже, чем у манильского галиона, зато она была очень устойчива в шторм и считалась почти непотопляемой.

Любопытна эволюция размеров каррак. До 1540 года они были водоизмещением триста-четырееста тонн, то есть не так уж и велики. Лет через пятнадцать их водоизмещение выросло до девятисот тонн, причем они почти



*Капитан Джордж Энсон*

всегда были перегружены и их мог настичь в море любой корабль. После того как несколько каррак погибло от рук пиратов, король Португалии Себастьян издал в 1570 году указ, по которому водоизмещение нао не должно было превышать четырехсот пятидесяти тонн. Но, когда Португалия была присоединена к Испании (в 1581 году), об этом указе быстро забыли. Желających нагрузить корабли своими товарами было много, и постепенно водоизмещение каррак стало вновь увеличиваться и к концу века достигло тысячи двухсот тонн. Знаменитый корабль «Святая Тереза», уничтоженный голландцами в 1639 году, был даже несколько больше, а захваченная англичанами у Азорских островов каррака «Богородица», возвращавшаяся из Индии, имела водоизмещение тысячу шестьсот тонн — не так уж мало и по современным меркам.

Как и галионы, португальские карраки были чаще всего четырехпалубными, почему их и прозвали позднее деревянными башнями. Для постройки каррак в Бирме покупалось тиковое дерево, которое почти не боится червя; в докладе, посланном из Манилы в Испанию в 1619 году, говорилось, что корабли, построенные в Португальской Индии, не только значительно дешевле, чем построенные на Филиппинах, но могут служить в десять раз дольше. Самой знаменитой из португальских каррак была «Пять ран Христа», построенная в Гоа, которая совершила между 1560 и 1584 годами восемь путешествий в Европу — рекорд, почти немыслимый для тех лет.

Раз в году, в апреле или мае, каррака грузилась в Гоа тканями, стеклом, часами, португальскими винами, хлопком и другими индийскими и европейскими товарами. Затем она брала курс на Малакку, где часть груза обменивалась на пряности, сандаловое дерево, алоэ и прочие редкости из Сиамы и Малакки. Дальнейшее расписание движения зависело от того, успеет ли корабль захватить попутный муссон. Прибыв в Макао и разгрузившись, каррака стояла там долго — иногда до года, так как для дальнейшего плавания необходимо было обменять привезенные товары на китайский шелк, на который был большой спрос в Японии. Поскольку в те времена прямая торговля между Китаем и Японией была закрыта, португальцы были основными посредниками между этими странами. Шелк закупался на ярмарке в Кантоне (Гуанчжоу), которая проходила дважды в год — в январе и июне, и доставлялся на джонках в Макао.

Последний этап путешествия занимал меньше месяца, и в конце августа каррака обычно уже прибывала в Японию. Еще через два-три месяца, продав в Нагасаки шелк и товары из Южной Азии, корабль уходил обратно в Макао. Помимо серебра из Японии вывозили медь и ремесленные изделия, которые высоко ценились в Европе и Индии: разрисованные ширмы, лаковые изделия, мебель, кимоно, мечи и так далее. В Макао часть серебра оставляли для уплаты за шелк, жемчуг и фарфор, закупавшиеся для отправки в Гоа. Прибыли в этой многоступенчатой операции были огромны. Не говоря уж о прочих товарах, серебро было в Китае в несколько раз дороже, чем в Японии, а китайский шелк давал несколько сотен

процентов прибыли, когда его привозили в Японию. Наконец, фарфор очень высоко ценился в Европе.

Японцы называли карраку из Макао черным кораблем, потому что в отличие от каравелл и галионов ее борта были окрашены в черный цвет. Сохранилось несколько японских ширм с изображением каррак — японские вельможи часто заказывали такие ширмы лучшим художникам того времени.

Каррака была не меньшим соблазном для пиратов, чем манильский галион. Молва о богатствах, перевозимых на карраках, шла по всей Азии. Голландский фактор в Хирадо (Япония) писал в 1610 году: «Корабль, приходящий из Макао, несет на борту обычно 200 и более торговцев, которые сходят на берег, и каждый нанимает себе дом, в котором живет со своими слугами и рабами. Они не считаются с расходами, и для них нет ничего недоступного. Порой за месяцы, проведенные ими в Нагасаки, они тратят более чем 250 или 300 тысяч монет, но прибыли их неизмеримо выше».

Карраки были приспособлены к тому, чтобы выдерживать жестокие штормы: известно, что за все годы лишь одна каррака утонула во время тайфуна. Главной опасностью для них были, особенно с XVII века, английские и голландские пираты, тем более что отыскать карраку, путь которой пролегал вдоль населенных и известных мореплавателям берегов, было куда легче, чем найти галион в просторах Тихого океана. В результате в 1618 году вышел запрет на отправку ежегодной карраки из Гоа в Японию. И с тех пор туда отправлялась эскадра из быстроходных навет и галионов водоизмещением тонн двести-триста.

Из того, что сказано здесь о манильских галионах и карраках, не следует, конечно, делать вывод, будто испанцы и португальцы явились пионерами в строительстве морских гигантов. Громадные торговые корабли были известны в Азии уже две тысячи лет назад. Античные авторы рассказывают о китайских кораблях огромных размеров и вместимости. В древних хрониках самих китайцев неоднократно говорится о судостроительных талантах народа юэ и его соседей, живших на границе Китая и Вьетнама. Именно на кораблях этих

«Южных варваров» китайские мореходы доходили до Индии.

После того как на рубеже нашей эры азиатские мореплаватели научились пользоваться периодичной устойчивостью господствующих ветров в Индийском океане, большие корабли стали часто появляться в Бенгальском заливе и в Южных морях. Известно, что некоторые из них могли брать на борт до шестисот пассажиров и множество грузов. Любопытные свидетельства очевидца дошли до нас в описании странствий китайского пилигрима Фа Яня, который в 413 году решил возвратиться домой из Индии морским путем. В пути он несколько раз пересаживался с корабля на корабль: морские пути были обжиты, и корабли заходили в порты регулярно. Большое судно, на котором Фа Янь плыл с Ланки к Яве, имело на борту более двухсот пассажиров и массу товаров. Оно, вероятно, принадлежало одному из государств Юго-Восточной Азии. С Явы Фа Янь также плыл до Китая на большом торговом корабле.

Примерно в 600 году китайский корабель Ян Су начал строить пятипалубные суда, высота которых от киля до верхней палубы достигала тридцати метров. Такие корабли имели даже водонепроницаемые переборки, что изумило знавшего толк в таких вещах Марко Поло. В XV веке китайская морская экспедиция под командованием Чэн Хо, состоявшая из тридцати тысяч моряков, достигла восточного побережья Африки. Восточноафриканское государство Малинди, воспользовавшись случаем, направило в Китай послов. Интересно, что послы везли в качестве подарка жирафа, перевозка которого, как известно, требует достаточно места и даже сегодня связана со значительными трудностями. Из бирманских и ланкийских источников можно заключить, что перевозка слонов в Индийском океане также не была исключительным явлением.

Хотя после путешествия Чэн Хо мореплавание в Китае, лишившись государственной поддержки, пришло в упадок, а империи Юго-Восточной Азии, в которых строились корабли-колоссы, рухнули, все же в Южно-Китайском море можно было встретить крупные местные корабли. Эти суда, которые европейцы называли общим (при этом весьма неточным) словом «джонки», порой не уступали

самым крупным карракам и галионам. Как китайские, так и португальские источники указывают на то, что китайские морские джонки в XVI веке достигали трехсот-четырехсот тонн водоизмещения, а большие военные джонки были трехпалубными и команды их насчитывали две тысячи человек. По свидетельству иезуитов, они в 1580 году видели в Японии корабли, достигавшие размера нао — карраки из Макао. Когда в 1512 году португальцы осаждали Малакку, им удалось потопить корабль, на котором была тысяча солдат и от бортов которого отскакивали ядра португальских бомбард. «Было удивительно видеть, — сообщал португальский адмирал Фернан Переш да Андраде, — что мое “Благовещание” рядом с ним вовсе не казалось настоящим кораблем».

Не уступая европейским судам в размерах, китайские и японские корабли, однако, были хуже по маневренности и военным качествам. Известно, что японцы, собираясь в морской поход против Кореи в 1592 году, настойчиво просили португальцев выделить две настоящие карраки и отказ португальцев привел к обострению их отношений с Японией.

Итак, в XVI—XVII веках жертвами пиратов были громадные тихоходные торговые корабли, из которых самыми знаменитыми и желанными были манильский галион и каррака из Макао. Кроме них товары перевозились на галиотах, наветах и других судах, среди которых не последнее место занимали корабли, построенные в Китае и Японии. Пираты же предпочитали выходить в море на небольших каравеллах или даже одномачтовых ботах водоизмещением не более двухсот тонн. Им не нужны были обширные трюмы, потому что серебро, золото и даже пряности занимали не так много места. Большая скорость, многочисленная отважная команда, готовая пойти на abordаж, разборные боты, которые, как собаки впереди охотника, носились впереди пиратского корабля, высматривая добычу, — все это давало изрядные преимущества морским разбойникам.

\* \* \*

4 ноября 1587 года, когда корабли Кавендиша, дрейфовавшие у берегов Калифорнии, почти потеряли надежду

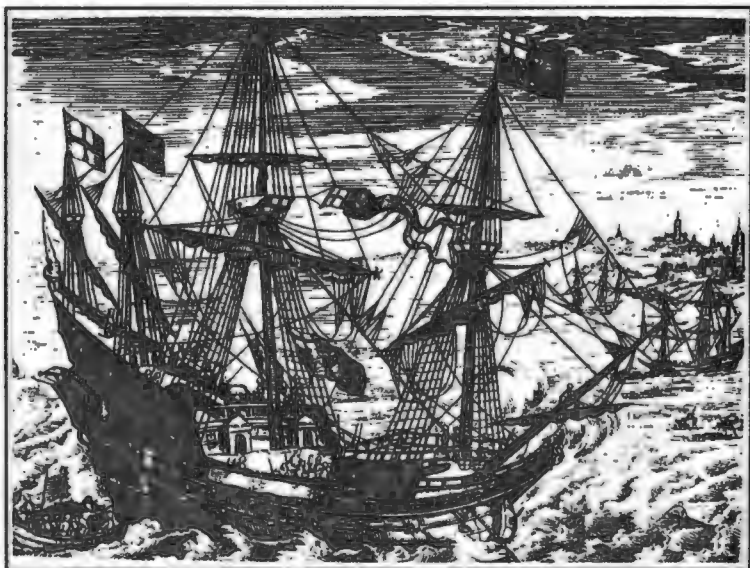
истретить манильский галион, матрос, сидевший в марсоной бочке, затрубил, а затем закричал: «Парус!» Вскоре с пиратских кораблей уже хорошо был виден галион, даже издали поражавший размерами. Это была «Святая Анна», о которой манильский епископ Доминго де Салазар сказал: «Это самый богатый из кораблей, который когда-либо покидал наши острова». Он был более семисот тонн водоизмещением.

«К вечеру мы догнали его и дали залп из всех наших больших пушек и затем выстрелили из всех мушкетов. Затем приблизились к этому кораблю — собственности короля Испании». Правда, первая попытка высадиться на галион не удалась. Тогда, пишет Притти, «мы подняли вновь паруса и еще раз выстрелили из всех пушек и мушкетов, убив и ранив многих. Но их капитан, будучи мужественным человеком, продолжал бой и не сдавался. Тогда наш генерал Кавендиш приказал трубить в трубы и этим воодушевлять наших людей, и мы еще раз выстрелили из всех пушек, пробив борта и убив многих людей».

Бой продолжался более пяти часов. Подвижные английские суда, вооруженные тяжелой артиллерией, смогли проломить ядрами борта галиона, и громадный корабль начал медленно погружаться. «И галион, подвергаясь опасности утонуть, потому что некоторые ядра поразили его ниже уровня воды, выбросил флаг сдачи и просил о милости, чтобы наш генерал спас их жизни и взял их товары, и потому они сдались нам».

Кавендиш приказал капитану галиона прибыть на шлюпке на «Желание» вместе с офицерами. Пленники были вынуждены сообщить о том, какие грузы они везут, и остались заложниками, а Кавендиш отправил на «Святую Анну» призовую команду, поднявшую там английский флаг и начавшую обыск. Пираты сразу же сняли с галиона сто двадцать две тысячи золотых монет, много шелка, благовоний, жемчуга, фарфора и других ценностей.

Так как Кавендиш дал слово помиловать испанцев, среди которых были женщины и дети, он взял галион на буксир и дотащил его до бухты Порто Сегуро, где испанцы вошли на берег. Кавендиш передал им паруса галиона, чтобы они могли сделать себе палатки, и некоторое количество досок, необходимых для постройки лодки.



*Английский военный корабль елизаветинской эпохи*

Затем грабеж галиона продолжился. Англичане выбирали лишь самое ценное. И тут оказалось, что правилами дележа, о которых договорились еще в Англии, отнюдь не все довольны.

Вот что говорится о последующих событиях в записях Притти: «Затем мы приступили к перевозке грузов и дележу нашего сокровища, выдавая каждому причитающуюся ему долю. Но во время дележа восьмого числа ноября месяца многие из команды начали бунтовать против нашего генерала, особенно те, кто был на “Удовлетворении”, но тем не менее после некоторого времени они были успокоены».

Кавендишу удалось успокоить моряков, увеличив их долю за счет шелка, фарфора и пряностей; золото же он предпочел сохранить для себя и королевы.

Отправляясь через Тихий океан, Кавендиш забрал с галиона двух японцев и трех филиппинцев, а также португальца, который побывал в Кантоне. Теперь Кавендиш был обеспечен информацией куда лучше, чем Дрейк.

Корабли Кавендиша были уже доверху нагружены, а на галионе оставалось еще более пятисот тонн ценных грузов. Чтобы не оставлять ничего испанцам, Кавендиш приказал полить палубу и надстройки «Святой Анны» смолой и поджечь галион.

Клубы черного дыма, охватившие судно, несли к песчаному пляжу, на котором столпились испанцы. Плакали женщины. Торговцы, еще вчера богатейшие люди Филиппин, отворачивались от моря: огонь подбирался к тюкам бесценного шелка и мешкам с гвоздикой.

Кавендиш приказал выстрелить из пушки, отдавая последний салют гибнущему галиону, который уже весь был охвачен пламенем.

«Мы с радостью поставили паруса, чтобы скорее достичь Англии с попутным ветром; но, когда опустилась ночь, мы потеряли из виду «Удовлетворение»... Мы полагали, что они обогнали нас, но никогда больше их не видели».

Вероятно, Кавендиш не слишком сокрушался, потеряв корабль, на котором он только что подавил бунт. Через несколько лет стало известно, что у Гавайских островов примерно в это время разбился небольшой европейский корабль, с которого никто не спасся. Возможно, это и было «Удовлетворение».

Итак, Кавендиш отправился к Островам пряностей, а известия о его набегах тем временем поплыли в Испанию. Епископ Манилы Салазар жаловался королю: «Английский мальчишка двадцати двух лет от роду с ничтожно маленьким кораблем с сорока или пятьюдесятью спутниками нанес нам столь огромный ущерб и уходит восвояси, хохоча над нами». Епископу было из-за чего метать громы и молнии: на борту «Святой Анны» были и его товары. Епископу еще повезло, что его самого не оказалось на борту галиона. Не исключено, что Кавендиш захотел бы унести в Англию столь любопытный трофей.

Впрочем, в те дни, когда Кавендиш углубился в Тихий океан, оставив испанцев наблюдать, как догорает их галион, епископ находился в счастливом неведении относительно судьбы «Святой Анны». Зато на калифорнийском берегу разворачивались драматические события.

Поднявшийся к ночи ветер не только рассеял корабли Кавендиша, но и внес неожиданные коррективы в судьбу

оставленных на берегу испанцев. Когда начался проливной дождь, большинство их забрались под наскоро натянутую парусину, но несколько человек остались на берегу. Они смотрели на пламя, светившее, словно маяк, в океане, и обсуждали, что делать дальше. Положение их было тяжелым. Сюда почти никогда не заходили корабли. И если не заглянет случайно испанский пират — грабитель жемчужных отмелей, чтобы набрать воды и залатать паруса, то могут пройти годы, прежде чем кто-нибудь наткнется на тех из них, кто останется в живых. Вокруг расстилалась степь, а припасов Кавендиш оставил не так уж много. Как только продукты подойдут к концу, грозит голодная смерть.

Вдруг кто-то заметил, что огонек движется. Еще через полчаса стало ясно, что ветер медленно подгоняет догорающий галион к берегу. Тогда один из помощников кормчего, Себастьян Вичиано, решил рискнуть. В конце концов терять испанцам было нечего.

Набрав добровольцев из наиболее сильных моряков, умеющих плавать, он собрал их в той точке пляжа, куда приближалась «Святая Анна». Когда ее дно коснулось песка и галион начал медленно заваливаться набок, добровольцы во главе с Вичиано, держа в руках доски, бросились к кораблю. Некоторые погибли в волнах, но большинству удалось вскарабкаться на горящий корабль, и они начали отчаянную борьбу с огнем. Им помог в этом ливень.

Утро застало промокших, выбившихся из сил испанцев спящими на мокром песке и на дымящейся нижней палубе. У корабля выгорели все верхние надстройки и борта, но на уровне ватерлинии огонь был не столь активным, тем более что галион еще во время боя набрал много воды и погрузился метра на три ниже, чем положено.

Вичиано не ложился спать. Он облазил весь галион и обнаружил, что его днище цело. После совещания с капитаном и кормчим было решено попытаться восстановить корабль. И пока торговцы и прочие пассажиры без различия сана и положения таскали на берег мешки с подмокшим перцем и ящики с фарфором, пока расстилали на берегу рулоны тканей и сушили гвоздику, моряки принялись перестраивать галион. Пригодились доски, ос-

пиленные Кавендишем. Вытащили внутренние переборки и в конце концов нарастили борта, так чтобы вода не персхлестывала через них.

Последние ночи пришлось провести без крыши над головой: из палаток сшили паруса и подняли их на единственной не сгоревшей мачте. Часть груза оставили на берегу под охраной тех, кто не решился выйти в море на этом обломке корабля. Погода благоприятствовала жертвам Кавендиша, они медленно пересекли Калифорнийский залив и добрались до поселений в Мексике.

Вскоре пришли корабли и за оставленными на берегу людьми и грузами.

Себастьян Вичиано стал национальным героем. Король Испании официально благодарил его за находчивость, спасшую сотни тонн груза и двести человеческих жизней. А так как было известно, что товары, принадлежавшие самому Вичиано, были захвачены Кавендишем, то в компенсацию он был назначен одним из двух главных кормчих экспедиции, которая должна была открыть пролив Аниан — северный проход из Атлантического в Тихий океан.

Удивительно упорство, с которым и испанцы, и англичане верили в этот пролив, изобретенный картографами. Магическая власть карты и в последующие века будет оказывать роковое влияние на путешественников. Плоть до XIX века капитаны будут уходить с курса и подолгу бороздить океанскую пустыню в поисках островов и земель, изобретенных картографами в своих кабинетах. И неизвестно, какие из этих земель появились на картах в результате выкладок и внутреннего убеждения картографов, а какие — для того, чтобы как-то оправдать случайную кляксу.

Даже после того как и Дрейк, и Кавендиш благополучно возвратились домой, среди испанцев оставались упрямцы, которые утверждали, что англичане прорвались в Тихий океан через Аниан. Экспедиция была организована испанцами и потому, что великий враль, кормчий Хуан де Фука, вернувшись из плавания, заявил, что не только прошел Анианским проливом, но и видел, где тот соединяется с Атлантическим океаном. Де Фука стал компаньоном Вичиано в этом плавании. Они должны были найти и нанести на карту северный проход и построить

там крепость, чтобы англичане впредь этим путем не пользовались.

Экспедиция продолжалась до тех пор, пока матросы не взбунтовались под холодными дождями северной части Тихого океана. Впрочем, провал экспедиции не помешал Себастьяну Вичиано стать в 1602 году во главе эскадры, посланной для исследования калифорнийских берегов. Плавание было удачным, и многие из известных теперь в Калифорнии испанских названий, в том числе Сан-Франциско и Лос-Анджелес, были даны упорным капитаном Вичиано.

Пока испанцы, оставленные пиратами на пустынном берегу Калифорнии, изыскивали пути к спасению, Кавендиш спешил через океан. Как у Дрейка, у него оставался лишь один корабль, перегруженный добром и практически беззащитный перед любым большим военным кораблем испанцев либо португальцев. Но в отличие от Дрейка Кавендиш шел проторенными путями и потому решил несколько отклониться в сторону, чтобы познакомиться с главным испанским владением в Южных морях — Филиппинами.

По дороге остановились на Гуаме, где манильские галионы заправлялись пресной водой. Уходил оттуда Кавендиш быстрее, чем того желал бы, и на прощание обстрелял добродушных островитян из пушек. Правда, гуамцы уже были знакомы с действием аркебуз и пушек, так как встречались с испанцами, и при виде вспышки выстрела столь быстро ныряли в воду, что поразить их не удалось.

Затем показались Филиппины. Изображая из себя испанца, который послан манильским губернатором собирать дань с вождей племен, Кавендиш осторожно шел от острова к острову по длинной дуге архипелага. Только когда до Манилы оставалось несколько дней ходу, он открылся местным жителям, заявив, что он подданный всемогущей английской королевы и враг испанцев. Филиппинцы были обрадованы этим не меньше, чем султан Тернате — прибытием Дрейка. Они тут же стали уговаривать Кавендиша сообщая отправиться походом на Манилу. Кавендиш вежливо отклонил это предложение, так как у него были несколько иные планы, однако одарил вождей

острова Лусон награбленным у испанцев добром и расстался с ними в наилучших отношениях.

Манила в те годы была неукрепленным городом, потому что ей еще не грозили европейские конкуренты. Помимо местных жителей в ней обитали семьсот или восемьсот испанцев, которые весьма выгодно торговали с Макао, Китаем и малайскими государствами.

К разочарованию Кавендиша, когда он подошел к Маниле, оказалось, что о его прибытии уже оповещены. У входа в бухту стояли батареи, а берега патрулировали испанские отряды. Пришлось отказаться от набега на столицу Филиппин, и Кавендиш продолжал путешествие вдоль берегов Лусона, нанося его очертания на карту и наблюдая за тем, как по берегу скакали, чтобы не допустить высадки врага, испанские всадники да как испытывали огни на вершинах холмов, предупреждая о появлении английского пирата.

Наконец Кавендиш спустил шлюпку и отправил на ней пленного испанца с издевательским письмом к губернатору Филиппин, у которого, как назло, не было под рукой ни одного сильного корабля. В письме Кавендиш приказывал губернатору подготовить все золото, потому что он может ненадолго заглянуть в Манилу, а времени самому обыскивать дома и склады у него не будет. Единственное, что его удерживает от высадки, это то, что корабль его невелик и перегружен испанскими сокровищами.

Позволив себе развлечься подобным образом, Кавендиш покинул Филиппины и отправился к Индийскому океану. По дороге он бросил якорь в проливе между Явой и Суматрой, зная от спутников Дрейка, что местные государи хорошо относятся к врагам португальцев. Тут его ожидала непредвиденная встреча, которая имеет прямое отношение к дальнейшему рассказу.

Когда Кавендиш уведомил местного султана, что он хотел бы купить припасов на дорогу и согласен заплатить за них серебром и золотом, султан тут же выслал к нему встречу несколько прау, груженных товарами. Командовали прау два португальца. Эти португальцы, поднявшись на борт, вели себя очень дружелюбно, и было видно, что они рады появлению Кавендиша. И не только потому, что португальцы недолгоблюдали испанцев. Главное заключа-

лось в том, что они в настоящий момент не были слугами португальского короля, а являлись наемниками султана. Не прошло и ста лет со дня открытия Индии, а португальские фидалго, чувствуя, как быстро клонится к упадку Португальская империя, разбрелись по всей Юго-Восточной Азии, нанимаясь в армии и ко дворам местных властителей. Это был очень характерный и показательный факт, хотя неизвестно, смог ли тогда Кавендиш осознать его значение.

Притти записал в этот день в своем журнале: «Эти португалы приехали не к малой радости нашего генерала и всех остальных на корабле, потому что мы не видели ни одного христианина, который бы назвался нашим другом, уже целый год с половиной. Наш генерал отнесся к ним также хорошо, встретив их банкетами и музыкой. И они сказали, что не менее рады видеть нас, чем мы их. Они спрашивали, как дела у них в стране и что стало с домом Антонио, их королем, жив ли он еще или нет, — они так долго не имели вестей из Португалии, а испанцы сказали, что их король мертв».

На это Кавендиш ответил, что их король благополучно здоровствует и пользуется расположением английской королевы и что он, Кавендиш, прибыл сюда по договоренности с португальским королем для того, чтобы топить испанские корабли, что и делает. А пустил он ко дну кораблей восемнадцать или двадцать, точно и не припомнит.

Португальцы были этим удовлетворены.

На прощание Кавендиш передал через португальцев их султану три пушки. На английских кораблях эти пушки были балластом, а подарок оказался царским — в будущем на этого султана можно было рассчитывать.

Что касается рассказов о короле Антонио и его дружбе с королевой Елизаветой, то это была чистейшей воды ложь. Португалии как самостоятельного государства в те годы не существовало, и сведения, которыми располагали португальские наемники, были почти десятилетней давности. Еще в 1578 году португальский король Себастьян погиб во время военной экспедиции в Северную Африку. На португальский престол после его смерти претендовали два его родственника: дом Антонио, приор Мальтийского ордена, и король Испании Филипп II. Дома Антонио



*Английская королева Елизавета*

поддерживало большинство в португальских кортесах. Однако Филипп, заручившись поддержкой иезуитов и подкупив часть португальской знати, ввел в Португалию армию под командованием герцога Альбы. В апреле 1581 года кортесы под испанскими пушками провозгласили Филиппа королем Португалии. Вместе со страной в руки Филиппа перешли и португальские колонии. Получив испанцев в качестве «старших братьев», португальцы включили и их врагов: голландцев, которые добивались независимости, и англичан, готовившихся к решающим битвам с Филиппом.

Все это было известно Кавендишу, но, как видим, делиться своими сведениями с «португалами» он не стал.

Все время, пока Кавендиш шел через Индийский океан, он приводил в порядок свои записи и уточнял карты. Он был трудолюбив и последователен и привез массу конкретных сведений не только об Америке, но и о Филиппинах, вдоль которых провел смелую разведочную операцию, и о Яве.

На подходе к Плимуту «Желание» повстречалось с фламандским кораблем, и Кавендиш узнал, что только что завершился разгром «Непобедимой армады», посланной королем Филиппом для покорения Англии. Пожалев, что судьба не позволила ему принять участие в столь славном деянии, Кавендиш принялся писать отчет правительству.

«Я прошел вдоль берегов Чили, Перу и Новой Испании, и везде я наносил большой вред. Я сжег и потопил девятнадцать кораблей, больших и малых. Все города и деревни, которые мне попадались на пути, я жег и разорял. И набрал большие богатства. Самым богатым из моей добычи был великий корабль короля, который я взял у Калифорнии, когда он шел с Филиппин. Это один из самых богатых товарами кораблей, которые когда-либо плавали в этих морях. От Калифорнии я направился к Филиппинам».

В донесении чувствуется стремление доказать, что и он, капитан Кавендиш, внес свою лепту в поражение Испании. Чаще всего здесь встречаются слова «сжег и потопил», «сжег и разорил». И надо сказать, что Кавендиш правильно оценивал свою роль в борьбе с испанцами. Понимали, сколь велика эта роль, и те, кто устроил ему по возвращении торжественную встречу на Темзе.

\* \* \*

Кавендиш заслуженно стоит в одном ряду со знаменитыми победителями «Непобедимой армады». Он лишил короля Испании и Португалии почти двух десятков кораблей и золота, на которое можно было соорудить новые галионы. Он, и это не менее важно, расставил бакены на пути англичан, которые, порой вместе с голландцами, порой отчаянно враждуя с ними, скоро обживут Южные моря и Индийский океан.

Возвращение Кавендиша усилило энтузиазм торговцев, возбужденный еще плаванием Дрейка. Надо было спе-

шить: голландцы, становившиеся главными конкурентами, уже посылали корабль за кораблем вокруг мыса Доброй Надежды. Вслед за Хоутманом, пробившимся на восток в 1595 году, десятки хорошо вооруженных, крепких голландских кораблей ринулись за пряностями.

После некоторых затяжек, переговоров и споров в 1600 году в Лондоне была создана Ост-Индская компания, получившая торговую монополию в районе между мысом Доброй Надежды и Магеллановым проливом. Ненамного отстали голландцы, которые также поняли необходимость объединиться. Голландская Ост-Индская компания была учреждена в 1602 году, и первоначальный капитал ее был десятикратен больше, чем у англичан.

В 1601 году английская Ост-Индская компания отправила в плавание свою первую экспедицию. Для нее были приобретены четыре новых корабля, товары и даже специально отчеканены монеты на сумму более двадцати тысяч фунтов стерлингов для закупок в Азии. Командовал эскадрой Джеймс Ланкастер. Эскадра шла по пути Васко да Гамы: морское могущество пиренейских держав было уже подорвано настолько, что англичане могли смело начать наступление с другого фланга португальско-испанской обороны.

В 1603 году три из четырех кораблей Ланкастера вернулись, груженные перцем. Перца было столько, что цены на него в Англии катастрофически упали, и купцы, основатели и пайщики Ост-Индской компании, умоляли капитанов больше его не привозить.

23 декабря 1604 года четыре английских корабля, на самом большом из которых, «Красном драконе», плыл глава новой экспедиции Генри Миддлтон, бросили якоря у Явы. Они прорвались с запада к Молуккам и вступили в конфликт с голландцами, укрепившимися к тому времени на Бантаме. Миддлтон вмешался в борьбу голландцев и португальцев на Островах пряностей и, успешно интригуя против тех и других, ведя переговоры с султаном и раджами, нагрузил свои корабли гвоздикой и ванилью и благополучно возвратился в Англию. Это плавание еще раз доказало, что в Индийский океан пришли новые хозяева.

## Все против всех

Потеряв право считаться хозяевами Индийского океана, португалцы старались извлечь возможные выгоды из того, что им осталось. Не имея шансов на победу в открытых столкновениях с голландцами и англичанами, португалцы стали поборниками безопасности морей и свободы торговли. Все чаще жертвами пиратства становились их собственные корабли, потому что новые пираты (особенно голландцы) оказались куда более сильными, целеустремленными и беззастенчивыми.

Метод выдачи лицензий на право свободного прохода по морю, придуманный португалцами, был развит и усовершенствован голландцами и англичанами. Однако индийский или арабский корабль, даже получивший такую лицензию от голландцев, не был в безопасности при встрече с голландским пиратом. Английские же и португальские лицензии вообще никаким уважением голландцев не пользовались. В первой половине XVII века сильнейшими в Индийском океане были именно голландцы, они и творили суд и расправу.

Страдали от этого их конкуренты, в том числе англичане. В первой половине XVII века английская Ост-Индская компания была еще слаба и плохо организована. Правительство то оказывало ей поддержку, то обращало благосклонное внимание на другие компании или поддерживало свободных торговцев. Английские фактории и поселения на Востоке охранялись хуже, чем португальские и голландские, и англичане должны были из-за этого более других заигрывать с враждующими между собой местными властями. Если же случались открытые столкновения с голландцами, то англичане либо сразу отступали, либо терпели поражение. Яркое тому подтверждение — судьба английской фактории на Амбоне, которую голландцы в 1623 году разрушили, а ее персонал — десять англичан и одиннадцать японцев — казнили.

Голландцы пытались достичь той же цели, что и португалцы — создать монополию на торговлю пряностями. Но если португалцы подходили к этому довольно примитивно — они выкачивали из Азии все что могли, не слишком заботясь о будущем, то голландцы были

представителями уже другой эпохи. Рождался капитализм, и его законы диктовали некоторые особенности поведения голландцев. Добиваясь монополии, они при этом понимали, что не в их интересах вывозить в Европу неограниченное количество товаров. Пример экспедиции Ланкастера, завалившей перцем английский рынок, был весьма поучительным. Пряности должны были поступать в таком количестве, чтобы, перепродавая их в Европе, голландцы могли поддерживать цены на достаточно высоком уровне. При этом надо было добиться и того, чтобы конкуренты не могли привезти в Европу те же товары и тем самым сбить на них цены. И потому голландское пиратство было главным образом антипортугальским и антианглийским.

В первую очередь следовало избавиться от европейских конкурентов, а для этого надо было полностью захватить центр пряностей — Молуккские острова — и контролировать поступление товаров у самого истока. Борьба за острова шла с переменным успехом, потому что португальцы уже успели там укрепиться. Голландцы захватывали и уничтожали португальские корабли, стремились вытеснить португальцев из их опорных пунктов.

В 1600 году первый голландский корабль добрался до берегов Японии, и Нидерланды вступили в борьбу с португальцами у дальнего форпоста их торговли.

26 сентября того же года жители самого восточного из португальских торговых центров — Макао — увидели на горизонте паруса. В тот год кораблей из Гоа не ожидалось, и потому тревожно зазвонили колокола в доминиканских монастырях и иезуитской коллегии. Ополчение местных фidalго, привыкших к частым тревогам, собралось на набережной. Среди ополченцев было много негров: рабы португальцев обычно участвовали в отражении вражеских нападений. А тем временем ценное добро переносили в стоявшую на холме иезуитскую коллегию, считавшуюся цитаделью города.

Корабли оказались голландскими. Они попали в бурю, которая увела их в сторону от пункта назначения, и потому решили держать курс на Кантон. Однако вместо Кантона они увидели вдруг «большой город, весь построенный в испанском стиле». На кораблях догадались, что это Макао, множество слухов о богатстве которого дости-

гало Нидерландов, но увидеть который пока не удавалось ни одному голландцу.

Голландский адмирал решил рискнуть. Он спустил на воду шлюпку, и она пошла к берегу под большим белым флагом. Однако капитан-майор д'ом Паулу да Португал решил в переговоры не вступать. Только что до Макао дошли вести о том, что голландцы напали на остров Тидоре (кстати, одним из кораблей эскадры, приблизившейся к Макао, командовал Якоб ван Нек, руководивший этим нападением). Слухи о зверствах голландцев по отношению к португальским поселениям и кораблям также были слишком упорны, чтобы их игнорировать. Поэтому навстречу шлюпке вышли вооруженные лодки, без особого труда захватившие ее. На следующее утро самый маленький из кораблей эскадры неосторожно приблизился к внутренней гавани и также был захвачен. Пришлось голландцам после безуспешных попыток вернуть пленников уйти. Так, пожертвовав двадцатью матросами и офицерами, голландцы узнали последнюю из главных тайн португальцев на Востоке — их базу торговли с Японией.

А в Макао состоялся суд над двадцатью голландскими пленниками. Сегодня трудно судить, много ли пиратов было среди голландцев. Но важно, что семнадцать из них сознались в том, что занимались пиратством и участвовали в нападениях на португальские корабли.

Всех сознавшихся в пиратстве приговорили к смерти. Затем к ним в камеры были допущены иезуиты, которые обещали помилование в случае, если голландцы перейдут в католицизм. Пленные не знали, что за несколько месяцев до того в Манильской бухте в плен к испанцам попали тринадцать голландских моряков с корабля Оливера ван Ноорта. Все тринадцать были обвинены в пиратстве и приговорены к смертной казни. Всем иезуиты обещали жизнь за обращение в католичество и всем после этого обращения отрубили головы.

То же самое случилось и с голландцами в Макао. Несмотря на переход в католицизм, их казнили, а иезуиты направили торжествующее письмо в Гоа, приплюсовав казненных к общему числу «обратившихся к истинной вере».

Ответ голландцев не заставил себя ждать. Вот что

пишет хронист Макао о событиях 1603 года: «30 июля года шестсот третьего, между одиннадцатью часами и полуднем, в город Макао прибыла сиамская джонка и принесла новости, что прошлым мартом каррака из Китая, которая шла в Малакку, захвачена голландцами в Сингапурском проливе. И в тот же самый вечер каррака, которая должна была уйти из Китая в Японию, подверглась нападению двух кораблей и бота, тех же самых врагов Христа, которые вошли в самый порт Макао и взяли на бордаж карраку без сопротивления, так как никого не было на борту, а все находились на берегу, готовясь к погрузке. И от этих двух прискорбных известий граждане Макао потеряли все свое имущество, которое как раз и находилось на этих кораблях, и все они попали в должники к японцам, так как купили там много товаров в кредит, и все португалцы оказались в таком положении, когда можно было просить милостыню».

Каррака, взятая в результате пиратского набега в бухту Макао небольших кораблей «Эразм» и «Нассау», была нагружена тысячу четырьмястами тюками шелка, не говоря уже о прочих ценных товарах. Каррака «Святая Екатерина», захваченная голландцами близ Сингапура, имела водоизмещение тысячу пятьсот тонн. Общая сумма, вырученная за груз «Святой Екатерины» на торгах в Амстердаме, достигла трех с половиной миллионов гульденов. На борту карраки было столько китайского фарфора, что китайскую посуду еще много лет называли в Голландии «карраковым фарфором».

Протесты, которые вызвало в Португалии это пиратское нападение, разнеслись так широко, что на следующий год один из директоров голландской Ост-Индской компании заказал известному юристу Гуго Гроцию трактат о призовом праве, который оправдывал бы захват «Святой Екатерины» и продажу ее добра. Глава из этого труда была опубликована в 1609 году под названием «О свободном мире» и послужила основанием всех последующих законов о судоходстве в открытом море.

Голландские капитаны основное внимание обращали на карраки из Макао — они были для них не менее желанной добычей, чем манильские галионы для англичан. В последующие годы захватить карраку им не удавалось, хотя в 1605 году голландскому адмиралу ван Варвику

попался в бухте Питани корабль с богатым грузом, шедший из Макао в Малакку. В том же году голландцы захватили все португальские форпосты на Молукках, и спасла положение лишь испанская эскадра с Филиппин. Это был один из немногих случаев, когда уния Португалии и Испании помогла португальцам. Куда чаще она приносила им вред, ведь голландцы оправдывали свои нападения на португальцев тем, что они борются с Испанией.

На следующий год голландский адмирал Корнелис де Йонг в союзе с раджей Джохора осадил Малакку, но взять ее не смог. Малакку защищал гарнизон, состоявший из португальцев и японцев. Япония оставалась в стороне от борьбы, шедшей в Южных морях, но группы молодых воинов часто поступали наемниками к португальцам или к их врагам. Осаду удалось снять эскадре, пришедшей из Гоа. После этого голландские корабли ушли к Тернате и в 1607 году отвоевали у испанцев восточную часть острова.

Можно до бесконечности продолжать перечисление сражений, названий голландских, испанских, английских и португальских кораблей, набегов и засад. Каким бы ни был исход каждого столкновения в отдельности, в целом Португалия и Испания терпели поражение, а голландцы и англичане постепенно укрепляли свои позиции.

Нападение голландцев на Макао в 1622 году можно сравнить с такими пиратскими набегами, как нападение Моргана на Панаму или Дрейка или Кавендиша на города Тихоокеанского побережья. Однако цели, которые преследовали голландцы, были в данном случае более широкими: они стремились не только разграбить склады и дома португальцев, но и лишить их, если удастся, крупной восточной базы на торговом пути в Японию.

Еще в 1614 году голландский колониальный деятель Ян Питерсзон Кун направил директорам Ост-Индской компании доклад, в котором призывал выделить средства и флот для нападения на Манилу или Макао. Отмечая, что это можно будет сделать с помощью японских наемников, Кун подчеркивал, что в случае успеха голландцы расколот надвое Иберийскую колониальную империю и получат в руки «богатство и товары Китая, к которым стремится весь мир». Став в 1618 году генерал-губернатором Нидерландской Индии (так назывались владения

Голландии на островах Малайского архипелага), Кун получил возможность приступить к осуществлению своего плана. Он полагал, что захватить Макао можно будет без особого труда, ведь удалось же в 1603 году похитить кирраку прямо из бухты этого города. Было известно, что Макао даже не окружен стеной. Впрочем, для гарантии успеха голландцы обратились за помощью к англичанам, с которыми в этот момент не было открытой войны. Представитель английской Ост-Индской компании Роберт Кокс также направил в Европу меморандум, в котором следующим образом оправдывал выгоды совместного голландско-английского набега: «Совершенно ясно, что с малой опасностью для нашего флота мы можем взять и ограбить Амакон (Макао) в Китае, который населен португальцами. Город не окружен стенами. Король Китая этого им не позволяет, как не позволяет и строить укрепления и ставить пушки на бастионах... на этот счет я советовался с Президентом и Советом в Джакарте, и, если бы не то, что у меня только два небольших корабля, "Бык" и "Носорог", я мог бы сам совершить туда набег в этом году и захватить 17 галионов, которые стояли на якоре в Макао, из которых два, направлявшиеся в Японию, были полностью нагружены».

В конце 1621 года произошло событие, ускорившее набег на Макао. У берегов Малакки голландцы захватили торговое судно, на котором находился сундук с секретной перепиской между капитан-майором Макао и вице-королем Гоа. Жалобы капитан-майора на отсутствие гарнизона и укреплений, содержащиеся в его письмах, были последним аргументом, склонившим голландцев к походу.

Голландско-английская эскадра, во главе которой был поставлен голландский адмирал Рейенсен, состояла первоначально из восьми кораблей (половина их имела водоизмещение пятьсот тонн и более), вооруженных двумя сотнями орудий. Кун был доволен. Он даже написал директорам, что сожалеет, что не сможет возглавить лично «столь великолепную экспедицию».

В инструкциях, которые были даны Куном адмиралу Рейенсену, говорилось: «Макао всегда был открытым городом без гарнизона, который, хотя там и есть несколько слабых фортов, можно легко взять десантом в тысячу или полторы тысячи солдат и превратить в

крепость, которую мы могли бы защищать против всего мира». Важно отметить, однако, что инструкции адмиралу предусматривали и отказ от захвата Макао, если обстоятельства окажутся неблагоприятными. В таком случае он должен был захватить Пескадорские острова (Пэнхуледао), а если китайцы будут возражать против первой или второй акции или не захотят передать голландцам монополию на торговлю, то адмиралу предписывалось блокировать китайское побережье, захватывать, грабить и уничтожать все без исключения китайские корабли, а захваченные команды отсылать на Яву и продавать в рабство. Кун был убежден, что таким путем он подчинит себе не только португальские крепости, но и весь Китай, ибо, как он полагал, «китайцы не способны прислушаться к соображениям разума, но преклоняются перед грубой силой».

Чтобы увеличить силы нападавших, Кун приказал голландской эскадре, которая дежурила у Манилы, перехватывая и грабя испанские корабли, отрядить несколько судов Рейенсену. В этих условиях отпадала надобность в помощи двух английских кораблей, с которыми договаривались раньше и которым очень хотелось принять участие в грабеже Макао. В отношении их Рейенсену были даны такие инструкции: если англичане захотят принять участие в боях, разрешить, однако на берег их ни в коем случае не допускать. Макао должен был стать голландским, и делиться добычей с англичанами голландцы не намеревались.

Слухи о набеге обгоняли эскадру, и по дороге — в Малаккском проливе и у вьетнамских берегов — к ней приставали все новые корабли. К Рейенсену присоединилась даже вольная пиратская джонка с пятьюдесятью японцами и сиамцами, которых также включили в десант.

В пути шли последние приготовления. Голландские солдаты и матросы десанта были разделены на три отряда по двести человек в каждом. Эти отряды — красный, синий и зеленый — получили соответствующего цвета повязки на рукава и знамена. Каждому отряду были приданы пушки, лекарь, носильщики пороха. Отдельно действовали японцы, сиамцы и малайцы.

У входа в бухту Макао эскадру поджидали еще четыре корабля. Правда, на следующий день выяснилось, что два

английских корабли участвовать в сражении не будут. Когда Рейенсен призвал на борт их капитанов и сообщил, что им позволено лишь бомбардировать Макао, но сходить на берег нельзя, англичане заявили, что в таком случае предпочитают держать нейтралитет.

22 июня адмирал выслал на берег разведку, которая должна была пробраться в китайские кварталы и узнать, можно ли рассчитывать на помощь китайцев. Но кварталы были пусты. За день до этого все китайское население Макао — более десяти тысяч человек — покинуло город, обреченный на разграбление, и скрылось в соседних холмах.

На следующее утро три голландских корабля начали обстрел португальской батареи, расположенной у входа в бухту. Было разрушено несколько домов, но подавить батарею не удалось. Голландские матросы кричали защитникам батареи, что завтра они войдут в город, изнасилуют всех женщин и перебьют всех мужчин. Естественно, такие заявления не вызывали у португальцев желания сдаться на милость победителей. В городе звенели колокола, монахи надевали под рясы панцири и кирасы. Вечером, когда бомбардировавшие батарею корабли присоединились к эскадре, на ней начался фейерверк, запели трубы, забили барабаны — шел пир по случаю завтрашней победы. В ответ на это капитан-майор Макао Лопо Сарменто де Карвало приказал начать празднества на набережной, «чтобы враг понял, что у нас куда больше оснований радоваться, ввиду того что Господь Бог осыпает нас куда большими милостями, чем наших противников». Впрочем, надежда на Бога не помешала капитан-майору в сопровождении офицеров и нескольких иезуитов объехать ночью улицы и отдать распоряжения об особой охране мест возможной высадки.

Утром голландцы возобновили бомбардировку форта, однако и на этот раз действовали неудачно. Один из голландских кораблей был настолько поврежден огнем береговой батареи, что команде пришлось его покинуть. Но эта маленькая победа португальцев прошла почти незамеченной. В разгар артиллерийской дуэли восьмисот десантников на тридцати двух шлюпках и ботах под прикрытием корабельных пушек начали высадку на пляже у северо-восточной окраины города. Для того чтобы

португальцы не могли прицельно стрелять по лодкам, голландцы устроили дымовую завесу: несколько лодок с бочками влажного пороха было выслано вперед и черный дым покрыл воду у берега.

Против восьмисот нападавших, которыми командовал находившийся в их рядах адмирал Рейенсен, в неглубокой траншее разместились с заряженными мушкетами сто пятьдесят португальцев — почти все защитники города. Капитан-майор, пригибаясь, пробегал вдоль траншеи, повторяя приказ не открывать огня, пока голландцы не приблизятся.

Мушкетный залп встретил голландцев уже на берегу. И один из первых выстрелов ранил в живот самого адмирала. Командование принял следующий по старшинству капитан; потеряв сорок человек, голландцы захватили траншею и продолжали наступление. Однако португальцы не были разбиты: они успели вовремя покинуть позиции и в порядке отступали к городу.

Голландцы наступали стройными рядами под прикрытием огня корабельной артиллерии, и казалось, ничто уже не остановит их наступление. Но тут на их пути оказался ручей, в котором в мирное время обычно стирали белье. Как раз до этого ручья могли долетать ядра из цитадели Макао — иезуитской коллегии. Здание коллегии еще не было достроено, но иезуиты установили на его стенах большую бомбарду и приготовились к бою весьма тщательно. Пушкарем у иезуитов был известный португальский математик (также иезуит) падре Иеронимо Ро, и ему удалось послать ядро так метко, что оно угодило в бочку с порохом, которую голландцы несли с собой. Взрыв произошел в самом центре передового отряда.

Потрясенные числом жертв, голландцы остановились; после краткого совещания их командиры не решились штурмовать португальскую позицию в лоб, а повернули к холму, который господствовал над этой частью города. Однако в бамбуковой роще на их пути засели тридцать португальцев и около ста рабов-негров. Огонь, который они открыли по приблизившимся голландцам, был столь эффективен, что те вновь остановились.

Прошло уже три часа с начала боя, а десант все не мог приблизиться к городу. Снова состоялось совещание

командиров, и был избран целью атаки еще один холм. Создавалось впечатление, что голландским командирам нужна хоть какая-то победа.

Но и второй холм оказался защищенным. Прячась за камнями, португалцы и их рабы наносили такие тяжелые потери карабкавшимся на холм неприятелям, что те все чаще поглядывали на берег, где маячили шлюпки и мучился на раскаленном песке бездействующий резерв. И тут к защитникам холмов присоединились португальские артиллеристы, которых прислал командир батареи. Поняв, что перестрелка с голландскими кораблями никакого влияния на оборону города не оказывает, он снял половину пушкарей, раздал им мушкеты и приказал идти на помощь своим. Пушкарей было всего пятьдесят, но они подоспели в решающий момент. Увидев свежий отряд, капитан-майор Лопе Сарменто де Карвало поднял свою смешанную армию, больше половины в которой составляли рабы и монахи, и бросил ее вниз, на уставших врагов.

Несмотря на численное превосходство, которое все еще имели голландцы, они были разбиты наголову. Разгром был усугублен гибелью в этот момент очередного голландского командующего и тем, что матросы в шлюпках, увидев бегущих в панике солдат, поспешили отгresti от берега, боясь, что беглецы потопят лодки. Погибли больше трехсот голландцев. Торжествующие победители добивали пленных — шел к закату день святого Иоанна Крестителя, и монахи кричали: «Пленных не брать! Пусть этот день будет кровавым крещением для еретиков!» Погибли семь голландских капитанов. Нельзя не отметить важную роль, которую сыграли в сражении рабы. Благодарные им за это, португалцы прямо на пляже, среди убитых голландцев и в виду последних шлюпок, спешивших к кораблям, отпускали рабов на волю.

В письмах, которые Кун и оставшиеся в живых голландские командиры слали в Амстердам, говорилось, будто победили голландцев не португалцы, а «орды диких негров», якобы многократно превосходившие численностью голландский десант. Сообщения, которые посыпались из Макао в Гоа и Лиссабон, зачастую также были далеки от правды. Каждая из участвовавших в обороне партий пыталась доказать, что именно ей принадлежит заслуга

победы над голландцами. Особенно грызлись иезуиты и доминиканцы, которые вообще всегда враждовали между собой в Макао. Впрочем, и те, и другие были едины, когда пытались доказать, что настоящий организатор обороны, капитан-майор Карвало, вообще ничего, кроме ошибок, в тот день не совершил. Враги Карвало ссылались даже на то, что мать капитан-майора — «мавританка, дочка черного мавра и еврейки — все об этом знают в Макао». Однако правительство Португалии не приняло во внимание столь роковые генетические огрехи старой сеньоры де Карвало, все пять сыновей которой были выдающимися военачальниками, и даже, назло всем клеветникам, наградило капитан-майора орденом Христа — высшим орденом Португалии. Как бы подытоживая многолетний спор о том, кто же победил голландцев, английский историк Боксер привел высказывание французского маршала Жоффра, который на вопрос, кто выиграл битву на Марне в первой мировой войне, ответил: «Нельзя сказать наверняка, кто ее выиграл, зато, если бы она была проиграна, можно сказать с уверенностью, что виновником был бы объявлен я». То же относится и к капитан-майору.

А пока в Амстердам и Лиссабон шли донесения о случившемся, голландская эскадра, не повторяя попыток захватить Макао, приступила к выполнению резервного плана. Был высажен десант на Пескадорские острова, и началась тотальная пиратская война против китайской морской торговли. Два года озлобленные поражением голландцы грабили и топили китайские джонки, а моряков вывозили на Яву, где продавали в рабство. На счету у голландской эскадры тысячи жизней ни в чем не повинных людей и сотни потопленных кораблей. Выгоду же из всего этого извлекли сидевшие в Пекине иезуиты, политика которых сводилась к частому повторению слов: «Мы же вас предупреждали».

Наконец, отрицательный эффект пиратской войны стал сказываться во всей Юго-Восточной Азии, ибо торговый мир Южных морей и Индийского океана был сложным и взаимосвязанным механизмом. Засевшие у Пескадор голландцы, естественно, не могли уничтожить все судоходство в Южных морях и тем более не могли заставить своих противников добровольно передать им

монополию на торговлю. Скоро обнаружилось, что выгоды от пиратской деятельности голландцев получают португальцы и англичане, так как практически все государства Южной Азии были озлоблены против голландцев и стали поддерживать их соперников.

Среди критиков подобной политики были и голландцы. Фактор из Хирадо доносил в Амстердам, что если уж нет никаких шансов победить таким образом, то лучше торговать, чем грабить. И даже адмирал Мартинус Сонк, сменивший так и не оправившегося от ран Рейнесна, послал в Амстердам достаточно откровенный доклад, послуживший одним из надгробных камней на могиле имперской политики Куна: «Наши предыдущие действия у китайских берегов настолько восстановили против нас всю страну, что нас теперь в этих краях все поголовно считают только убийцами, грабителями и пиратами... Наши действия были очень жестоки и бесчеловечны, и мое мнение заключается в том, что нам никогда не добиться торговли с Китаем этими способами... Теперь нам придется долго искупать эти и другие ошибки и преступления, прежде чем о них забудут и наша Компания сможет пожать желанные плоды китайской торговли».

\* \* \*

История, о которой будет сейчас рассказано, достаточно известна. Обилие жертв делает ее в какой-то степени исключительной, но герои этой саги XVII века типичны и их поступки характерны для той обстановки, которая сложилась в это время в Индийском океане.

«Батавия» была одним из самых больших кораблей голландской Ост-Индской компании — ближайшими аналогами ее можно считать португальские карраки. В начале 1629 года она вышла из Амстердама, имея на борту шестьсот пассажиров и членов команды, а также важные грузы и крупные суммы денег. Среди пассажиров были чиновники и купцы, их семьи, отряд солдат. Командовал «Батавией» капитан Якобс, но действительным начальником экспедиции был старший фактор и доверенное лицо совета Компании Франциск Пелсерт, который отвечал за сохранность груза и ценностей на сумму более двухсот



*Старший фактор голландской Ост-Индской компании  
Франциск Пелсерт*

тысяч гульденов. До Явы «Батавия» шла в составе небольшой эскадры.

Идея захватить судно возникла, очевидно, и у капитана Якобса, и у многих его подчиненных: уж очень соблазнительной была добыча. Капитан, вероятно, не собирался стать после этого профессиональным пиратом, а предполагал перейти на службу к португальцам. Пелсерт подо-

зрел Якобса в опасных замыслах, но прямых улик не имел. Рассчитывать на команду он в такой ситуации не мог, зато в его распоряжении было несколько служащих Компании и тридцать солдат, в том числе десять французских наемников. На стороне капитана были второй компанейский фактор и суперкарго Иероним Корнелис, старший боцман и большинство матросов. Часть команды предпочитала до поры до времени держать нейтралитет.

Чтобы было легче претворить в жизнь задуманное, заговорщики решили после выхода в Индийский океан отстать от эскадры и затеряться в океане. Пелсерт не скрывал, что не доверяет капитану, и настоял на том, чтобы ночная вахта состояла из преданных Компании людей. Но вскоре после того, как корабли обогнули мыс Доброй Надежды, Пелсерт свалился в лихорадке, и капитану удалось осуществить свой план: в тумане «Батавия» оторвалась от эскадры.

Ободренные болезнью Пелсерта, заговорщики отложили переворот до того момента, когда фактор умрет. Невозможно, насколько болезнь Пелсерта была действительной, а насколько — дипломатической: каждый вечер ему становилось так худо, что он не надеялся пережить ночь, но по утрам принимал доклады офицеров, хотя и не покидал постели. Так прошли две недели. Вот-вот могли показаться берега Явы, и это побуждало заговорщиков к действию. Но люди Пелсерта были начеку, а часть экипажа, как мы уже говорили, предпочитала соблюдать нейтралитет. Тогда решено было пойти на провокацию.

На корабле находилась состоятельная голландская дама Корнелия Лукреция Янс, которая ехала в сопровождении служанки Жанте к своему мужу в Батавию. Капитан Якобс еще в начале путешествия обратил на нее внимание, но дама отвергла его ухаживания; после этого капитан переключил усилия на служанку и быстро добился взаимности. Теперь Иероним Корнелис должен был распустить слух, что Лукреция Янс ведьма, и подговорить матросов вымазать ее дегтем (капитан даже предложил изрезать ей лицо бритвой, но Корнелис его от этого отговорил). Расчет был на то, что Пелсерт вынужден будет принять суровые меры против участников этой операции. Тогда за матросов вступятся остальные

члены экипажа — между солдатами Пелсерта и моряками отношения были натянутыми.

Вечером, когда Пелсерт лежал у себя в каюте, матросы во главе со старшим боцманом ворвались в каюту Лукреции (дверь была не заперта — об этом позаботилась Жанте) и вытащили ее на палубу. Надругавшись над Лукрецией, они затем вымазали ее дегтем и грязью. Священник, оказавшийся поблизости, бросился к Пелсерту, который поднялся с постели и вызвал стражу. К тому времени, когда он добрался, поддерживаемый помощниками, до палубы, солдаты уже разогнали матросов, а пассажиры помогли Лукреции вернуться в каюту.

Пелсерт не сомневался, что капитан, несмотря на свое показное возмущение происшедшим и клятвенные обещания строго наказать виновных, является зачинщиком всей этой истории. В ту же ночь Пелсерт пригласил трех верных офицеров на совет. На палубе, требуя утопить ведьму, шумели матросы. Арестовать их значило сыграть на руку капитану, оставить безнаказанными — подорвать дисциплину, придать заговорщикам уверенность.

Пелсерт не успел прийти к какому-либо решению. Той же ночью «Батавия» налетела на рифы у небольшого архипелага, состоящего из скал и голых песчаных островков, в нескольких десятках миль от северного берега Австралии.

Якобс сообщил Пелсерту, что немедленной опасности кораблю нет и что он продержится на плаву по крайней мере до утра, однако пассажиров и солдат предложил перевезти на берег. Первую спущенную шлюпку разбило волнами о борт, за места в других шла драка. Наконец спустили благополучно шлюпку, в которую поспешили сойти Пелсерт и его офицеры; вслед за ними на берег отправился капитан. Старшим на тонущем корабле остался Корнелис. Пока матросы, разбив бочонки с вином, пировали, Корнелис поднял люк в полу каюты Пелсера и спустился в кладовую, где хранились деньги и драгоценности. Там он взломал сундуки, надел на шею массивную золотую цепь, украшенную изумрудами, и позвал матросов. Те в восторге набивали монетами карманы. Это входило в планы Корнелиса. Теперь матросы были связаны круговой порукой, так как совершили одно из самых

серьезных преступлений — запустили руку в казну Компании.

Не ведая о том, что творится на борту «Батавии», Пелсерт приказал в поисках воды обследовать остров, на который высадились потерпевшие кораблекрушение. Воды на острове не оказалось. Была послана шлюпка на соседний клочок земли, также оказавшийся безводным. Тогда несколько солдат, сколотив плот, поплыли к большому острову, видневшемуся на горизонте.

Поняв, что расправиться с Пелсертом сейчас нельзя (тот все время находился в окружении верных людей), капитан предложил ему отправиться на поиски воды на боте. План Якобса заключался в том, чтобы убить Пелсерта, как только остров скроется из виду, а самому направиться к Яве. Там он должен был сообщить, что «Батавия» погибла, а Пелсерт остался сторожить груз. Следующим шагом было получить корабль для спасения груза и людей и привести к месту катастрофы, где Корнелис должен был все подготовить для его захвата. Потом можно будет забрать ценности и отправиться в плавание.

План был связан с определенным риском, но имел и шансы на успех. Впрочем, Пелсерт, соглашаясь плыть с Якобсом, также надеялся как можно скорее добраться до Явы. Его беспокоила судьба сундуков с деньгами, а поиски воды были только предлогом.

Команду бота подбирали капитан и старший боцман. Пелсерту команда не понравилась, и он под предлогом малочисленности экипажа бота взял с собой двух верных офицеров и пятерых солдат. Это не испугало капитана, потому что на боте у него было пятнадцать верных людей. На счастье Пелсерта, по пути им встретился возвращавшийся с большого острова плот с десятью солдатами. Несмотря на протесты Якобса, Пелсерт приказал солдатам перейти в бот. Так рухнули планы капитана.

На большом острове воды не нашли, да, видно, и не очень старались найти. Бот тут же пошел на север, к Яве. В пути Якобс и не пытался убить Пелсерта. Охрана была необходима, и капитану пришлось смириться. Он даже начал разговаривать с Пелсертом, уверяя его, что не имел злых намерений.

Путешествие до Явы оказалось очень трудным. Они

прошли в открытом, переполненном людьми боте более полутора тысяч миль. В двух днях пути от цели бот повстречался с кораблем «Саардам» из эскадры, сопровождавшей «Батавию» до мыса Доброй Надежды.

Прибыв в столицу Нидерландской Индии — Батавию (основанную незадолго до этого на месте яванского города Джакарты), Пелсерт тут же направился к генерал-губернатору и доложил ему о случившемся и о своих опасениях. В тот же день были арестованы боцман и матросы, виновные в нападении на Лукрецию Янс. Капитана Якобса оставили на свободе, но сообщили ему, что он находится под следствием по подозрению в подготовке мятежа и пиратского захвата корабля. Однако доказать это было пока невозможно, так как против капитана не было улик, а имелись лишь показания Пелсерта. Пелсерт же мог обвинять капитана в заговоре, чтобы оправдать свое бегство. Кстати, Пелсерт получил от генерал-губернатора строгий выговор за то, что не пресек бунт в самом начале, а затем уплыл, оставив команду и пассажиров без начальника.

В команду «Саардама», направленного в спасательную экспедицию, включили водолазов для подъема груза и отряд солдат; во главе экспедиции поставили Пелсерта. Через пятьдесят дней «Саардам» подошел к месту катастрофы. На островке, где Пелсерт оставил потерпевших кораблекрушение, никого не было, однако с «Саардама» увидели столб дыма, поднимающийся над большим островом. Направились туда. Навстречу выскочила лодка, в которой было четыре человека. Двое гребли; двое, раненные, лежали на дне. В одном из гребцов Пелсерт узнал солдата Хейса; поднявшись на борт корабля, тот сообщил, что на «Саардам» готовится нападение, что власть на островах находилась до последнего дня в руках Корнелиса; но сейчас перешла к некоему Лоосу...

Хейс не успел закончить рассказ, как показался большой плот с двумя десятками человек, увешанный драгоценностями и разодетых словно на маскарад. Плот приблизился к «Саардаму». По знаку Пелсерта Хейс спрятался. Пелсерт сам подошел к борту и спросил у людей на плоту, где все остальные. Ему ответили, что все на дальнем острове, где нашли воду и устроили лагерь.

На вопрос с плота, где капитан Якобс, Пелсерт ответил, что он остался в Батавии.

Убедившись, что на «Саардаме» готовы к бою, Пелсерт неожиданно для пассажиров плота приказал им сдаться. Ис попытаться было отойти от борта, но после первого же выстрела из пушки побросали оружие. Их связали, и «Саардам» направился к малому острову, где остальные мятежники ждали, когда их сообщники приведут захваченный корабль. Взяв под стражу и этих, стали искать остальных потерпевших крушение. И велико было изумление Пелсерта и голландцев с «Саардама», когда они узнали, что из нескольких сотен пассажиров «Батавии» — чиновников, купцов, женщин, детей — в живых осталось только сорок.

Из допросов мятежников и бесед с оставшимися в живых солдатами и пассажирами удалось выяснить, что произошло за три с небольшим месяца, миновавших со дня ухода бота.

Первые три недели прошли мирно: в устройстве жилищ, поисках воды и перевозе с обломков «Батавии» кое-какого добра. Потерпевшие крушение избрали совет, во главе которого встал Иероним Корнелис. Именно он через три недели начал проводить в жизнь план, задуманный им совместно с капитаном Якобсом.

4 июля один из солдат украл бочонок вина и напился пьяным. Корнелис потребовал смертной казни для провинившегося. Совет отказал, тогда Корнелис разогнал его и собрал новый, из послушных ему людей. Солдата казнили. На следующий день Корнелис отправил на поиски воды плот, а в команду включил десять верных матросов и четырех солдат, которым не доверял. Через несколько часов плот возвратился, и матросы доложили новому совету, что все четыре солдата, к сожалению, утонули.

Так началась истребление пассажиров «Батавии». Вскоре для этого была выработана простая процедура. Намеченную жертву отправляли куда-нибудь в сопровождении двух-трех верных людей и одного «нейтрала». Возвратясь, они докладывали, что с их спутником случилось несчастье — упал со скалы или утонул в море. Исполнителем приговора всегда назначали «нейтрала». Если он отказывался, его самого убивали, если соглашался, то становился

одним из членов пиратской шайки, ибо кровавая порука связывала крепче денег или клятв.

Как-то в палатку к Корнелису вбежал юнга и сообщил ему, что только что видел, как два матроса убили третьего. Корнелис выслушал мальчика и сказал своему помощнику: «Успокой ребенка». Матрос вывел юнгу и одним ударом заколол его.

Пока шли первые убийства, Корнелис приказал привести к нему в палатку Лукрецию. Двенадцать дней она отказывалась стать любовницей диктатора острова. Тогда Корнелис решил показать ей, что шутить не намерен. Помощник Корнелиса притащил в его палатку сына одного из солдат и, на глазах у Лукреции перерезав ему горло, объявил ей, что, если она будет упрямиться, ее ждет та же участь. Сам Корнелис в это время ужинал в соседней палатке с отцом и матерью мальчика и поднимал тосты за их здоровье и здоровье их сына.

Лукреция сдалась.

Постепенно пираты перестали таиться. Однажды Корнелис пригласил на ужин священника и его старшую дочь, приглянувшуюся одному из матросов. В это время несколько человек вошли в палатку, где оставалась жена священника и три его младшие дочери, и всех задушили. Когда пираты вернулись и доложили, что приказание исполнено, Корнелис велел священнику отправляться домой, а старшую дочь тут же передал матросу.

С каждым днем на острове оставалось все меньше людей. Здесь действовал таинственный закон страха, который через сотни лет заставлял людей послушно собираться в гетто и верить в то, что именно их помилуют; закон страха, который позволял подлецам всех времен безнаказанно истреблять свои жертвы, даже если последних было намного больше, чем преступников. Люди старались убедить себя, что жертвы пиратов в самом деле тонут или падают со скал, а если кого-то казнят, значит, этот человек заслуживает смерти. Безнаказанность делала Корнелиса и его помощников все более наглыми. Они уже верили в то, что никто не посмеет объединиться против них, и изобретали казни одна страшнее другой, чтобы окончательно запугать и без того покорных пассажиров. Однако случилось непредвиденное: эскалация убийств натолкнулась на сопротивление. И это было началом конца пиратского ада.

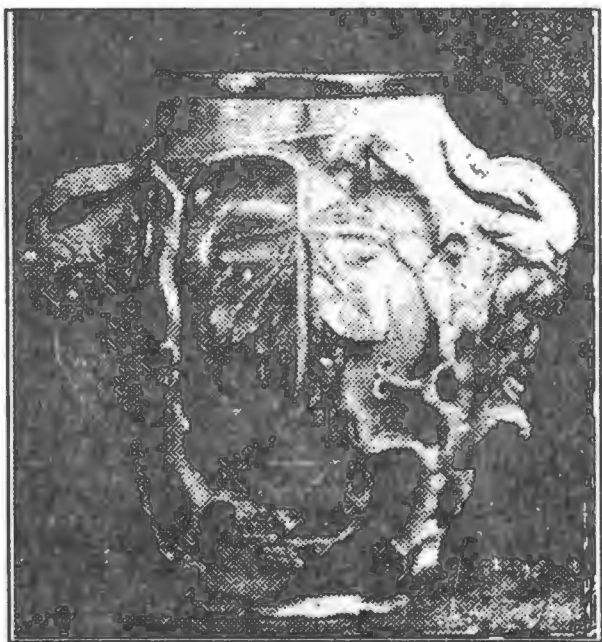
Несколько десятков человек, решивших не сдаваться бандитам, смогли выстоять.

Солдат Хейс, впоследствии добравшийся на шлюпке до «Саардама», в разгар террора был на большом острове, где с несколькими товарищами искал воду, в которой всегда ощущался недостаток. Он уже собирался вернуться обратно, когда ночью через пролив переплыл юнга и рассказал солдатам, что чудом спасся от Корнелиса, который всех убивает. Оружия у Хейса и его друзей почти не было, но на острове с каждым днем собиралось все больше людей. Все, в ком еще теплилось человеческое достоинство или хотя бы воля к жизни, преодолевали пролив на плотиках, на бревнах, а то и просто вплавь и присоединялись к Хейсу и его товарищам. Вскоре этих людей стало более тридцати.

Наступил день, когда на острове, где правил Корнелис, остались только пираты и несколько женщин, да еще священник, во всем покорный пиратам, умоляющий лишь об одном — чтобы не убивали его последнюю дочь. В это время Корнелис узнал, что на маленьком островке по соседству нашли убежище десятка два женщин и юнг. В тот же день пираты снарядили туда карательную экспедицию и перерезали всех обитателей островка. Один из участников этой расправы впоследствии рассказал, что среди жертв была беременная женщина. Увидев ее, помощник Корнелиса отвел ее в сторону и сказал: «А ведь тебе, милая, тоже придется умереть». Женщина бросилась ему в ноги, умоляла не губить еще не родившегося ребенка. Пират вонзил ей в грудь кинжал.

Обшарив весь остров, пираты нашли трех юнг, спрятавшихся в кустах. Их взяли с собой и придумали такую кознь: тот из них, кто выкинет за борт товарищей, останется в живых. Один юнга оказался сильнее своих товарищей, и ему сохранили жизнь.

Наконец пираты заметили, что над большим островом поднимается столб дыма, и поняли, что там тоже скрываются беженцы. Корнелис предполагал, что среди них есть мужчины, и потому решил прибегнуть к хитрости. Он высадился на берег в сопровождении телохранителей и предложил спустившимся с холма Хейсу и его товарищу перейти на сторону пиратов, обещая охранить им жизнь. Хейс отказался. Тогда Корнелис



*Агатый кубок, который принадлежал художнику Рубенсу, находившийся на борту «Батавии»*

приказал своему телохранителю застрелить Хейса. Но тот не успел вскинуть мушкет, как из-за скалы вышли более двадцати мужчин. Корнелис испугался, так как не ожидал встретить здесь столько людей, способных дать отпор. Он стал отступать к воде, уверяя, что пошутил. Но ему не поверили. Солдаты набросились на телохранителей и перебили их, самого Корнелиса связали и увели с собой. Остальные пираты, наблюдавшие за событиями с плота, не пришли на помощь своему вождю, а поспешили обратно к своему острову, избрали «императором» матроса Лооса и, вооружившись, начали готовить штурм большого острова.

Судьба почти безоружных защитников острова была предрешена. Пираты медленно оттесняли их в холмы, но тут Хейс увидел паруса «Саардама» и успел отплыть на лодке ему навстречу.

Несколько дней водолазы доставали с «Батавии» сундуки с ценностями, которые не успели захватить мятежники. Одновременно с этим шел суд над пиратами. Большинство из них быстро во всем сознались, только Корнелис вел себя на допросах упрямо и лишь под пытками давал показания. Пелсерту важнее всего было добиться, чтобы Корнелис назвал вдохновителем заговора капитана Якобса, и эти показания он в конце концов получил.

Корнелиса и еще семерых пиратов повесили. Двоих мариновали без пищи и воды на берегу Австралии, и они стали, таким образом, первыми европейскими колонистами на материке и положили начало традиции посылать туда преступников. Остальных пиратов приговорили к различным наказаниям: протаскивали под килем, пороли плетями, но оставили в живых, потому что Голландии были нужны матросы и солдаты. Правда, по возвращении в Батавию генерал-губернатор пересмотрел приговор, и еще нескольких пиратов повесили уже там. Причем юнги, как несовершеннолетние, должны были тянуть жребий, кому умереть на виселице, а кому получить двести плетей, что тоже было равносильно смерти.

Хейс был произведен в прапорщики, остальные защитники большого острова получили не в зачет двухмесячное жалованье. Лукреция Янс, муж которой, не дождавшись прибытия, скончался от болезней, вскоре вышла замуж снова. Капитан Якобс был заключен в тюрьму; дальнейшая его судьба неизвестна. Пелсерт, так и не вернувшийся себе расположения Компании, погиб через год в одном из походов. Деньги и грузы, поднятые с «Батавии», пошли на закупку пряностей и ведение войн.

Правда, деньги были подняты не все. Из двенадцати сундуков два остались на дне. Один из них разбился во время катастрофы, и часть серебряных монет попала в руки матросов. Второй сундук остался цел, но водолазам «Саардама» поднять его не удалось — он лежал, придавленный якорем и пушкой. Так как в сундуке оказалось больше двадцати тысяч монет, правительство Голландии не желало примириться с потерей. В 1644 году Гемману, отплывшему исследовать Австралию, было приказано этот сундук поднять. Тасман сундука не нашел.

Прошло больше трехсот лет, прежде чем была предпринята следующая попытка. В 1963 году краболовы случайно нашли на рифах у одного из прибрежных островов бронзовую пушку с «Батавии». Так удалось вновь отыскать место гибели корабля. Экспедиция, работавшая там следующим летом, отыскала множество предметов с корабля, в том числе больше ста серебряных немецких талеров начала XVII века. Исследователи полагают, что это монеты из разбитого сундука. Целый же сундук, погребенный в песке, возможно, дожидается более удачливых охотников за кладами.

\* \* \*

Пиратские действия голландцев породили ненависть к ним во всех странах Южной и Юго-Восточной Азии. Этим нередко пользовались их конкуренты, в первую очередь англичане, заключавшие выгодные торговые соглашения с местными правителями. Бывало, однако, и так, что репрессии за голландское пиратство обрушивались на англичан. В 1623 году, например, индийские власти в Сурате опечатали склады основанной там английской фактории, заключили под стражу резидента английской Ост-Индской компании и всех факторов, и тем пришлось провести в тюрьме семь месяцев.

С тех пор жизнь и имущество англичан в Сурате и других факториях все время находились под угрозой. А когда англичанам все же удалось доказать, что они не имеют отношения к пиратству голландцев, опасность возникла с другой стороны.

В 1630 году, во время Тридцатилетней войны, король Англии Карл I направил в Красное море военный корабль «Морской конек» под командованием капитана Квейла с заданием захватывать корабли и грузы Испании и других стран, которые не состоят в союзе с Англией. Это государственное предприятие должно было не столько повредить испанцам, сколько пополнить казну Англии — память о богатой добыче Дрейка и Кавендиша не давала покоя английскому королю. Оригинальность ситуации состояла в том, что в Красном море не было, да и не могло быть, испанцев, корабли которых в Индийский океан почти не заходили, и вопрос, кто является союзни-

ком Англии, а кто — нет, должен был решаться капитаном Квейлом на месте.

Добыча капитана была невелика, но среди захваченных им кораблей было индийское судно с Малабарского побережья. Как только весть о его захвате дошла до Сурата, факторам Ост-Индской компании предложили оплатить стоимость захваченных грузов, ибо индийцы вполне резонно разницы между коммерческими начинаниями английского короля и его подданных не видели. Англичане в Сурате были вынуждены внести требуемую сумму, после чего направили в Лондон жалобу на действия Кисйла.

Дурной пример, однако, оказался заразительным. Через несколько лет постельничий короля Эндимион Портер снарядил на паях с двумя лондонскими торговцами — Бонселлом и Кайнстоном два корабля, для которых получил корсарские патенты. Эти корабли должны были захватывать грузы всех кораблей, которые не находятся в союзе и дружбе с Англией. На всякий случай постельничий постарался, чтобы снаряжение этих кораблей прошло тайно от лондонского совета Ост-Индской компании. У него были основания полагать, что этот поход совету не понравится.

В апреле 1635 года корабли отплыли в направлении Красного моря. Один из них потонул у Коморских островов, зато второй сумел ограбить два индийских корабля, принадлежавших Великому Моголу. На одном из этих кораблей оказалось много товаров и денег, которые и были захвачены, несмотря на то что у капитана ограбленного корабля имелся пропуск английской Ост-Индской компании, дававший право на свободное плавание.

Вести об этом быстро достигли Сурата, и английские торговцы, напуганные перспективой нового тюремного заключения, срочно отправили к Красному морю английский корабль «Лебедь», который настиг пиратов. После короткого боя пираты выкинули белый флаг, однако с награбленными товарами расставаться не пожелали и привезли их в Лондон, где они были проданы с большой прибылью для постельничего и его компаньонов.

Ост-Индская компания обратилась к королю с жало-

бой, уверяя его, что урон, понесенный Компанией, наносит вред интересам Англии. Король заявил, что крайне раздосадован происшедшим, и обещал направить Великому Моголу письмо с объяснениями. Пользуясь официально высказанной точкой зрения его величества, Компания тут же обратилась в Адмиралтейский суд. Правда, господин постельничий не был упомянут в списке ответчиков — иск был вчинен Бонеллу и Кайнстону. Бонелл, почуяв неладное, сбежал во Францию. Кайнстона арестовали и посадили в тюрьму. Члены совета Компании уже потирали руки, полагая, что им вернут награбленное, но тут особым королевским указом торговец был выпущен из тюрьмы, дело прекращено, и король заявил, что сам лично займется им на досуге. Досуга у него для этого так и не нашлось.

Тем временем Компании пришлось вновь вступить в борьбу с постельничим Портером. Оказалось, что он, обрадованный успехом пиратской экспедиции, пошел дальше: основал ассоциацию по торговле в Ост-Индии, то есть нарушил монополию Ост-Индской компании. И пока члены совета пытались с помощью придворных интриг убрать соперника, они узнали, что сам король внес десять тысяч фунтов стерлингов в начинание Портера.

Четыре корабля были снаряжены и посланы новой ассоциацией в Индийский океан. А еще через несколько недель стало известно, что опасения Ост-Индской компании более чем обоснованны: два индийских корабля были остановлены и ограблены пиратской шайкой, которая действовала от имени короля Англии в индийских водах. Более того, команды и пассажиры кораблей были подвергнуты страшным пыткам, чтобы узнать, где спрятаны драгоценности.

Представители Ост-Индской компании в Сурате едва успели спрятать подальше деньги, как оказались в тюрьме. На этот раз они провели там два месяца и были отпущены только после уплаты в казну Сурата ста семидесяти тысяч рупий и клятвенного обещания уважать индийское судоходство.

Лишь начало гражданской войны в Англии и свержение Карла положили конец королевскому пиратству.

Обстановка в Индийском океане в середине XVII века лучше всего раскрывается в записках путешественников той поры, для которых португальское могущество уже забыто, господство голландцев естественно, а англо-французское соперничество еще неизвестно. Примером могут служить несколько эпизодов из записок Яна Стрейса, того самого голландского парусного мастера, в книге которого впервые появилась легенда о Стеньке Разине и персидской княжне. Он совершил три больших путешествия, побывал в России, попал в плен к Разину, был в рабстве в Персии, видел Мадагаскар и Яву. Стрейс — человек сродни Мендешу Пинту. Для него важны две стороны путешествия — нажить и описание своих приключений, причем неизвестно, что важнее. В XVIII — XIX веках Кук и Крузенштерн будут довольствоваться жалованьем, положенным им правительством, однако в XVI веке жалованье как таковое никого не устраивает. Каждый европеец стремится извлечь из путешествия на Восток выгоду, он мечтает о богатстве. И нелишне отметить, что те из путешественников, которые отличались развитым воображением, литературными талантами и наблюдательностью, реже других обретали богатство.

Причину, заставившую Стрейса отправиться в путешествие, он излагает в своей книге следующим образом: «Подобно тому как с отчаяния человек нередко становится монахом или солдатом, так детское упрямство и распушенность часто толкают на бесчестные дела или создают страстных путешественников; к числу последних принадлежу и я. Отец обучил меня ремеслу — парусному делу — и охотно оставил бы меня при себе; но так как он наказал меня однажды за какое-то озорство, то я сбежал и без долгих разговоров отправился путешествовать... Я нанялся младшим парусным мастером на "Св. Иоанна Крестителя", тогда мне было 17 лет, и я много не думал о том, куда поеду и надолго ли».

В феврале 1647 года корабль, на котором служил Стрейс, вошел в гавань Генуи, разгрузился, и моряки получили расчет. Корабль был тут же куплен генуэзцами, которые снарядили его и еще одно приобретенное ими голландское судно в дальнее плавание — одну из немногих попыток итальянцев вспомнить о былом торговом

могуществе. Корабли были снабжены порохом, припасами и военным снаряжением из расчета на трехлетнее плавание. На обоих кораблях остались их голландские команды и капитаны; помимо этого, как пишет Стрейс, на кораблях «были итальянцы, в том числе несколько бандитов».

Экспедиция собиралась втайне. Не знали, куда они поплывут, ни матросы, ни парусный мастер Ян Стрейс.

Путешествие продолжалось долго. Выйдя из Средиземного моря в Атлантику, пошли вдоль Африки к югу, иногда подходя к берегу и спуская шлюпки, чтобы набрать воды. В бухте Сьерра-Леоне командир экспедиции Ян Маас решил, что местный вождь требует слишком высокую плату за фрукты, дрова и воду. «Такое бесстыдство побудило нашего командира Яна Мааса искать средства захватить короля в свои руки. Он послал за ним лодку и велел сказать ему, чтобы он явился на судно, где он будет одарен по его желанию. Неосторожный дикарь, когда ему сделали подобное предложение, не мешкая, тотчас же сел со своей свитой в лодку... Король, взойдя на корабль, сразу побежал в каюту в надежде получить большие дары, но ему поднесли железные прутья, какие применяются в тюрьмах, сковали руки и ноги и упрятали вместе с четырьмя спутниками. У него был понурый вид, тем более что командир, указывая на его вероломство, грозил его повесить, что и сделал бы, если бы шкипер Генрих Кристианс не отсоветовал этого по многим причинам. Однако же командир приказал выбросить короля за борт через кухонное оконце... После этого, чтобы доказать, что у него хватит смелости высадиться на берег без разрешения, командир отправил на берег две лодки с таким количеством стрелков, чтобы они, невзирая ни на что достали воды и нарубили дров, сколько нужно. Затем командир, считая, что месть еще не доведена до конца, приказал нам разнести их изгороди и дома и сжечь поселок, что и было приведено в исполнение с большой быстротой. Увидев это, король поспешно собрал около тысячи лодок, половина их была нагружена пучками сухой рисовой соломы... Мы не сочли благоразумным ждать, пока явится это дикое полчище».

«Развлекаясь» таким образом, дошли до мыса Доброй Надежды. Отсюда начинались места, где можно было

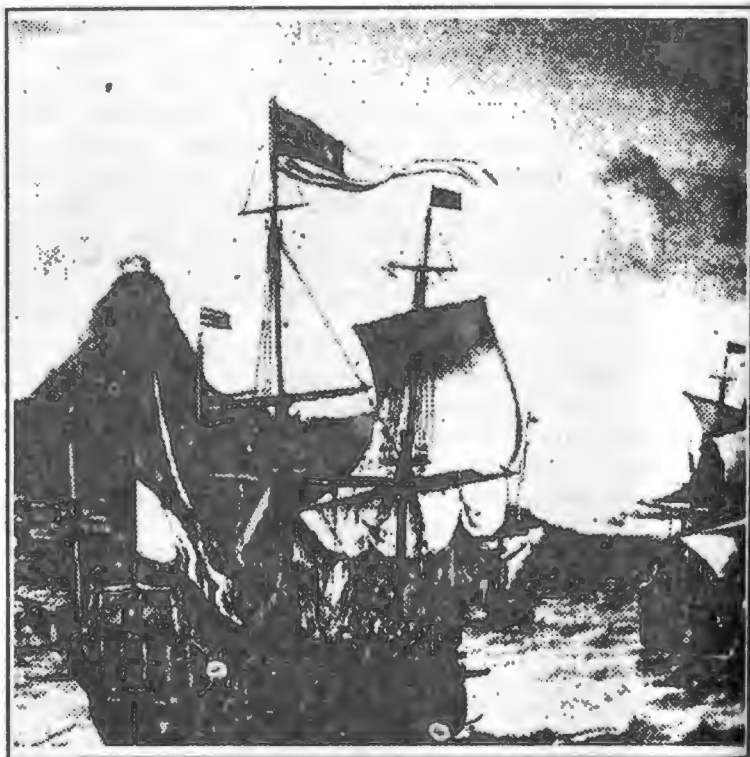
только грабить и убивать «туземцев», но и захватить корабль и уйти в пираты либо просто присвоить чуждое добро, а затем наняться на службу к португальцам. Такая возможность была тем заманчивей, что итальянцы в Индийском океане никакими правами не пользовались. Захват голландского или английского корабля мог вызвать гнев соответствующей Ост-Индской компании и даже снаряжение экспедиции для поимки преступников. Но кто восплает гневом по поводу захвата корабля гёнуэзцев? Голландцы и англичане будут только довольны.

Поэтому командиру эскадры, если он намеревался сохранить лояльность по отношению к своим нанимателям, надо было вдвойне внимательно следить за возможным брожением на борту кораблей. Тем более что Мадагаскар, у которого корабли остановились, и в это время, и через сто лет оказывал странное влияние на моряков — один его вид усиливал в них пиратские наклонности.

Первым не выдержал шкипер меньшего из кораблей — Гармен Фоогт. Неожиданно умер капитан корабля. Это устраивало Фоогта, который теперь имел возможность, как только эскадра продолжит плавание, без труда захватить судно, ведь он остался на нем старшим. Но совет эскадры решил иначе. Капитаном судна назначили Кристианса, а Фоогту велели занять место штурмана на флагманском корабле.

Это могло привести к крушению всех планов Фоогта, и он решил действовать без промедления. Заявив, что в предприятии не заинтересован и останется на прежнем посту, Фоогт покинул совет, вернулся к себе на корабль и приказал поднять из трюма пушки и изготовиться к бою. На рассвете, заручившись поддержкой команды, он поднял на мачте пиратский флаг.

Едва успев стать командиром, Фоогт совершил роковую ошибку. Обнаружив, что его корабль не успел убраться водой, он, чтобы не терять времени, послал в поход на шлюпках чуть ли не половину команды. Шлюпки были перехвачены, а затем флагман подошел вплотную к пиратскому кораблю. Фоогт испугался боя и, предложив мировую, прибыл на борт флагмана для переговоров. Однако, как только Фоогт вступил на борт,



*Корабли XVII в. огибают мыс Доброй Надежды*

его на глазах у всех схватили и заковали в кандалы. Матросы с пиратского корабля кричали, что, если их командира не освободят, они будут драться до последнего. Фоогта не освободили, матросы еще некоторое время покричали и сдались. Их перемешали с матросами большого корабля, и только Фоогта оставили в кандалах до возвращения в Геную, чтобы там отправить его на галеры.

Из-за остановки на Мадагаскаре корабли добрались до Суматры лишь в июне 1649 года. Там выменяли и купили некоторое количество перца, а затем «захватили» двенадцать китайских джонки, весь народ с них спрыгнул в море, исключением женщины, которую изнасиловали и обесчестили.

или итальянцы, а офицеры ничего не смогли сделать, чтобы помешать этому».

Затем новый эпизод: «28-го мы снялись с якоря и по пути овладели двумя китайскими джонками, нагруженными перцем, сандаловым деревом, камфарой и прочим».

Далее: «29-го мы прибыли в Индрапуру, где закупили сисжих припасов. Мы рассчитывали захватить здесь еще несколько джонок, но обманулись, ибо они уже уплыли».

Из этих деловитых заметок вырисовывается типичная картина торговой экспедиции европейцев середины XVII века. Если хочешь — торгуй, если есть возможность — забирай все бесплатно. Если же ты уступаешь в силе противнику — беги или сам становись жертвой.

И генуэзские корабли стали жертвой более сильных пиратов очень скоро.

Уже 2 июля они встретили в море голландскую эскадру из четырнадцати судов и после переговоров (а ведь командовали генуэзскими кораблями голландцы) сдались в плен. Интересно замечание Стрейса, что «матросы ничего не имели против этого решения. Среди них после восстания на Мадагаскаре не было единомышленников, а, напротив, продолжалась старая вражда; они ежедневно осыпали друг друга бранью и тяжелыми обвинениями; в этой вражде они так надоедали друг другу, что охотно расстались бы, и чем скорее, тем лучше, и теперь к этому представился удобный случай. Так голландский флот захватил хороший улов без малейшего сопротивления».

В Батавии голландцев отвели на гауптвахту, а иностранцев оставили на борту. Потом итальянцы ушли на португальском корабле в Гоа, а гамбуржцы и другие отправились домой либо остались в Батавии. Тем временем кто-то (Стрейс полагает, что один из бандитов, опасавшийся разоблачения) отправил командира Яна Мааса. Впрочем, голландцев недолго держали на гауптвахте: через две недели им приказали написать смиренные прошения генерал-губернатору с извинениями за то, что служили католикам. После окончания этой комедии всем им заплатили жалованье и мобилизовали на службу Компании. Таким образом, захват генуэзских судов принес голландцам двойную выгоду. Они получили хорошие корабли с большим запасом продовольствия и

оружия и увеличили более чем на сто человек свои силы в Нидерландской Индии. Уже 15 января следующего года парусный мастер Ян Стрейс взобрался на палубу компанейского корабля «Черный медведь» и отправился на нем в Сиам.

\* \* \*

К концу XVII века от бывшего могущества Португальской империи остались только следы, но следы эти были весьма заметными. Португалы контролировали громадные территории — Бразилию, Анголу, Мозамбик, сохраняли важные базы — Гоа, Макао, Тимор и многие другие. Португальские корабли продолжали пересекать моря, и воспоминание о славе великой державы влекло многих молодых людей из обедневшей и попавшей на задворки европейской политики Португалии в ее колониальные форпосты, превратившиеся в своеобразный колоритный мир, как бы законсервировавшийся в XVI веке.

Португалы все чаще начинают искать счастья на службе азиатских монархов. В бирманской, сиамской и других восточных армиях португальские наемники становятся почти обязательной составной частью, а португальские авантюристы пускаются в самостоятельные предприятия. Де Бриту основывает собственное «царство» на юге Бирмы; Тибан становится «королем» пиратского острова Сандвин в Аракане.

Следующий небольшой эпизод может служить иллюстрацией жизни в португальских владениях начала XVIII века. И пусть он будет эпилогом к повествованию, начавшемуся с описания походов Диаша и Васко да Гамы.

Антониу де Альбукерки Коэло, родившийся в 1682 году, был сыном португальского вельможи Антониу де Альбукерки де Коэло де Карвало и мулатки из Пернамбуко Ангелы де Барриос, происхождение которой было «сомнительным и туманным». Правда, ничего удивительного в этом не было, потому что незаконнорожденных детей у португальских вельмож было множество, и постепенно даже самым строгим ревнителям чистоты крови пришлось научиться закрывать глаза на все увеличивающуюся долю «туземной»

крови в жилах португальской аристократии. Так приходилось расплачиваться за поддержание империи. Это не исключало расовой непримиримости тех же вельмож, когда дело шло о недругах и покоренных.

Антониу получил образование в Португалии, стал капитаном морской пехоты и в этом качестве прибыл в Макао на борту корабля, который попал в шторм и был настолько поврежден, что ему пришлось встать в порту на длительный ремонт.

Офицеры фрегата сошли на берег, сняли там дома и жили обычной жизнью португальских фidalго, в которой разгул и охота за деньгами сочетались с показной религиозностью. Последнее было необходимо, ибо в Макао, как и в других владениях Португалии, огромную роль играла католическая церковь. Здесь властвовали иезуиты и доминиканцы, которые, борясь между собой, держали в узде всю колонию.

Антониу де Альбукерки, любивший подчеркивать свое мифическое родство с давно умершим великим адмиралом, стал одним из светских львов Макао и через некоторое время начал охоту за приданым, собственницей которого была сирота девяти лет от роду по имени Мария да Моура. Юный возраст сироты не спасал ее от борьбы за ее руку. Главными претендентами были герой нашего рассказа Антониу де Альбукерки и лейтенант королевского фрегата дом Энрике да Норон. Оба были бедны, настойчивы и кичились знатным происхождением. Невеста тем временем играла в куклы.

Женихи вскоре стали центром интриги, охватившей весь город. На стороне лейтенанта Энрике были богатая и властная бабушка девочки и доминиканцы, на стороне Антониу — командир фрегата, епископ Макао и иезуиты. Борьба была позиционной до тех пор, пока Антониу с помощью верных друзей не украл Марию из дома и не обручился с ней в церкви святого Лаврентия.

По законам католицизма помолвка считается почти столь же нерасторжимой, как и брак, поэтому после церемонии девочку отвезли домой и сдали бабушке. Казалось, можно праздновать победу. Но бабушка призвала на помощь другого жениха, и начался второй акт драмы.

Через две недели на капитана Антониу де Альбукерки,

ехавшего верхом по улице Макао, было совершено покушение. Выстрел из мушкета, правда, не очень меткий, был сделан из-за угла негром, в котором Альбукерки узнал раба своего соперника. Антониу бросился за негром, но догнать его не смог: в стене отворилась дверь, впустила негра и закрылась на щеколду, как только в нее стал ломиться капитан. Тогда Антониу снова вскочил на коня. И тут же из окна второго этажа раздался еще один выстрел. Стрелял уже сам лейтенант Энрике, который оказался лучшим стрелком, чем его раб, и раздробил Антониу кость руки выше локтя. Едва держась в седле, Антониу поскакал к францисканскому монастырю, надеясь найти там убежище. У ворот монастыря Антониу настиг еще один раб лейтенанта, но Альбукерки уклонился от пули и, упав у дверей, был спасен от подбегавших с обнаженными шпагами друзей Энрике благочестивыми монахами, верными слугами епископа.

Капитан корабля в тот же вечер прислал Антониу охрану, и все попытки людей Энрике проникнуть за стены монастыря провалились. На некоторое время война затихла.

Но рука жениха не заживала. Она распухла, и от боли Антониу не мог заснуть. Ни городской хирург, ни лекарь с фрегата не могли помочь ему. Настоятель монастыря приказал готовить раненого к принятию святых даров. Невесте бабушка сказала, что она больше никогда не увидит Антониу и может начать готовиться к свадьбе с другим женихом. Девочка плакала и не хотела играть в куклы. Ей больше нравился смуглый и красивый Антониу, чем злой лейтенант, которого расхваливала бабушка.

В эти дни в Макао пришел корабль английской Ост-Индской компании, и иезуиты обратились к находившемуся на нем корабельному врачу, обещая, что орден хорошо оплатит его услуги, если он спасет жизнь Антониу де Альбукерки. У ордена были основания противиться успеху лейтенанта Энрике.

Осмотрев больного, врач передал иезуитам, что спасти жизнь Антониу, у которого уже началась гангрена, может лишь немедленная ампутация руки. Португальские врачи отказались помогать английскому коллеге. Иезуиты сообщили о своем согласии. Антониу попросил подождать с

операцией до вечера и послал раба с запиской к Марии. В записке, написанной под диктовку монахом, он спрашивал невесту, сможет ли она стать женой однорукого фidalго. Лучшие рыцарские традиции были соблюдены. Мария, которая не умела еще писать, сообщила жениху в ответной записке, что она выйдет за него замуж, даже если у него не будет обеих ног. Эта записка была написана тем же иезуитом, который написал и отнес письмо Антонию. В хроники, которые велись монахами в Макао, была вставлена назидательная история о верности возлюбленных, обрученных католической церковью. А в городе распевали песенку:

Она не пригожа  
Ни ликом, ни станом,  
Но деньги девице  
Красавца достанут.

Однако борьба еще не была окончена. Бабушка обратилась в сенат города с просьбой о защите против Антонию, который-де намеревается похитить и увезти на фрегате ее внучку. Сенат был в растерянности. Узнав о его заседании, капитан фрегата высадил на берег десант,



*Вид Макао в XVIII в.*

окруживший здание сената и дом бабушки. А когда сенат все-таки осмелился удовлетворить просьбу бабушки о защите, сам епископ потребовал пересмотра дела.

Моряки с фрегата обшаривали город в поисках лейтенанта Энрике, и тому пришлось спрятаться в доминиканском монастыре. Город был расколот на две фракции. Монахи враждующих орденов писали в Гоа и Лиссабон кляузы, но послать их не могли, потому что капитан фрегата на всякий случай блокировал порт и не позволял кораблям покидать Макао.

Губернатор города приказал взять штурмом доминиканский монастырь, но доминиканцы успели переправить Энрике в дом папского легата.

Борьба продолжалась до тех пор, пока в августе 1710 года Антониу не обвенчался с девочкой. Свадьба чуть не сорвалась: за истекший год у Альбукерки появился новый и весьма опасный соперник — Франсишку Лейтите, который решил убить Антониу перед самым венчанием. Заговор не удался, потому что Франсишку по ошибке устроил засаду не перед той церковью, в которой проходило венчание; когда же он бросился по правильному адресу, оказалось, что Альбукерки уже успел окружить церковь отрядом моряков и солдат. Пока в храме шла торжественная церемония, у его дверей стояли с обнаженными шпагами и заряженными мушкетами два вражеских отряда. К тому моменту, когда венчание закончилось, моряки отогнали наемников Франсишку, и Антониу смог спокойно проследовать к себе домой. Так кончилась война за богатую сироту.

Семейная жизнь капитана де Альбукерки продолжалась четыре года. В 1712 году у Марии родилась дочь, которая через неделю умерла, а еще через два года — мальчик. После родов умерла сама Мария. Она умирала под звуки барабанов, свирелей и китайских гонгов: Антониу по случаю рождения наследника устроил большой пир, и у дверей его дома шло представление китайской оперы. Гремели пушки с цитадели Сан Паулу де Монте, сверкали огни фейерверков. В разгар праздника к губернатору прибыл посланец от Антониу с просьбой прекратить салют: четырнадцатилетняя жена господина Антониу де Альбукерки, ставшего с помощью ее приданого одним из богатейших людей в Макао, скончалась.

Враги Антониу тем временем слати вице-королю в Гоа жалобы и доносы. Наконец в 1715 году последовал приказ арестовать вдовца и прислать его для суда в Гоа. Очевидно, в прошедшие годы Антониу занимался пиратством, потому что вице-король Гоа после следствия издал постановление, что Антониу виновен «в тираническом поведении не только по отношению к жителям Макао, но также к иностранным подданным, которые желают торговать с этим портом». К счастью для Антониу, вице-короля вскоре сменили. Новый вице-король, связанный с иезуитами, не только полностью оправдал Альбукерки, но и назначил его губернатором Макао.

Так Антониу де Альбукерки стал губернатором Макао и был не худшим из губернаторов этой колонии.

\* \* \*

Прошло двести лет со дня появления в Индийском океане кораблей Васко да Гамы. Эти два столетия составили целую эпоху, за которую мир Индийского океана необратимо изменился. Начало эпохи было ознаменовано великими географическими открытиями и взлетом Испании и Португалии — первых стран, чьи корабли пересекли океаны и обнаружили земли, до той поры неизвестные европейцам. Еще многое предстояло человечеству открыть и узнать, еще два континента — Австралия и Антарктида — ждали своих исследователей; тем не менее именно за указанные столетия мир как бы обрел форму и размеры, пределы его перестали скрываться в тумане неизвестности.

Путь в Индийский океан был невероятно труден, и далеко не каждый корабль, вышедший из Амстердама или Лиссабона, достигал Островов пряностей. Бури, рифы, разбойники, враги подстерегали мореплавателей и торговцев. Но все новые корабли огибали мыс Доброй Надежды и брали курс на восток.

К началу XVIII века уже возник единый мировой рынок и произошел первый, так сказать, черновой раздел Востока; определились сферы влияния европейских держав, которые, несмотря на существенные перемены впоследствии, сохранились вплоть до нашего века. Голландия утвердилась на островах Малайского архипелага,

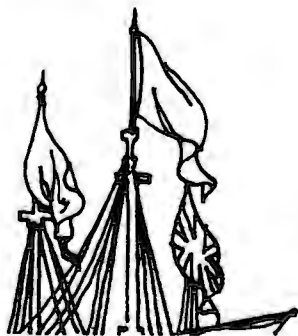
Англия — в Индии, испанцы удержали Филиппины, на долю Португалии остались небольшие, но важные базы от Гоа до Тимора и Макао. На сцене предстояло появиться лишь одному крупному участнику колониальной драмы — Франции, отставшей от соседей, но бросившейся вдогонку именно в XVIII веке. Французам удалось захватить небольшие по площади, но стратегически удобно расположенные острова в Индийском океане. Это позволило Франции вступить в открытую войну с англичанами в самой Индии.

Число пришельцев из Европы в Индийском океане росло, соотношение сил между ними менялось, менялись политика и методы торговли и войны. Прежними оставались лишь жертвы — жители этого региона. Им-то некуда было деться. Враждуя между собой и борясь за рынки, вступая в союзы и разрывая их, европейцы были едины в одном — в погоне за прибылью. И пираты, вольные или наемные, были движимы той же целью.



**Часть вторая**

**МАДАГАСКАР И  
МАЛАБАРСКИЙ БЕРЕГ**



## Гости из Карибского моря

В конце XVII века завершается пиратская эра в Карибском море. Все большее число пиратов откликается на амнистии, объявляемые английскими властями, и переходит к мирной жизни. А самый известный из них, Морган, даже принимает государственную должность и становится грозой своих прежних товарищей.

Раньше Англия и Голландия сами участвовали в пиратских действиях и поощряли пиратов, коль скоро те нападали на испанские корабли и города. Теперь у англичан (а в какой-то степени и у голландцев) появились много собственных торговых интересов в Америке и им порой было выгоднее торговать с испанцами, чем грабить их. Изменился и колониальный мир. Еще недавно он замыкался в стенах крепостей, за пределы которых европейцы выходили лишь в военные экспедиции или для сбора дани. Но с каждым годом население колоний росло и нападения пиратов встречали все больший отпор. Бели за пик пиратской активности принять вторую половину XVII века, ознаменованную рейдами через Панамский перешеек, расцветом Порт-Ройяла и объединением пиратов в тысячные отряды, то тут уже нетрудно заметить признаки вырождения. Само столь неестественное для пиратов объединение в крупные отряды — свидетельство того, как трудно стало им действовать в одиночку.

Усиливающиеся преследования заставляют пиратов покидать привычные воды Карибского моря и пытаться

освоить новые районы. Они уходят на север, к Ньюфаундленду, они стремятся к берегам Африки, они все чаще выбираются в Тихий океан и все дальше углубляются в него. В дни, когда Дрейк и Кавендиш открывали пути через этот океан, обычным пиратам хватало добычи и в Атлантике. Путешественники не по призванию, пираты жили одним днем и идти за добычей на огромное расстояние могли решиться лишь в случае крайней необходимости. К концу XVII века эта необходимость возникла.

Поход, о котором сейчас пойдет речь, имеет по крайней мере четырех историографов. Среди них бывший врач, пират Лайонел Уэфер; образованный англичанин из хорошей семьи, пират Бэзил Рингроуз; сын фермера и сам бывший фермер, крупнейший из описателей пиратства Уильям Дампир; наконец, один из командиров похода, капитан Шарп. Так что каждый шаг экспедиции, ставшей столь знаменитой именно из-за обилия написанных о ней книг, нам известен с разных точек зрения, что помогает представить, как все было на самом деле.

Они собрались с нескольких кораблей и решили повторить путь Моргана: пересечь по суше Панамский перешеек и напасть на испанцев на берегу Тихого океана. Когда-то Дрейк шел этим путем, не зная, что ждет его впереди. Пираты XVII века были осведомлены куда лучше своего знаменитого предшественника. Единственное, что было им неизвестно, это удастся ли ограбить испанский город Санта-Марию или придется кончить жизнь под испанскими пулями либо на виселице.

5 апреля 1680 года пиратский отряд общей численностью около четырехсот человек, состоявший из экипажей семи кораблей (каждый экипаж, названный ротой, шел под командой своего капитана), отправился через джунгли на запад. С пиратами шли пятьдесят индейцев, у которых были с испанцами собственные счеты. Вероятно, никому из пиратов и в голову не приходило, что путешествие приведет их в Индийский океан.

Санта-Марию взяли штурмом на рассвете. Пленных испанских солдат передали индейцам, чтобы те их казнили, а сами начали обыскивать город. Он был почти пуст: золото, добытое в находившихся неподалеку богатых коях, слухи о котором привлекли пиратов, за три дня

до нападения переправили в Панаму. Тогда решили идти на Панаму. Это было заранее обреченной на неудачу авантюрой, потому что сейчас пиратов было вчетверо меньше, чем десять лет назад в отряде Моргана, а Панама была куда лучше укреплена, чем тогда. Кроме того, среди участников похода было достаточно писателей, но не было настоящего начальника. Один из пиратских капитанов, Коксон, вообще решил было отправиться обратно, потому что завидовал избранному адмиралом Соукинсу; для того чтобы Коксон со своими людьми не покинул отряд, пришлось его самого избрать адмиралом.

Небогатую добычу, захваченную в Санта-Марии, пираты отправили под охраной двенадцати человек обратно через перешеек, а сами двинулись дальше на тридцати пяти каноэ и небольшом боте, который захватили на реке. Рингроуз, тщательно, час за часом отмечавший события, так описывает один из дней — 19 апреля. На рассвете он проснулся от холода: за ночь он промок от дождя и все тело онемело. В десять утра, когда дождь уже кончился, его каноэ разбилось о скалу. В двенадцать дня ему удалось спасти жизнь пяти испанцам, попавшим к пиратам в плен; в час Рингроуз улучил минутку и зарисовал очертания берега. В четыре он продолжил путь. Вечером того же дня попал в плен к испанцам. В девять часов был приговорен к смерти, в десять его узнали спасенные утром испанцы и Рингроуз получил помилование. В одиннадцать испанцы отпустили его на все четыре стороны. В двенадцать он попытался уснуть, но не смог, потому что промок и дрожал от холода. Чтобы отвлечься, он стал записывать в дневник события прошедшего дня.

На закате бот под командованием «пенителя морей, художника океанов, отважного командира, капитана Бартоломео Шарпа» (так называет себя сам Шарп) занял островок в Панамской бухте, а вскоре ему удалось схватить барк, на который перешли пираты с нескольких каноэ. На следующий день заметили еще один барк и погнались за ним, но барк обстрелял пиратов и ушел. Вскоре он прибыл в Панаму и сообщил губернатору, что пираты, о которых было известно с того момента, как они схватили Санта-Марию, уже близко.

Что делать с испанскими пленниками, долго не могли решить; потом, чтобы не кормить, отдали их индейцам. (Но отнять у испанцев оружие забыли, и потому они прорвались через кольцо индейцев и ушли в джунгли.) Затем отправились дальше к Панаме и гребли всю ночь, чтобы пройти двадцать миль через залив. Лишь «художник океанов» Шарп в темноте умудрился отстать от прочих, повернул обратно к безопасному острову и занялся грабежом жемчужного промысла. Там его спутники отыскиали вино, а сам Шарп — прекрасную испанку, и потому к сражению Шарп опоздал.

Битва, развернувшаяся у стен Панамы, вошла в историю пиратства. Тридцать каноэ, в которых сидели меткие и отважные стрелки, сражались с тремя испанскими галионами и тремя барками и смогли победить. Испанские корабли без цели палили из тяжелых орудий по юрким суденышкам, а от каждого ружейного залпа пиратов испанцы теряли десятки человек. Пираты в первую очередь целились в офицеров, рулевых и пушкарей, а также забрасывали испанцев ручными бомбами. Потом пираты взяли испанские корабли на бордаж, и лишь одному из них удалось укрыться под стенами Панамы. На один из кораблей пираты перенесли своих раненых, устроив там госпиталь, на второй забрались сами. А вечером, когда бой был закончен и победители, потеряв всего сорок человек, встали на якоря в миле от панамских бастионов, появился бот «пенителя морей». Капитан выразил радость по поводу победы своих спутников и присоединился к пиру на борту галиона «Благословенная Троица». На радостях на Шарпа не обиделись, тем более что доли в захваченной здесь добыче ему не полагалось.

Пир был веселым, однако на следующее утро пираты рассорились. Добыча была не так уж велика — лишь корабли, золота и серебра опять не было. Самые горячие головы требовали тут же штурмовать Панаму, но большинство отказалось. Коксон опять решил уйти и на этот раз выполнил свою угрозу. Командиром отряда, в котором осталось человек двести (к тому же еще не выздоровели раненные), вновь стал Соукинс.

Настроение несколько улучшилось, когда захватили корабль, который вез в Панаму жалованье. Каждому из

оставшихся пиратов досталось по двести сорок семь монет. Потом снова потянулись дни без приключений. Чтобы мнать ворчавших от безделья спутников, Соукинс предложил захватить небольшой городок Пуэбло-Нуэво, стоявший на реке в нескольких милях от берега. Правда, испанцы были предупреждены о нападении и перегородили реку поваленными деревьями. Пиратам пришлось оставить каноэ, в которых они поднимались по реке, и идти дальше по суше. Вскоре перед ними показался тын из толстых бревен, в щелях между которыми торчали дула мушкетов. Соукинс выхватил саблю, ибо, как писал Рингроуз, он «был человеком, которого ничто на свете не могло испугать», и начал рубить бревна. Тут его и убили. Шарп, который наступал во втором эшелоне, благополучно повернул обратно и приказал садиться в лодки. Так он стал адмиралом.

При утверждении Шарпа вожаком возникли разногласия. «Старики» резко протестовали, считая, что никакой добычи с ним не дождешься, ибо он отважен лишь на страницах дневника, который любит читать вслух митросам. Пришлось Шарпу поклясться, что каждый пират вернется из похода с тысячью фунтов стерлингов добычи. Это обеспечило ему избрание, однако семьдесят пиратов отказались идти с ним. Они погрузились на один из графейных кораблей и покинули лагерь. К счастью для нас, все три писателя остались с Шарпом на «Троице», а то пришлось бы черпать описание дальнейших событий из дневника Шарпа, где они излагались отнюдь не в соответствии с действительностью.

В течение следующих двух месяцев Шарп с удивительной изобретательностью придумывал предлоги, чтобы ничего не предпринимать. Так, во время стоянки у небольшого острова, где некогда останавливался Дрейк, Шарп убедил своих спутников, что именно здесь лежит золото, брошенное Дрейком за борт. Легенды о пиратских кладах рождались уже тогда, и уже тогда пираты разыскивали на потерявшихся в океане островах сундуки с золотом. Одна из легенд гласила, что Дрейк не смог погрузить на «Лань» все захваченное золото и выбросил часть его за борт, чтобы оно не досталось испанцам.

Неделю потратили на поиски этого золота. Делали это куда проще, чем в последующие века: смазывали жиром

и патокой свинцовые грузила и опускали их на веревке за борт лодки, будучи глубоко уверены, что золотые монеты прилипнут к грузилам. Но ни одна монета не прилипла.

Потом Шарп сообщил матросам, что, по его сведениям, в небольшом, неукрепленном поселке Ла-Сирена много золота. Пираты бросились на поселок, но испанцы успели скрыться в лесу. В поселке ничего не нашли, кроме корзин с собранным урожаем клубники. Клубнику пираты съели и написали испанцам письмо, что уйдут, если те заплатят выкуп. Испанцы платить выкуп не пожелали, за что поселок был сожжен.

Наконец, так и не разбогатеv, пираты отправились к острову Хуан-Фернандес — одному из самых известных на свете клочков земли, прославленному и пиратами, и главным образом Даниэлем Дефо, ибо прототип его Робинзона Крузо — Селькирк — жил именно здесь.

На острове произошел бунт. Пираты сместили Шарпа, обвинив его в трусости и своекорыстии. Одним из аргументов, который приводили участники бунта, было то, что у них денег нет, а у Шарпа много. Деньги отняли, поделили, а Шарпа заковали в цепи и посадили в трюм. Выбрали адмиралом Джона Уотлинга и постановили взять штурмом город Арику. Перед уходом с острова увидели на горизонте паруса кораблей и, решив, что это испанцы их разыскивают, в такой спешке покинули остров, что забыли на берегу индейца Уильяма, который таким образом стал первым робинзоном на Хуан-Фернандесе.

Путешествие до Арики было скучным по вине нового адмирала, который запретил пить на борту, велел по вечерам молиться и не разрешал по воскресеньям играть в кости. По дороге пристали к островку, чтобы расспросить замеченных на нем индейцев о богатствах Арики. Один из индейцев пиратам не понравился, его тут же объявили испанским шпионом и зарубили. Капитан Шарп, которого к этому времени выпустили из трюма, решил обратить на себя внимание. Он принес на место смерти индейца таз с водой, омыл в нем руки и сказал: «Джентльмены! На мне нет крови этого старика, и я предупреждаю вас, что в Арике вы поплатитесь за

это жестокое и бессмысленное преступление». Пираты встретили речь Шарпа смехом, но запомнили ее.

Из ста сорока человек, которые имелись в распоряжении Уотлинга (это было все, что осталось от экспедиции, отправившейся в поход через перешеек), сто были отобраны для штурма. Остальные оставались в лодках и должны были пригнать их по условному знаку.

Арика была защищена бастионами, на которых стояло двенадцать пушек; ее гарнизон составляли четыре роты испанских солдат, не считая ополчения, которое собиралось по тревоге. Зная, что по соседству появились пираты, жители города уже давно спрятали в тайниках все свои драгоценности. Тем не менее нападение противника было для них неожиданным.

Отрядив сорок человек во главе с Шарпом штурмовать бастионы, Уотлинг повел остальных в город. Испанцев было больше, но силы уравнивались тем, что пираты были отличными стрелками. Через час Уотлингу удалось захватить центр города. Пираты отнесли своих раненых в церковь. Несколько человек пришлось выделить для охраны пленных, которых оказалось больше, чем пиратов. Но бой не был окончен: в незанятой еще части города собиралось ополчение, а бастионы, как выяснилось, так и не были взяты.

Пока пираты под командованием Уотлинга сражались на улицах города, сорок человек, которые должны были захватить бастионы, бездействовали. Шарп, остановившись на безопасном расстоянии от бастионов, велел добровольцам подобраться к амбразурам и закидать защитников укреплений ручными бомбами. Это было исполнено, но бастионы не сдавались, и потому Шарп приказал отступить и ждать, как развернутся события.

В полдень Уотлинг сам начал штурм бастионов. Он шел погнать впереди пиратов сто испанских пленников, в том числе женщин и детей. Но испанцев это не смутило, и они открыли яростную стрельбу из пушек, расстреливая своих, и чужих.

Пока у бастионов шел бой, защитники города воспользовались тем, что в самой Арике оставался лишь караул, который стерег пленных испанцев, напали на него и почти все перебили. Уцелевшие пираты выбежали из города, стараясь привлечь внимание занятых штурмом бастионов

товарищей. Вспомнив о том, что в церкви лежат раненые, Уотлинг стал пробиваться к ней, но был сражен пулей. Нескольким пиратам все же удалось добраться до церкви, и они, вбежав в нее, велели лекарям уводить хотя бы тех раненых, кто мог передвигаться. Но лекари в ответ лишь распевали песни. Как потом выяснилось, и врачи, и раненые успели напиться.

Когда оставшиеся в живых пираты прорвались к берегу, они вспомнили о предсказании Шарпа. А вспомнив, начали кричать, чтобы он принял командование.

Плотной стеной окружив Шарпа, пираты медленно отступали к месту, куда должны были подойти лодки. Между тем испанцы ворвались в церковь и стали пытаться раненых, чтобы узнать, каким сигналом вызывать лодки. Узнав, что условный сигнал — два дыма, они тут же зажгли костры на бастионе, чтобы подманить лодки и лишить пиратов надежды на спасение. К счастью для пиратов, они увидели, что лодки проплывают мимо, и успели их перехватить.

Раненых испанцы замучили и перебили. Лишь врачам, в которых была большая нужда, сохранили жизнь.

В течение нескольких недель после этого Шарп крейсировал у берегов Южной Америки на галионе «Троица». Ему удалось захватить богатый корабль «Святой Петр», а потом и еще один — «Святой Росарио». История, связанная с захватом последнего, сделала Шарпа позднее предметом насмешек всех пиратов Карибского моря. Забрав с корабля вино и сундуки с серебряными монетами, люди Шарпа обнаружили, что трюм буквально набит слитками какого-то белого металла. Пираты заключили, что это олово. Кто-то из них предложил перегрузить олово на «Троицу» и продать его потом тем же испанцам в ближайшем городе. Однако именно в этот момент адмирал заметил на захваченном корабле пассажирку — испанскую даму, которая была, как писал в своих воспоминаниях Шарп, «наипрекраснейшим созданием, которое когда-либо представляло пред моими очами». Когда очаровательная испанка поняла, что страшный, но крайне галантный пират готов на все ради нее, она попросила его об одной милости — немедленно отпустить корабль. И Шарп приказал своим людям довольствоваться сундуками с монетами, а олово и прочие товары не трогать. А так как

обрадованные испанцы уговорили пиратов захватить с собой все вино, что было на борту, противники расстались, крайне довольные друг другом.

Впрочем, один из оловянных слитков взяли на корабль, чтобы лить из него пули. Когда поход завершился, пропившийся вчистую хозяин слитка продал остаток его на выпивку в Антигуа. Покупатель тут же спросил, нет ли у пирата еще такого олова. Олова не оказалось. Покупатель купил пирату бутылку вина, а затем перепродал остаток слитка за семьдесят пять фунтов стерлингов. К исчеру весь город, а через неделю все Карибское море хохотало над Шарпом и его молодцами, оставившими испанцам крупнейший груз серебра, который когда-либо попадал пиратам в руки. К тому же и с испанской стороны просочились вести о том, что прекрасная дама, очаровавшая пирата, получила от хозяев серебра богатое вознаграждение.

В ряду историй, связанных с отношением пиратов к женщинам, есть немало подобных описанной выше. Среди пиратов были насильники и убийцы, однако порой ими овладевала галантность — они ведь были не чужды тщеславия, особенно в моменты побед, когда на них были обращены взоры сотен людей.

Когда пираты Моргана захватили Панаму, грабежи и насилия длились много дней. Эксквемелин, один из участников похода, описывает жуткие пытки, которым подвергали жертв, чтобы узнать, где спрятаны ценности. Женщин тоже не щадили, — пишет он, — кроме тех, с кем пираты могли удовлетворить свою похоть. Тех же, кто не соглашался на это, мучили со всей возможной жестокостью. Пираты вытаскивали женщин из церкви, где они находились... а потом делали что хотели: их истязали, били, морили голодом, подвергали различным пыткам. Морган, как генерал, должен был, казалось бы, дать пример достойного обращения с пленницами, однако он сам был не лучше других».

В самый разгар бесчинств к Моргану привели даму, жену богатого купца, найденную на одном из близлежащих островов, где она пряталась от пиратов. «Я не стану описывать ее красоту, — пишет Эксквемелин, — а только скажу, что и в Европе краше не было и нет никого».

Увидев пленницу, Морган приказал отделить ее от

остальных, оставить ей служанку и присылать ей пищу с его собственного стола. Каждый день Морган заходил к пленнице, развлекал ее разговорами, ибо неплохо знал испанский язык. Наконец он пообещал отпустить на свободу и ее, и остальных пленников, если она согласится стать его любовницей. Красавица отказалась. Введенная в заблуждение внешней галантностью адмирала, она решила, что отказ не скажется на ее положении. Она ошиблась.

Морган еще два-три дня добивался своего, соблазняя пленницу богатствами, но когда ничего не вышло, приказал бросить ее в подвал. Эксквемелин уверяет, что ему удавалось пробираться к подвалу и даже передавать голодающей женщине пищу.

Когда начался поход из Панамы обратно, пленницу вели два пирата, которым запретили давать ей воду и пищу. Женщине удалось, однако, как-то договориться с двумя монахами и выдать им расписку на большую сумму, чтобы ее выкупили. Она уже знала, что пираты согласятся отпустить ее, несмотря на противодействие Моргана, потому что многие из них прониклись к ней сочувствием, а выкуп, который она предлагала, был очень велик. Монахи поклялись выполнить просьбу пленницы, но выкупили на полученные по расписке деньги двух своих братьев, ибо полагали, что жизнь служителей Господа куда важнее, чем жизнь женщины, красота которой вполне могла исходить от дьявола.

Когда об этом стало известно, пираты возмутились и, отправив за предприимчивыми монахами погоню, настигли их и вернули в лагерь. Моргану пришлось отпустить женщину, и он заявил товарищам, что вел себя так только потому, что считал даму незамужней. Это был правильный дипломатический ход. Пираты согласились, что, если бы дама была незамужней, Морган был волен делать с ней что пожелает. Гнев пиратов был искусно обращен против монахов, которых тут же высекли при большом стечении народа. Что касается Моргана, то он даже сделал даме на прощание ценный подарок.

Путешествие Шарпа, к которому мы возвращаемся, продолжалось еще несколько месяцев. Он провел свой галион вокруг мыса Горн и добрался до Вест-Индии, где пришлось оставить корабль, чтобы не стать добычей

английских фрегатов, снаряженных перешедшим на королевскую службу Морганом.

В конце концов пираты попали в Англию, где Шарп и несколько его спутников по требованию испанского посла были арестованы. Шарп нанял адвокатов, которым удалось доказать, что его действия были защитой от нападений испанцев. Пиратов оправдали.

\* \* \*

Еще до истории с серебром часть пиратов, не любивших Шарпа, отделилась от него. Среди них был Дампир.

В начале своей карьеры Дампир был самым заурядным пиратом, и даже обстоятельства, приведшие его к этому занятию, были обыденными. Он относился к тем беспокойным сынам Альбиона, которые покидали свой остров и отправлялись искать счастья и денег в Америку, не придавая особо важного значения тому, каким способом это достигается. Некоторое время он был лесорубом на берегу Центральной Америки. Лесорубы были подобны буканьерам. Они также жили в разбросанных по джунглям хижинах, также ненавидели испанцев, которые время от времени совершали набеги на побережье, полавливая лесорубов и продавая их в рабство. Как и буканьеры, лесорубы были одним из основных источников пополнения рядов пиратов; народ этот был суровый, привыкший к тяготам жизни, закаленный и решительный.

Дампира сделали пиратом не испанцы, а ураган, разрушивший его хозяйство. Поэтому, когда через несколько дней после урагана к побережью пристали два пиратских судна, Дампир и его разоренные товарищи вписались на них матросами. Боевое крещение Дампир получил у городка Альварадо, жители которого оказали пиратам яростное сопротивление и, отступая, успели унести свое добро. Пришлось возвращаться ни с чем. Дампир расстался с новыми друзьями и решил, что никогда больше не займется таким невыгодным промыслом, как пиратство.

Читая приключенческую литературу, можно сделать ложное заключение, что пираты, за редкими исключе-



*Капитан Уильям Дампир*

ниями, шли от победы к победе, от грабежа к грабежу. На самом деле все было не так. На каждого Моргана или Дрейка приходилось множество неудачников, которые, едва успев начать свою карьеру, погибали либо старались при первой возможности, скопив немного денег, перейти к обычной жизни. На примере пиратского похода 1680 года, о котором только что рассказывалось, видно, что после штурма Арики в живых осталось куда меньше половины пиратов, а богатства они так и не

нажили. Да и то, что доставалось пиратам в дни их великих походов и завоеваний, редко задерживалось в их карманах, зато быстро богатели торговцы и трактирщики в Тортуге и Порт-Ройале.

Даже взятие Панама почти ничего не принесло рядовым пиратам, потому что Морган обокрал своих товарищей и скрылся с деньгами. Любителей романтики дальних дорог или храбрецов, рвавшихся в бой ради боя, среди пиратов было немного. За деньги они могли продать кого угодно, в том числе ближайшего друга, ведь посадили же они в трюм своего адмирала Шарпа, потому что обнаружили, что он богаче прочих. Как только пиратов начинали преследовать неудачи, они затевали склоки или вообще принимались искать другое занятие. До какой-то степени этим объясняются успехи Моргана и Вудса Роджерса в борьбе с пиратством. Отлично зная цену своим бывшим товарищам, перебежчики в считанные годы значительно сокращали объем пиратской активности, попеременно прибегая к амнистиям и к амнистиям.

Уйдя из пиратов, Дампир вернулся к более тяжелому, но надежному труду лесоруба и еще год валил деревья, пока не скопил денег на покупку фермы в Англии. На Рождество 1679 года Дампир отправился на Ямайку и там оформил покупку фермы в Дорсетшире. Ожидая попутного корабля в Англию, он встретил старого знакомого, капитана Хобби, который уговорил Дампира сопровождать его переводчиком в небольшом плавании, обещая долю прибыли от продажи товаров лесорубам.

По дороге корабль зашел в бухту Негрил на Ямайке набрать воды и тут обнаружил несколько пиратских кораблей. Пираты собрались в тихой бухте, чтобы обсудить важную проблему: как избежать железной хватки Моргана и куда направить свой путь. На английский корабль никто из них не обратил внимания: его товары не представляли ценности для пиратов, к тому же капитан корабля был знаком им, а на его борту было немало бывших пиратов. Когда матросы мистера Хобби узнали, что пираты решили пересечь Панамский перешеек и напасть на испанские города на Тихоокеанском побережье, они тут же покинули своего капитана и, обласкиваясь блеском испанского золота, ушли в пи-

ратскую вольницу. Три дня Дампир боролся с искушением, наконец не выдержал и тоже присоединился к пиратам. Так он очутился в экспедиции, о которой говорилось в начале этого раздела.

Путь от Ямайки до Арики Дампир прошел в качестве рядового пирата. Расставшись с Шарпом, Дампир вернулся в Порт-Ройял и некоторое время оставался там, занимаясь обработкой своих записей, а потом присоединился к спутнику по походу — капитану Куку и плывал на его корабле «Месть». Однажды во время поисков манильского галиона «Месть» отнесло далеко к югу. Стало так холодно, что пираты «обнаружили, что могут выпивать по три кварты бренди на человека каждый день и притом совсем не пьянеть». Этот факт настолько потряс команду, что его занесли в судовой журнал.

Когда шторм утих и потребление бренди вошло в норму, взяли курс на север, в теплые края, и вскоре догнали английского пирата Джона Итона, который присоединился к ним на своем двадцатипушечном «Николасе». Оба корабля пошли к острову Хуан-Фернандес.

Подойдя к острову, увидели дым: кто-то жег костер, стараясь привлечь внимание кораблей. Бросили якоря и спустили шлюпки. На берегу стоял человек в звериных шкурах с копьем в руке. Увидев пиратов, он сказал по-английски, что очень рад встретить их и что он убил к их приезду несколько коз и готов угостить гостей на славу. Человек был индейцем, и его поведение настолько изумило пиратов, что они лишились дара речи. Но тут подошла вторая шлюпка, в которой был Дампир, и индеец, отбросив копье, кинулся в раскрытые объятия пирата.

Это был Уильям, которого в спешке забыли на острове четыре года назад. Четыре года он прожил на Хуан-Фернандесе — и не только выжил, но и доказал, что человек может не опуститься даже в таких условиях.

В отличие от Робинзона Крузо Уильям остался на острове без всяких припасов, и судьба не выкидывала ему на берег ящиков с нужными вещами. Правда, у Уильяма были нож и мушкет. Поразмыслив, он превратил нож в пилу, дуло мушкета распилил этой пилой на несколько частей и из получившихся кусков изготовил себе рыбо-

ловные крючки, гарпуны, наконечники копий и новый длинный нож. Таким образом, Уильям был полностью снаряжен для жизни на необитаемом острове, построил себе дом, разводил коз и даже три раза удачно скрывался от облав, которые устраивали на него испанцы.

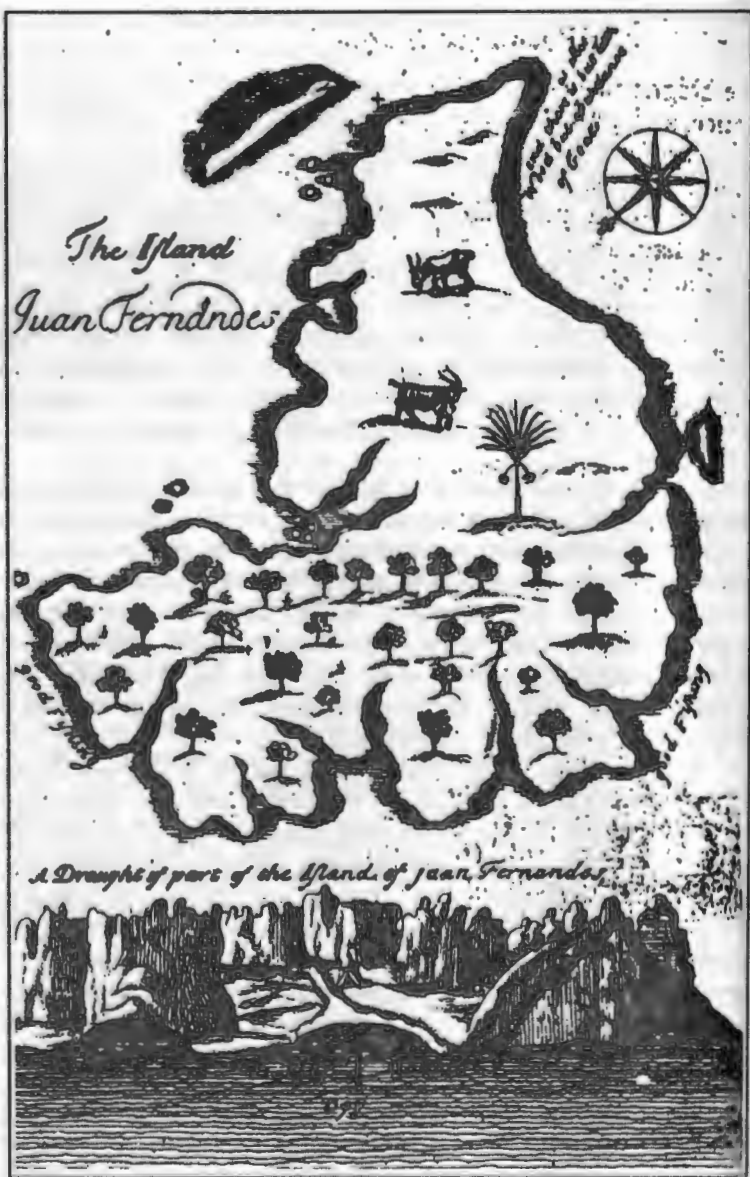
Уильям присоединился к старым друзьям. После того как корабли привели в порядок, путешествие продолжалось.

Нельзя сказать, что пиратам совсем не попадалось добычи. Но все захваченные корабли, как назло, оказывались груженными мукой, сахаром и тому подобными товарами. Запасы муки пираты перевезли на Галапагосские острова, где спрятали на черный день. За время стоянки на островах нанесли их на карту и дали им все названия.

Испанцы уже были осведомлены о прибытии пиратов, и все близлежащее побережье Южной Америки охватила тревога. Неожиданно умер капитан Кук, и его повезли на берег хоронить. На высадившихся на берег пиратов напали испанцы, и те еле успели добежать до моря, прыгнуть в воду и доплыть до скалы, верхушка которой чуть поднималась над водой в нескольких десятках метров от берега. Испанцы за ними не последовали и вскоре вообще удалились повыше, к деревьям.

Пираты сидели на скале, пели песни и ждали, когда к ним придут с кораблей, стоявших в нескольких милях от этого места. Постепенно вода поднималась. Тут пираты перестали петь, так как поняли, почему испанцы не принимают никаких мер, чтобы достать их со скалы. Оказалось, что в прилив скалу покрывает на два метра водой. Когда пираты стояли уже по пояс в воде и молились, понимая, что пришел их последний час, показалась лодка, в которой сидел Дампир, встревоженный долгим отсутствием товарищей.

Вместо Кука капитаном «Мести» избрали Эдуарда Дювиса, но добычи все не было. Еще одна попытка захватить испанское поселение провалилась, и тогда корабли пиратов расстались. «Николас» пошел через Тихий океан на запад, а «Месть», на которой остался Дампир, решила попытать счастья у берегов Перу.



Карта острова Хуан-Фернандес

Может быть, отдельные пираты и попадали в Индийский океан раньше, но, вероятно, «Николас» капитана Итона был первым кораблем, принадлежавшим к братству карибских пиратов, который пересек Тихий океан и приплыл в Азию с востока. Он был началом той волны, которая вскоре вынесла в Индийский океан большинство наиболее известных пиратов Атлантики и лет через десять превратила эти края в центр пиратской вольницы.

14 марта 1686 года капитан Итон появился у острова Гуам. Испанскому губернатору, пожелавшему узнать, что за корабль подошел к острову, Итон сообщил, что «Николас» снаряжен на деньги одного высокопоставленного француза для исследований и открытий в дальних морях, а на Гуам зашел за провизией и свежей водой. Губернатор был удовлетворен ответом и пригласил пиратов на берег. Губернатору было тошнливо и порой страшно находиться на острове с маленьким гарнизоном, окруженным враждебными островитянами. Лишь иногда сюда приходил манильский галион или какой-либо другой корабль с Филиппин.

После визита Итона к губернатору тот послал пиратам в подарок десять поросят, сладкий картофель, бананы и папайю. В качестве ответной любезности «французский исследователь» отправил губернатору кольцо с бриллиантом, недавно снятое с испанского капитана. Губернатор попросил у пиратов пороха, чтобы отбивать нападения гуамцев. Итон послал два бочонка и получил в ответ полтораста золотых монет. Итон гордо отверг золото, и тогда губернатор послал ему в подарок кольцо с бриллиантом вдвое большим, чем полученный. Это кольцо было снято с пальца убитого не так давно в этих краях английского капитана. Потом губернатор послал еще больше поросят и фруктов, а пираты в благодарность платили на гуамцев и перебили их великое множество. Когда же гуамцы предложили пиратам объединиться и выгнать с острова испанцев, Итон с негодованием отверг это предложение.

С Гуама Итон привел свой корабль в Кантон, где надолго задержался для ремонта корабля. В это время в Кантонскую бухту вошли тринадцать больших китайских

джонков, груженных шелком, — начиналась ярмарка. Итон предложил своим спутникам захватить безоружные джонки. По прибытии в Англию, уверял он, этот шелк можно будет продать за бешеные деньги. Пираты выслушали капитана и ответили ему, что при всем уважении к Итону они никогда не опустятся до того, чтобы торговать тряпками. Если бы на джонках было золото или хотя бы серебро, они бы пожертвовали всем, чтобы его заполучить. Но тряпки — никогда.

Пришлось отправиться к Маниле, чтобы попытаться захватить манильский галион или какой-нибудь другой корабль, груженный серебром. Такой корабль удалось найти, но, хотя «Николас» гнался за ним через все Южно-Китайское море, догнать его не удалось: у испанского корабля был хороший ход, а пираты давно не имели возможности вытащить свое судно на берег и откилевать его. Постепенно «Николас» отстал, и пришлось отказаться от добычи. Это горькое разочарование привело к тому, что пираты пристали к берегу Северного Калимантана, сняли с корабля пушки, установили их вокруг стоянки, затем вытащили на берег корабль и занялись килеванием.

В декабре 1685 года «Николас» взял курс на Тимор — одно из немногих мест в Азии, где еще сохранялось португальское владычество. Но и на Тиморе, и у его берегов никакой добычи им не встретилось. Поблизости были голландские корабли (юго-западная часть Тимора в это время уже принадлежала голландцам), но на них пираты нападать не решались: корабли были отлично вооружены и голландские моряки умели стрелять не хуже пиратов.

У Тимора пираты поссорились. Долгое путешествие не принесло никакой выгоды. Двадцать пиратов решили, что с них хватит приключений, и потребовали возвращения домой. Итон отпустил их, и они, купив на Тиморе бот, отплыли на Яву. В Батавии пираты купили себе места на голландском корабле и в марте 1686 года прибыли в Англию — без денег, без добычи, но совершив почти кругосветное путешествие. Что касается Итона, то о нем больше ничего не известно.

«Месть» капитана Дэвиса, на которой находился Дампир, осталась у американского берега и вскоре встретила «Лебеденка» под командованием начинающего пирата капитана Свана (что значит по-английски «лебедь»). Капитан Сван стал пиратом по вине Дэвиса и Итона, бесчинства которых настолько вывели из себя вице-короли Перу, что тот приказал уничтожить все каботажные суда у берегов Перу, заколоть или отогнать внутрь материка весь скот и уничтожить продовольствие, чтобы пиратам нечем было поживиться. В то же время в Лиме спешно снаряжалась эскадра из десяти фрегатов, чтобы поймать пиратов. Поэтому, когда английский торговый корабль «Лебеденок», принадлежавший группе пайщиков, прибыл сюда, торговать с ним никто не стал — хорошо еще, что испанцы его не захватили. Пока капитан Сван размышлял, что ему делать (а происходило это возле Панамского перешейка), на берегу показался отряд пиратов. Команда «Лебеденка» быстро поддавалась уговорам пиратов бросить торговлю и начать грабеж. Пираты овладели кораблем. Капитану Свану предоставлялась возможность принять мученическую смерть, отстаивая неприкосновенность добра хозяев корабля, либо высадиться на берег и в одиночестве достигнуть испанского города. Он предпочел третий путь — присоединился к пиратам и сохранил командование кораблем.

Большую часть товаров выкинули за борт, другие Сван, проявив завидную сметку, продал пиратам в кредит. Теперь путь в Лондон Свану был заказан.

Объединившись, «Месть» и «Лебеденок» захватили испанский корабль, и на него перешла часть пиратов. Теперь у пиратов было три корабля, и они решили напасть на испанский караван, который шел с Филиппин в Панаму, Перу и Чили, а затем, обогнув мыс Горн, должен был уйти в Атлантику.

Когда пиратские корабли встали на якоря неподалеку от Панамы, к ним подошел еще один пират, француз, на небольшое вознаграждение предложивший капитанам пиратские удостоверения, которыми успешно торговал французский губернатор одного из островов Вест-Индии. С приходом французского корабля и нескольких пират-

ских ботов число пиратов превысило тысячу, и начались разговоры о том, что неплохо бы взять Панаму штурмом. Но предприятие это было слишком рискованным; кроме того, пришло известие, что испанский караван уже близко.

Пираты напали на испанскую эскадру, однако успеха добиться не смогли. Испанский адмирал, умело маневрируя, заставил пиратский флот растянуться, и испанцы смогли воспользоваться своим преимуществом в тяжелой артиллерии. В результате испанцы продолжали свой путь, а пираты рассеялись во все стороны. К месту сбора пришло чуть более четырехсот пиратов, и они решили впредь на испанские эскадры не нападать, а грабить небольшие города.

В последующие недели пираты захватили несколько испанских поселений, разорили и сожгли их, но стоящей добычи нигде не обнаружили. Неудачи заставили Свана покинуть американские воды и отправиться через Тихий океан к берегам Азии. На «Лебеденка» перешел и Дампир.

Путешествие через Тихий океан оказалось очень долгим, причем в пути матросы не видели ни одной птицы и не смогли поймать ни единой рыбы. Несмотря на уверения Дампира, что океан не безбрежен, ими овладело суеверное чувство, что они уже никогда не увидят земли. Свану с трудом удалось удержать экипаж от открытого бунта. Через пятьдесят дней пути показался Гуам. Там все было без изменений. Так же испанский губернатор враждовал с гуамцами и так же принял пиратов доброжелательно и обменялся с ними дарами. Губернатор уверил Свана, что неподалеку, на острове Минданао в Филиппинском архипелаге, они найдут множество провианта.

Еще через двадцать дней пути показался Минданао. «Лебеденок» бросил якорь близ города, в котором жил султан. На крепостных стенах, окружавших его дворец, стояло двадцать пушек; в городе было много ювелиров, кузнецов, плотников; на верфи строились крупные корабли. Султан уговаривал Свана остаться и защищать от земли от голландцев, которые стремились покорить Южные Филиппины. Брат султана, раджа Лаут, также много раз беседовал с капитаном Сваном.

Время шло. Продовольствие все реже привозили с берега, ни о какой добыче и речи быть не могло, и пираты начали ворчать и требовать продолжения плавания. Впрочем, так были настроены не все. Некоторые пираты, которым надоели сражения, решили, что местные жены ничем не хуже оставшихся дома, и предпочитали вообще поселиться здесь.

Наконец Сван согласился поднять якорь и назначил отплытие на 13 января 1687 года. Ночь перед отплытием Сван провел на берегу, в доме раджи Лаута. Наступило утро. На корабле, как было условлено, подняли якорь и дали два выстрела из пушки, чтобы поторопить капитана и остальных ночевавших на берегу пиратов. Но никто не отозвался. Подождали еще час, затем кто-то вспомнил, как недавно капитан сокрушался, что в Англию ему вернуться невозможно. Пираты решили, что оставшиеся не придут, и ушли, не досчитавшись капитана и еще сорока четырех человек. А раджа Лаут счел их недурным прибавлением к армии султана. Через несколько лет Дампиру рассказали, что Сван и его люди вмешались в междоусобицу на острове и были перебиты.

Охотиться за манильским галионом было уже поздно, поэтому «Лебеденок» обогнул Филиппины с запада и пристал к острову Миндоро. Весну и начало лета пираты курсировали в Сиамском заливе, нападая на местные суда, но большую часть времени проводили на якоре у различных островов. Наконец 4 июня попробовали снова идти к Маниле, однако встречные ветры и штормы заставили до осени оставаться вблизи Китая. Снова манильский галион благополучно избег встречи с пиратами, и тем ничего не оставалось, как возвращаться домой. Долго спорили, какой выбрать путь, и решили наконец идти не Малаккским проливом, где можно было встретить английские или голландские военные корабли, а отправиться южнее, мимо Молуккских островов и Цейлона.

4 января следующего, 1688 года пираты подошли к берегам Австралии. Австралия была уже знакома голландцам, и их корабли туда заходили, но для английских пиратов Австралия, или, как ее тогда называли, Новая Голландия, была землей неизвестной. В Австралии пиратам не понравилось. Дампир писал, что ее обитатели —

самые жалкие существа во всей вселенной: нет у них ни домов, ни фруктов, ни скота и живут они, собирая ракушки. Не оказалось у австралийцев и никаких правителей, и, что совсем огорчило пиратов, они отказались носить воду на «Лебеденка», хотя пираты предлагали им за это монеты и куски железа.

Покинув Австралию, «Лебеденок» взял курс на северо-запад и через несколько недель достиг Никобарских островов. Здесь произошла очередная ссора. Как пишет Дампир, «мистер Холл, мистер Амброз и я преисполнились желания покинуть эту неблагоприятную и буйную команду, в составе которой мы плавали столь долго, и сошли на берег, чтобы самим добраться до Аче». «Лебеденок» же отправился на запад.

Дальнейшие приключения Дампира в Индийском океане не связаны с пиратством. Он и его спутники в компании четырех малайцев и случайного попутчика-португальца вышли в море на небольшой лодке и, буквально чудом пережив страшный шторм, добрались до султаната Аче на севере Суматры. Здесь Дампир занялся торговлей, но, насколько можно судить по его запискам, не преуспел в этом. Он ходил на местном судне в Тонкин и вернулся в Аче в 1689 году. Затем отбыл в Малакку, оттуда в Мадрас, где жил пять месяцев как свободный купец; не разбогатев, вернулся на Суматру. Дампир был человеком неуемной энергии и лобознательности, замечательным рассказчиком и наблюдательным натуралистом, но пиратом и купцом он был заурядным. Если посчитать, сколько посетил он стран, даже трудно поверить, что за несколько лет плаваний он нажил лишь... половину «туземного» принца и половину его престарелой матери.

Вот как Дампир рассказывает о приобретении этой необыкновенной собственности: «В июле 1689 года знаменитый татуированный принц и его мать были куплены на Минданао мистером Мууди. Когда же я и мистер Мууди расстались, он продал мне половину собственности на раскрашенного принца и его мать и оставил их на мое попечение. Эти странные люди родились на острове Миокус, на котором много золота и пряностей. Когда принц однажды выплыл на каноэ ловить рыбу со своими родителями, они были взяты в плен жителями Минданао, которые продали их переводчику раджи Лаута, при кото-

ром принц, а также его мать жили как рабы пять лет, после чего переводчик продал их мистеру Мууди за пятьдесят долларов.

Этот принц был удивительно татуирован на груди, спине и на передней стороне ног. Через некоторое время доктор Мууди продал мне и остальную часть собственности на принца и его мать, но мать очень скоро скончалась, и мне пришлось приложить очень много сил, чтобы ее сын не умер с горя».

Вот с этим-то принцем Дампир и приехал в Англию. Он знает (и впоследствии напишет об этом в своей книге), что принц — вовсе не принц, а рыбак, но сейчас для него этот татуированный островитянин — последняя возможность нажиться. Дампир возит принца по городам и показывает его за деньги. Но и тут ему не везет. Приходится продать половину принца другому дельцу. Это тоже не помогло, потому что принц умер в Оксфорде от оспы.

Тогда Дампир решает издать записки о своих путешествиях. Ведь он более десяти лет почти не покидал палубы корабля и знает Америку и Азию лучше любого своего современника. Притом он талантливый писатель — его книги будут потом переведены на все европейские языки. Пока, однако, он бедствует и экономит на всем, чтобы купить бумаги и чернил.

Дампир так никогда и не разбогател. Но, когда вышла в свет его первая книга, он прославился, и эта слава толкнула его к новым приключениям.

Книги о путешествиях всегда были очень популярны в Англии. Чисто литературные достоинства записок Дампира были столь велики, что постепенно создалось убеждение, будто таковы же достоинства Дампира как руководителя экспедиции. Дампир не разубеждал в этом своих поклонников, потому что сам верил в свое исключительное умение руководить. Его всегда раздражало то, что пираты так и не избрали его капитаном, хотя возможностей к этому было более чем достаточно. Он объяснял это не своими недостатками, а неумением пиратов судить о людях.

Сочетание литературного успеха, славы пирата и высокого покровительства (Дампир посвятил свой труд первому лорду Адмиралтейства) привело к тому, что на

какое-то время Дампир стал как бы «вторым Дрейком». Английская корона решила, что именно такой человек нужен ей, чтобы пройти к берегам Новой Голландии, навести ужас на конкурентов и открыть новые земли и рынки. И в 1699 году положение Дампира резко меняется — он получает под командование корабль королевского флота, вооруженный двенадцатью пушками, с командой из пятидесяти военных моряков.

Когда новый королевский капитан вышел в море, обнаружилось, что правы были пираты, а не покровители Дампира. Руководителем он оказался плохим. Дампир был спесив, нерешителен и, как сказали бы сегодня, рефлексивен. Команда почувствовала это сразу. В первом же порту Дампир узнал, что моряки ждут, когда он сойдет на берег, чтобы обрубить якорный канат и уйти в море без него. И хотя Дампиру удалось дойти до австралийских берегов и открыть ряд неизвестных островов, он вел себя как пират, а не как исследователь. Он искал добычу и, не обнаружив ее, расстреливал из пушек мирные селения. К тому же он каждую минуту менял свои решения. В довершение всех бед его корабль погиб на обратном пути, и команде пришлось добираться домой кто как сможет.

Полное отсутствие ожидаемой добычи, как ни странно, не вызвало в Англии открытого возмущения или разочарования Дампиром. Новая книга с интереснейшими описаниями встреченных земель лишь убедила колеблющихся, что ее автор — выдающийся путешественник. Слава о нем гремела по всей Европе. Следует отметить, что в своих книгах (и это неудивительно) Дампир выступает как хладнокровный и разумный капитан. Правда, нельзя не признать, что при полном неумении руководить людьми, при всегдашней заботе о добыче и неумении ее получить Дампир был незаурядным мореходом, примером чему может служить безостановочный переход в 1699 году от берегов Бразилии до Австралии.

После завершения первого официального путешествия к Дампиру обратились некие состоятельные джентльмены, которые хотели использовать его по прямому назначению — в качестве пирата. Они предложили ему снарядить экспедицию для грабежа испанских и французских кораб-

лей, благо началась война с Испанией и Францией и нападение на их корабли стало делом вполне законным.

Путешествие, в которое Дампир отправился в 1702 году, было еще более неудачным, чем первое. Но опять о неудаче его можно говорить лишь условно. Да, Дампир перессорился со всеми своими спутниками; да, из-за его нерешительности неоднократно уходила богатейшая добыча; да, он чуть было не загубил всю экспедицию, и остается удивляться, почему спутники не выбросили его за борт. Но при этом он снова обошел полмира на корабле, который был в таком жутком состоянии, что при ремонте плотники заливали дыры от ядер испанского галиона смолой, так как боялись, что гвозди будут проваливаться в насквозь прогнившие борта. Он не привез добычи, потому что даже то немногое, что удалось раздобыть в испанских поселках, отобрали голландцы в Батавии, арестовавшие Дампира и его команду и конфисковавшие корабль. Это был чисто пиратский акт со стороны голландцев, которые предпочитали быть беспощадными к любому конкуренту, полагая, что, пока в Европе будут разбираться на высшем уровне, кто прав, а кто виноват, они сохраняют монополию на торговлю пряностями.

И опять, вернувшись в 1705 году на родину нищим, Дампир написал о своем путешествии книгу. Она была настолько интересна, что даже королева Анна приняла его и выразила искреннее сочувствие его несчастьям и горячее восхищение его литературными талантами. Однако никто не хотел больше доверять ему своих кораблей, и он дошел в своей бедности до того, что готов был наняться в любом качестве в любую корсарскую экспедицию. Когда в 1708 году такого рода экспедиция под командованием Вудса Роджерса состоялась, Дампир согласился занять в ней второстепенный и скорее почетный, чем реальный, пост главного штурмана. Вудс Роджерс, человек умный и деловой, рассудил, что Дампир должен принести экспедиции двойную пользу — как опытный штурман, знающий Южные моря и Тихий океан, и как «великий, знаменитый, непобедимый» пират, имя которого должно наводить ужас на испанцев. Роджерс был прав: книги Дампира были переведены в Испании, о его предыдущей экспедиции ходили в Америке преувеличенные и неправдоподобные, но пугающие слухи, на его счет списывались испанцами

потери от других пиратов. Герой книги опять вытеснил реального автора.

Это путешествие, закончившееся в 1711 году, было весьма прибыльным, в частности, из-за того, что Дампир не имел в нем никакой власти. После возвращения из плавания он ушел на покой и умер в 1715 году.



Теперь вернемся на несколько лет назад и проследим судьбу «Лебеденка» после того, как Дампир покинул его на Никобарских островах, рассорившись со своими спутниками.

Команда «Лебеденка» еще не оставила надежды разбогатеть, и для этого с Никобар корабль взял курс на Цейлон. К Цейлону, однако, не дали подойти противные ветры, и корабль принесло к берегам Индии. Здесь в команде произошел очередной раскол. Часть пиратов сошла на берег и, наслышавшись от португальских наемников, как хорошо платят европейцам в армии Великого Могола, отправилась пешком на север Индии, чтобы наняться на военную службу. Несколько месяцев пираты служили в армии индийцев, пока не обнаружили, что платят им далеко не так много, как хотелось бы, а доходных войн армия не ведет. Тогда пираты службу бросили и отправились искать счастья сами по себе. Они разделились на небольшие банды и грабили индийские города и деревни, пока не были выловлены и не кончили свои дни в тюрьмах и на виселицах.

«Лебеденок» же отправился дальше. Пираты хотели достичь Красного моря, так как слыхали, что там много кораблей. По дороге они встретили большой португальский корабль и ограбили его. Перегруженный добычей, «Лебеденок» не мог дойти до Красного моря, и было решено отправиться к Мадагаскару, чтобы основать там базу для дальнейших набегов. Правда, через некоторое время новому капитану «Лебеденка» Риду показалось (возможно, не без оснований), что команда злоумышляет против него. Чтобы опередить события, он с шестью верными друзьями ночью сбежал на шлюпке и через несколько дней был подобран судном, шедшим в Нью-Йорк. Через два месяца эти семеро пиратов завершили кругосветное путешествие.

«Лебеденком» стал командовать пират Тит. Вскоре встретили корабль еще одного карибского пирата, Найта, также решившего уйти из опасных вод Карибского моря в сравнительно спокойный Индийский океан. Пираты хотели было объединиться, однако, когда Тит показал своему старому товарищу, в каком состоянии находится «Лебеденок», Найт понял, что Тит и его спутники ему только помеха. И, чтобы не возиться с их спасением, он той же ночью покинул их и исчез.

Титу и его команде удалось все же добраться до мадагаскарского берега. Здесь, в бухте Святого Августина, их корабль, немного не дойдя до берега, скрылся под водой. Пираты выбрались на берег, вытащили некоторые припасы и пушки и основали в бухте поселение, ставшее впоследствии одной из самых знаменитых пиратских баз. Вся дальнейшая история пиратства в Индийском океане и Южных морях прямо или косвенно связана с Мадагаскаром.

## Мадагаскар

К тому времени, когда Тит и его спутники поселились на Мадагаскаре, в Индийском океане было уже немало бывших карибских пиратов. Однако среди них не только не было писателей, но и вообще грамотных было немного, так что трудно сказать с точностью, когда и каким путем пришли они в Индийский океан. Известно, что причинами их появления были ухудшение условий для грабежа в Атлантике и достигшие их ушей слухи о богатых и беззащитных азиатских кораблях, пересекающих Индийский океан и идущих к Красному морю. Вероятно, обычный путь пиратов пролегал вокруг мыса Доброй Надежды к Мадагаскару, а затем к Индии или Красному морю. Тихий океан пересекали немногие. Во-первых, большинство пиратов уже у западного побережья Америки кончали плохо: их, как правило, вылавливали и казнили морпехи, усилившие охрану побережья. Во-вторых, переход через Тихий океан был тяжел и долгот. Зато Атлантика была освоена, пираты знали господствующие там ветры, течения и сравнительно легко и быстро добирались до африканских берегов. Многие из них, еще базируясь в Карибском море, занимались работорговлей, так что рейсы

к Африке были для них обычным делом. А кое-кто из них при этом даже не раз бывал в Индийском океане.

Пираты, пришедшие из Карибского моря в Индийский океан, нуждались в базах, на которые они могли бы свозить награбленное и куда бы приезжали не очень щепетильные торговцы. На первых порах пираты стремились к Красному морю, в узкой горловине которого можно было встретить индийские и арабские корабли — легкую добычу для тех, кто привык сражаться с испанскими фрегатами и галионами. Но острова в тех краях были либо лишены растительности и воды, либо уже заняты французами, либо, наконец, населены воинственными племенами. Часто пираты задерживались на Сокотре, Коморских или Сейшельских островах, но затем все-таки спускались к югу и основательно устраивались на Мадагаскаре. И хотя пиратский Мадагаскар никогда не получил такой всемирной известности, как Порт-Ройял или Тортуга, в его истории в XVII — XVIII веках встречаются интересные имена и драматические события.

Говоря о пиратской столице на Мадагаскаре, нельзя забывать, что уже наступает XVIII век и переход пиратов в Индийский океан — это не добровольный акт, а шаг отчаяния. Мадагаскарская эра пиратства — одновременно эпилог вольного пиратства вообще. Поэтому история пиратского Мадагаскара столь коротка: с перерывами она насчитывает меньше полувека.

\* \* \*

Карибские пираты, пришедшие двумя волнами (в восьмидесятых годах XVII и десятых годах XVIII века) в Индийский океан, встретили здесь коллег — чаще всего англичан или голландцев, начинавших карьеру нередко в качестве торговцев или служащих одной из Ост-Индских компаний.

В 1683 году из Лондона в Бразилию отплыл корабль «Бристоль», которым командовал Джон Хэнд. Дойдя до Мадейры, Хэнд собрал команду и сообщил ей, что намерен пиратствовать в Южных морях. Немногие испуганные голоса были заглушены одобрением большинства моряков, и «Бристоль» проследовал в Индийский океан.

Остановившись ненадолго на Мадагаскаре, Хэнд затем

испешил к Суматре, полагая, что пиратство можно считать с торговлей. На Суматре Хэнд обнаружил, что местные жители не хотят продавать ему пряности по ценам, назначенным им самим. Тогда он сунул в карман пистолет со взведенным курком и отправился учить непокорных. Однако в тот момент, когда он вытаскивал пистолет из кармана, раздался выстрел, и Хэнд, прострелив себе ногу, вышел из игры.

В том же году четыре англичанина и два голландца явились в качестве пассажиров на индийский корабль, следовавший из Персидского залива в Сурат с возвращавшимися из Мекки паломниками и серебром, вырученным за проданные на Ближнем Востоке товары. По дороге европейцы убили владельца корабля и двух его жен, а остальных индийцев побросали за борт, за исключением шестерых матросов, которых оставили для черной работы. Затем они направились к порту Гоноре, на подходе к которому за ненадобностью выбросили за борт и последних индийцев. Однако не рассчитали: один из матросов смог добраться до берега и сообщить местным властям о судьбе корабля. Вскоре индийцы поймали и казнили пиратов.

В 1686 году два корабля, которые совершали свои нападения под английским флагом (это, впрочем, еще ничего не доказывало, так как могло быть камуфляжем голландцев или французов), захватили в Красном море несколько индийских судов и ограбили их в общей сложности на сумму шестьсот тысяч рупий. Корабли были из Сурата, где находилась английская фактория. В Сурате поднялось возмущение, население требовало выгнать англичан из Индии. Возмущение подогревалось голландцами и французами, видевшими в нем удобный случай избавиться от конкурентов. Англичанам все-таки удалось оправдаться, использовав при этом одно обстоятельство. Компанейский корабль «Цезарь» под командованием капитана Райта как раз в эти дни встретился в море с пятью пиратскими кораблями, которые напали на него, подняв французские флаги. Райт вез подкрепление английским войскам в Индии, и потому у него были мушкетеры, что было важно в сражении с пиратами, основное преимущество которых заключалось в умении владеть ручным оружием.



*Французский пират Жан Барт*

Пока расстояние между «Цезарем» и преследователями было значительным, капитан приказал подготовить к бою орудийную палубу (для чего пришлось, в частности, выбросить за борт три тысячи фунтов хлеба, хранившегося там) и послал мушкетеров на рей. Приблизившись к «Цезарю», пираты открыли огонь, а затем попытались взять англичан на абордаж. Однако пиратские корабли лишь мешали друг другу, а огонь английских мушкетеров наносил тем временем серьезный урон орудийной прислуге пиратов. В конце концов пираты отказались от преследования, и «Цезарь» пришел в Бомбей, демонстрируя следы жаркого боя, которые английские торговцы могли приводить в качестве примера своей беспощадной борьбы с пиратством.

На следующий год Сурата достигли вести о том, что два пиратских корабля под датским флагом (а у датчан в то время были собственные торговые поселения в Индии) грабят индийские корабли между Суратом и Бомбеем и также останавливают английские корабли (но не грабят их). Находившиеся в это время в Сурате английский военный корабль «Феникс» и военный корабль Компании «Келт» тут же отправились на поиски разбойников. Они увидели в море четыре корабля и после двухдневного преследования обнаружили, что это и есть два датских пирата, которые ведут с собой два захваченных ими индийских корабля. Датчане показали английскому капитану корсарские лицензии, выданные датской Ост-Индской компанией, которая поручила им охотиться за индийскими кораблями в отместку за убытки, понесенные датчанами в Индии. Английский капитан отпустил датчан, ибо посудил, что пребывание в океане датских пиратов, которые англичан хоть и задерживают, но не грабят, выгодно, так как направляет против датчан гнев индийских властей.

А пиратов с каждым годом становилось все больше. В 1687 году неизвестный английский пират разграбил португальскую факторию в Персидском заливе. Близ Теллиери появился ирландский пират Филипп Бибингтон на «Прекрасной Мэри». Армянский корабль, шедший из Гоа в Мадрас с португальским пропуском, был захвачен пиратами, и им досталось двадцать тысяч рупий.

Перечисление подобных случаев можно продолжать

долго. Наиболее опасными районами стали Малабарское побережье, Персидский залив, Красное море и Мозамбикский пролив. Кроме того, пять пиратских кораблей охотились за добычей у берегов Суматры.

В 1689 году к острову Святой Елены пристали пиратские корабли, возвращавшиеся из Индийского океана. Два из них были английскими, один — голландским. Они были так перегружены добычей, что с трудом могли маневрировать и им было опасно даже небольшое волнение. Жителей острова потрясло то, что изношенные паруса пираты заменили шелковыми. Это было яркое зрелище — корабли под блестящими разноцветными шелковыми парусами.

Подобные слухи, широко расходившиеся по морям и океанам, будоражили воображение моряков.

Пираты редко попадались в плен, но тем не менее известен случай, когда индийцам удалось заманить их в ловушку. Некий Джеймс Гиллиам остановился у индийского города для торговли награбленным и возобновления припасов. Местный раджа, недавно пострадавший от пиратов, понял, что из себя представляет команда этого судна, и пригласил ее на пир к себе во дворец. Гиллиам явился в сопровождении двадцати человек, вооруженных мушкетами. Пираты, полагавшие, что их хозяева ничего не подозревают, поддались уговорам продемонстрировать свое стрелковое искусство. Как только они разрядили мушкеты, последовало приглашение к столу. Пираты хотели задержаться, чтобы перезарядить оружие, но их успокоили, что это можно сделать и после пира. Когда они сидели за столом, ворвалась стража и пиратов схватили. Попав в плен, Гиллиам написал письмо (из которого известно о его судьбе) агенту Компании в Сурате, заявляя, что, как британский подданный, он имеет право на защиту соотечественников и просит выкупить его из плена. Агент, однако, понимал, что стоит ему хоть как-то выразить озабоченность судьбой пиратов, и он поставит себя в весьма неловкое положение. В интересах Компании он тут же отрекся от Гиллиама.

После этого пленных пиратов отослали ко двору Великого Могола Аурангзеба, и дальнейшая их судьба неизвестна. Вряд ли их казнили. Чаще всего подобным

пленников брали в индийскую армию в качестве артиллеристов и стрелков.

В 1692 году английской Ост-Индской компании удалось получить от короля разрешение задерживать в морях всех пиратов и держать их в тюрьме до тех пор, пока король не выскажет своего мнения. Последняя оговорка была сделана потому, что Ост-Индская компания была склонна хватать не пиратов, а конкурентов — вольных торговцев или представителей других английских компаний — и расправляться с ними на месте, чтобы замести следы. Что касается пиратов, то это постановление мало что дало, потому что пиратские корабли, как правило, были легче и быстрее компанейских. Кроме того, гонки за пиратами могли дорого обойтись Компании, потому что и ее моряки были не прочь поменять службу на вольную пиратскую жизнь. Так, в 1694 году некий Джон Стил украл бот с фрегата «Рубин» и сбежал в море. К нему должны были присоединиться шестнадцать матросов, но их удалось разоблачить и арестовать. Сам же Стил получил убежище у французов и в течение двух лет пиратствовал у Малабарского берега, базируясь на французские фактории. Затем он счел, что достаточно разбогател, и вернулся в Англию, где через четыре года был узнан и арестован по представлению Ост-Индской компании. Однако найти свидетелей преступлений Стиля не смогли, и он был оправдан за недостатком улик.

В общей сложности число пиратских кораблей, действовавших одновременно в Индийском океане, вряд ли превышало два десятка. Чаще оно падало ниже этой цифры. Но в это же время сколько-то пиратских кораблей возвращалось в Англию, Голландию, Францию, Данию либо в Карибское море с награбленным добром, сколько-то, наоборот, спешило на восток из Атлантики, сколько-то стояло у северного берега Мадагаскара, устроив передышку либо ожидая торговцев, чтобы сбыть товары. Поэтому пиратский флот все время мог рассчитывать на подкрепления — лишь меньшая часть кораблей находилась на охоте. Это же усложняло и борьбу с пиратами. Индийские корабли бороться с ними не могли: в открытом море европейский пиратский корабль был маневренней, да и вооружен он был лучше, чем индийский или арабский. Уничтожение же пиратского корабля европейскими воен-

ными фрегатами лишь освобождало место для другого пирата. До тех пор, пока пиратство было выгодным занятием, а противники пиратов не могли организовать регулярное патрулирование морских путей, разбойники продолжали свою охоту. Она облегчалась тем, что их враги были разобщены и порой склонны поддерживать пиратов или даже выдавать им корсарские лицензии в надежде подорвать этим позиции своих конкурентов.

Имена большинства пиратов до нас не дошли. Карьера их довольно быстротечна. Она продолжалась год-два, затем корабль тонул во время шторма, налетал на рифы или погибал в бою с военным фрегатом. Порой один удачный сезон завершал карьеру пирата, который бросал опасное ремесло и становился торговцем либо землевладельцем. «Безымянность» их достигалась и тем, что при неудачах пираты были склонны менять капитанов, а если им попадался лучший корабль, чем их собственный, они переходили на него. Порой пираты враждовали и между собой, что тоже приводило к переменам кораблей и капитанов. Так что зачастую проследить за каким-либо кораблем или капитаном вообще невозможно. Если вспомнить о походе через Панамский перешеек, в котором участвовал Дампир, обнаружится, что командование у пиратов менялось несколько раз, а отряд то и дело раскалывался, объединялся и вновь делился.

Лишь самые выдающиеся капитаны, приобретшие репутацию счастливчиков и наиболее решительные и смелые, оставили свои имена в истории. Но если рядом с ними не было писателя или сами они не оставили записок, сведения о них можно почерпнуть лишь из переписки торговцев и отчетов капитанов военных фрегат-ов. Были, конечно, среди пиратов конца XVII — начала XVIII века и такие, имена которых ставят рядом с именами Моргана или Дрейка. Среди тех, кто действовал в основном в Индийском океане, наиболее известны Счастливчик Эвери, Кидд и Миссон.

\* \* \*

Биографию Счастливчика Эвери написал Даниэль Дефо. Пьеса о нем «Удачливый пират» пользовалась большим успехом в Англии в начале XVIII века. О нем

было написано несколько книг, и во всех говорилось, что он сказочно разбогател, захватил в плен и заставил выйти за себя замуж индийскую принцессу, внучку Великого Могола.

Действительная биография Эвери разительно отличается от пьес и книг.

Первые правдивые сведения об Эвери были сообщены голландцем ван Брооком, который несколько месяцев был в плену на борту пиратского корабля. Сблизившийся с пленником пират признался ему, что настоящая его фамилия Бриджмен, а псевдоним он принял, чтобы не бросить тень на своих родных. Ван Брук пишет, что Эвери был человеком веселым, даже добродушным, но часто жаловался на то, что в детстве его обижали родственники. Родился он в Плимуте и был сыном капитана торгового судна. В юности попал на флот, служил на разных кораблях, пока не стал капитаном торгового судна, на котором несколько раз ходил в Вест-Индию.

В 1694 году Бриджмен был зачислен первым помощником капитана на английский фрегат «Карл II». В это время между Англией и Испанией был заключен мир, и обе страны объединились в борьбе с пиратами и контрабандистами. Функции эскадры, в которую входил «Карл II», были весьма непривычными для англичан: эскадра была одолжена испанскому правительству для борьбы с французскими контрабандистами у берегов Перу. Жалованье морякам должны были платить испанцы, но те задерживали деньги. Три месяца английские корабли без дела стояли в гавани Ла-Корунья на севере Испании, и моряки открыто выражали недовольство. Момент был очень удачным для Бриджмена, который решил, что служба на государственных кораблях куда менее выгодна, чем свободное крейсерство. Матросы легко поддались уговорам первого помощника, и 30 мая капитан «Карла II» был арестован и заперт в каюте. Слухи о бунте достигли соседнего корабля «Джеймс», и оттуда была срочно отправлена шлюпка с вооруженными матросами, для того чтобы подавить мятеж. Как только матросы со шлюпки поднялись на борт, они присоединились к восставшим. После этого капитан «Джеймса» понял, что любая акция против «Карла» может привести к тому, что

и его корабль перейдет в руки пиратов. Потому он воздержался от всяких действий. «Карл II» благополучно покинул бухту. Выйдя в море, корабль лег в дрейф, и с него спустили шлюпку, в которую перешли капитан и несколько офицеров, отказавшихся менять профессию. Тут же пираты переименовали корабль в «Причуду» — они были мастерами по придумыванию названий для своих кораблей — и отправились к Африке.

Тогда же Бриджмен и взял себе псевдоним. Если герой Жюль Верна назвал себя капитаном Немо («никто»), то Эвери (Every) переводится как «каждый», «всякий», «любой». Нарочитая прозаичность этого слова привела к тому, что во всех последующих биографиях пирата авторы меняли первую букву на «А», чтобы это имя приобретало неконкретное и потому романтическое звучание.

Несколько месяцев Эвери провел у берегов Гвинеи, где захватывал рабов. Здесь же он ограбил и сжег три английских и два датских корабля. Затем обошел мыс Доброй Надежды и появился в Индийском океане — его целью было добраться до Красного моря.

В мае 1695 года Эвери встретился в море с тремя английскими кораблями, которые погнались за ним, однако догнать не смогли. Тогда же Бомбея достигло письмо Эвери, его политическая программа:

«К сведению всех английских капитанов сообщаю, что прибыл сюда на линейном корабле “Причуда”, бывшем “Карле” из состава испанской экспедиции, который покинул королевскую службу 7 мая прошлого года. Сегодня команду кораблем в 46 пушек и 160 человек экипажа и намерен искать добычу, и притом пусть всем будет известно, что я никогда еще не нанес вреда ни одному англичанину или голландцу и не намерен этого делать до тех пор, пока остаюсь командиром судна. Потому и обращаюсь ко всем кораблям с просьбой при встрече со мной поднимать на бизань-мачте свой флаг, и я подниму в ответ свой и никогда не нанесу вам вреда. Если же вы этого не сделаете, то учтите, что мои люди решительны, храбры и одержимы желанием найти добычу и, если я не буду знать заранее, с кем имею дело, помочь я вам не смогу.

Остаюсь друг всех англичан

*Генри Эвери*

Предупреждаю, что на Мохилле находится 160 вооруженных французов, которые дожидаются возможности раздобыть себе новый корабль, так что имейте это в виду».

Письмо характерно смесью самоуверенности (да и трудно не быть самоуверенным, имея корабль, какого не было еще ни у одного пирата) и в то же время желания подстраховаться — мало ли как обернутся события в будущем. Эвери идет даже на то, чтобы предать своих французских коллег, что в общем-то не было принято среди пиратского братства.

В дальнейшем Эвери, очевидно, сдержал свое обещание и англичан не трогал (хотя в письме он солгал — мы знаем, что у Африки он нападал и на английские корабли). Однако его короткая карьера в Индийском океане нанесла все же ущерб его соотечественникам, так как немало способствовала озлоблению против англичан в Индии.

Обосновавшись на Мадагаскаре, Эвери избрал районом своей охоты Красное море. Известно, что летом 1695 года помимо корабля Эвери там находилось еще пять пиратских кораблей, из них три пришли из Карибского моря, и ими командовали известные пираты Мей, Фарелл и Уэйк. Эвери удалось ограбить несколько небольших индийских судов. К пленникам он относился очень жестоко — впрочем, этим он мало отличался от остальных пиратов. Принято было пытаться индийцев и арабов, так как пираты были уверены в том, что каждый «неверный» прячет где-то сокровища. И можно только удивляться долготерпению индийцев в Сурате и Бомбее, когда вместе с известиями об очередном ограблении в город возвращались изувеченные индийцы.

К европейцам пираты относились не в пример лучше, и чаще всего англичанин или голландец, попавший к ним в плен, оставался цел и невредим. Одно из немногих исключений касается капитана Собриджа, который попал в плен к пиратам, когда плыл из Бомбея в Сурат на корабле, груженном арабскими конями. Капитан был так расстроен потерей ценного груза, что ругал пиратов не переставая. Наконец терпение пиратов истощилось, а так как они не были лишены чувства, которое теперь зовется «черным юмором», то зашили крикливому капитану рот

суровыми нитками и привязали его к мачте, чтобы он наблюдал, как они грабят корабль. Затем пираты сожгли корабль вместе с конями и лишь в последний момент перенесли Собриджа к себе на борт и разрешили разрезать нитки.

Эвери не ограничивался грабежом кораблей. В конце лета он напал на расположенный на сомалийском берегу город Махе, жители которого отказывались торговать с ним. В сентябре он захватил корабль из Сурата, а вернувшись к берегам Индии, настиг к северу от Бомбея «Великое сокровище» — корабль, принадлежавший самому Великому Моголу Аурангзебу. Захват последнего корабля и породил все легенды об Эвери.

Все биографы Эвери утверждают, что на борту корабля находилась внучка Аурангзеба, в которую Эвери влюбился с первого взгляда и на которой тут же женился, а затем увез ее на Мадагаскар. Однако существует отчет об ограблении «Великого сокровища», принадлежащий перу индийского историка, который довольно подробно сообщает об обстоятельствах этого происшествия, но никаких родственников падишаха в связи с этим не упоминает. Да и удивительно было бы, если бы ни сам Аурангзев, ни его губернаторы никак не откликнулись на столь тяжкое оскорбление, нанесенное семейству Великого Могола.

Корабль «Великое сокровище» был, как теперь говорят, приписан к порту Сурат. На нем было восемьдесят пушек, не считая другого вооружения, так что корабль считался самым крупным и хорошо вооруженным в Сурате и выходил в море без конвоя. К моменту встречи с Эвери корабль возвращался из Красного моря, везя выручку по окончании торгового сезона, превышавшую пять миллионов рупий в золоте и серебре. Кроме того, на борту корабля находилось несколько знатных женщин — паломниц к святым местам.

«Великое сокровище» был достаточно вооружен для того, чтобы отбить нападение обычного пирата, но у Эвери был военный корабль английского флота, вооруженный пятьюдесятью орудиями значительно большего калибра, чем те, что были на борту «Великого сокровища». Экипаж Эвери, вооруженный мушкетами и отлично умевший с ними обращаться, состоял из полутора ста профес-

иональных моряков. Все эти обстоятельства компенсировали превосходство «Великого сокровища» в числе пушек и матросов. К тому же после первого залпа одна из пушек на «Сокровище» разорвалась, погибло много матросов, и это внесло растерянность в ряды защитников. Удачным выстрелом с «Причуды» была сбита грот-мачта «Сокровища», что еще более увеличило сумятицу на борту индийского корабля. Тогда Эвери приблизился к нему и бросил свою команду на abordаж.

В иных обстоятельствах это еще не означало поражения, так как на борту «Сокровища» находилось четыреста моряков, вооруженных саблями и в рукопашной не уступавших англичанам. Но капитан «Сокровища» Ибрагим-хан оказался трусом и, как только первые англичане появились на палубе его корабля, заперся в своей каюте. Другие офицеры последовали его примеру, спеша получить «прятать» свои деньги и драгоценности. При виде бегущих командиров матросы бросали оружие и сдавались. Через несколько минут корабль был захвачен и команда загнана в трюмы.

Но надежды капитана и офицеров на то, что Эвери ограничится выкупом и поспешит скрыться, опасаясь преследования, не оправдались. Эвери никуда не спешил. Раббеж «Сокровища» продолжался целую неделю. Корабль был обыскан и простукан так тщательно, что проверили даже киль. Одновременно с этим обезумевшие от размеров нажитого на них богатства пираты предавались дикой оргии. Многих индийцев замучили до смерти, потому что жестокость пиратов разгоралась с каждым днем. Некоторые из обесчещенных женщин бросились в море или зарезались. Наконец на восьмой день последний драгоценный предмет, последняя серебряная монета были перегружены на «Причуду», и «Сокровище» оставили на произвол судьбы.

Можно представить, что происходило в Сурате, когда бухту вошел изуродованный, без грот-мачты, разграбленный корабль, когда мужья, пришедшие встретить своих «жен», узнали, что их нет в живых.

Муфтий Сурата призвал к священной войне против англичан. Толпы бросились к английской фактории, и губернатор города едва успел поставить около нее охрану. Для Компании осталось нетронутым и никого из

англичан не убили, но все английские купцы в Сурате и Бомбее угодили в тюрьму и почти год по милости называвшего себя их другом Эвери сидели в кандалах. Был наложен запрет на торговлю всех европейцев в Сурате до тех пор, пока им не будет обеспечена безопасность на морях. Кроме того, европейцам было запрещено вывешивать свои флаги, носить на берегу оружие и разъезжать в паланкинах. Чтобы разрешить кризис, глава Компании в Индии сэр Джон Гейер послал за счет Компании из Бомбея эскадру для сопровождения индийского флота в Мокку. Грозу пронесло.

А Эвери уже не было в Индийском океане. Осенью 1695 года он прибыл на Багамские острова, где за сравнительно небольшую взятку получил разрешение губернатора спокойно распродать добычу. Каждый член команды получил свою долю, и пираты рассеялись среди других моряков. Часть из них осела на Багамах, некоторые отправились в другие места, кое-кто поступил снова на пиратские суда. Сам же Эвери превратил свою долю в драгоценности и приплыл в Англию как раз в те дни, когда известия о его делах достигли Лондона. Уже тогда рождались легенды о невероятных богатствах пирата и впервые возникла версия о его женитбе на могольской принцессе. Немедленно была установлена огромная по тем временам награда за его поимку — пятьсот фунтов стерлингов. Кроме того, Компания, со своей стороны, добавила к этой сумме четыре тысячи рупий, или пятьсот фунтов. Пожалуй, в те времена не было другого преступления, голова которого так высоко оценивалась.

Вскоре были пойманы несколько человек из команды Эвери. 19 октября 1696 года состоялся суд над ними, и тогда же был выдан ордер на арест их капитана. Но его так и не поймали.

Как пишет современник событий Джонсон, издавший в 1724—1726 годах двухтомную книгу «Всесообщая история грабежей и смертоубийств, совершенных самыми знаменитыми пиратами», Эвери, отлично сознавая, что награда за его поимку слишком велика, чтобы он мог кому-либо довериться, сменил имя и скрывался в трущобах, стараясь между тем продать принадлежавшие ему драгоценные камни. Торговец, которому он их показал, догадался, что они попали к Эвери незаконным путем, и шантажировал

пирата, грозя предать. Эвери бежал в Ирландию, оставив драгоценности торговцу, и в конце концов нищим умер в Девоншире.

Эта история слишком литературна, чтобы быть правдой. Откуда стали известны подробности сделки Эвери с торговцем? Наверняка мы знаем лишь одно: Эвери никогда так и не поймали и не привлекли к суду. Судьба его добычи также неизвестна. Остальное — сюжет для авантюрного романа.

. \* \* \*

Пример Эвери и, главное, легенды, связанные с его именем, а, возможно, также и рассказы его соратников, которыми те делились с товарищами в тавернах Багамских островов и Ямайки, способствовали усилению пиратства в Индийском океане.

Еще не был отдан приказ об аресте Эвери, как команда английского фрегата «Мокка», шедшего из Бомбея в Китай, взбунтовалась у берегов Суматры, убила капитана и, высадив в лодку двадцать семь офицеров и матросов, не пожелавших стать пиратами, отправилась на вольный промысел. Корабль был переименован в «Защиту».

В те же дни в Мадрасе стоял компанейский корабль «Иосиф». Пока его капитан завершал на берегу свои дела, команда обрубил якорный канат и ушла на поиски «Защиты». На Никобарских островах вкусившие вольной жизни моряки «Иосифа» сошли на берег, где быстро переписались. На борту остались только два человека: оружейник Джеймс Графф, присоединившийся к команде против своей воли, и матрос, который стал пиратом только потому, что ему было неудобно отставать от товарищей. Когда оружейник предложил увести корабль и таким образом заслужить прощение Компании, матрос считал это предложение вполне разумным. Заговорщики вновь обрубили якорный канат и, по счастливому стечению обстоятельств, не зная основ навигации и даже не разбираясь в географии, а просто плывя в одном направлении, добрались до Суматры.

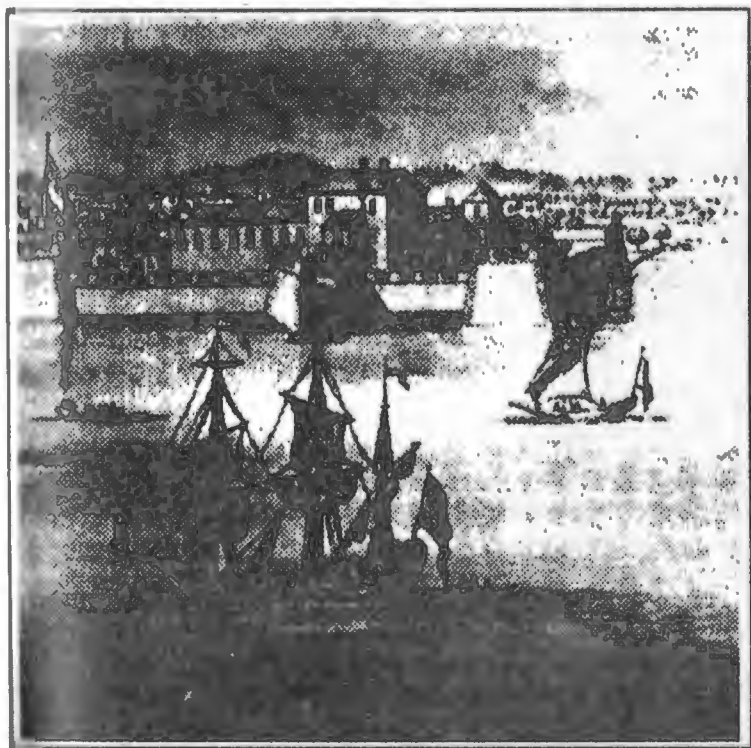
Судьба «Защиты» была иной. Правда, главаря пиратов убили (по одной версии — малайцы, по другой —

свои же товарищи). Тогда командование принял Каллифорд, один из тех моряков, которые утнали из Мадраса корабль «Иосиф» и были оставлены на Никобарских островах оружейником Граффом. Каллифорд еще раз сменил название корабля, и «Защита» стала «Решением». В течение трех лет Каллифорд наводил ужас на торговцев, и поймать его никто не мог.

Сэр Джон Гейер слал из Бомбея в Лондон письма, в которых сообщал директорам Компании, что не смеет отправить в море ни одного корабля из опасения, что он тут же переметнется к пиратам. Да и на суше, добавлял Гейер, нет ни одного солдата, которого он мог бы с чистым сердцем произвести в капралы. Появление у Малабарского побережья французского флота еще больше увеличило убытки Компании, которые, по подсчетам Гейера, достигли за несколько лет миллиона фунтов стерлингов. Потери же индийских купцов значительно превышали эту сумму.

Английское правительство в ответ на просьбы Гейера предлагало ему справляться с пиратами своими силами: шла война с Францией, и флот был нужен у берегов Европы. Но выход, казалось, все же удалось найти: образовался синдикат, в который под вымышленными именами вошли канцлер Англии лорд Сомерс, лорд Орфорд, лорд Белламонт и другие лидеры партии вигов. Они решили послать в море корабль, который мог бы нанести серьезный ущерб французской торговле, а также уничтожить пиратство. Разумеется, надежды лордов на обогащение в результате этого предприятия были не последними из соображений, но главные цели были все же политическими: виги хотели показать, что они заботятся об интересах английских торговцев.

На деньги синдиката была снаряжена галера «Приключение», вооруженная тридцатью пушками и снабженная тридцатью парами весел. Командовать ею поручили капитану Кидду. Эта кандидатура была далеко не случайной, потому что Кидд уже имел опыт приватирства — он командовал кораблем в Вест-Индии — и был лично известен лорду Белламонту, которого как раз в это время назначили губернатором Нью-Йорка. Теперь король Англии приказал Кидду пресечь отплывшие пиратов из Америки в Индийский океан, а также выдал ему лицензию на



*Фактория британской Ост-Индской компании  
в Бомбее.*

преследование пиратов в Индийском океане. За каждый уничтоженный пиратский корабль Кидд должен был получать по пятьдесят фунтов стерлингов.

Так капитан Кидд попал в центр интриги, участники которой, как отмечалось, хотели нажать политический капитал, демонстрируя готовность защищать интересы английской торговли. Вряд ли те, кто снаряжал «Приключения», верили, что Кидд сможет нанести серьезный урон французскому торговому судоходству и к тому же еще закончить с пиратством. Да и как могла галера разгромить пиратов, если у Эвери, к примеру, был пятидесятипушечный военный корабль, способный утопить «Приключение» за несколько минут.

В лицензии Кидду указывалось, что он должен придерживаться обычных корсарских правил: вести судовой журнал, отмечая в нем все свои достижения, и отводить захваченные корабли в ближайший дружественный порт, где они будут проданы с аукциона в присутствии властей. Правила эти, однако, нарушались всеми корсарами, потому что были непрактичны. Чаще всего корсар предпочитал получить с капитана корабля выкуп, так как опасался, что, обремененный грузом, он может сам стать жертвой противника по пути домой. Зачастую добычу сжигали или топили, и власти смотрели на это сквозь пальцы, за исключением тех случаев, когда корсару кто-нибудь хотел насолить. В конце концов строго придерживаться правил в пиратстве, даже одобренном официально, нельзя, иначе оно перестает быть пиратством. Немецкие подводные лодки в первую мировую войну топили торговые, пассажирские и госпитальные суда еще до того, как был отдан приказ о тотальной войне. И этому всегда находилось оправдание.

В мае 1696 года Кидд вышел из Плимута и взял курс на Нью-Йорк. По пути он захватил небольшой французский корабль, из-за чего ему пришлось вернуться обратно, чтобы по всем правилам оценить трофей и на полученные от его продажи деньги завершить снаряжение «Приключения». Синдикат (включая Кидда и команду) имел право на девять десятых добычи, одну десятую получала корона.

В Нью-Йорке Кидд довел численность команды до пятидесяти человек. А так как вербовка в те дни была весьма случайной, можно быть уверенным, что среди новых матросов было немало недавних пиратов. Это в общем было типично для всех кораблей того времени. И когда английский историк Джон Биддалф пишет в наши дни, что «люди покачивали головами, когда видели, насколько сомнительных людей Кидд набрал себе в команду», можно полагать, что здесь мы имеем дело с перенесением современной психологии на четверть тысячелетия назад. Более вероятно, что команда Кидда была не хуже и не лучше других — людей безупречной репутации ему было неоткуда взять.

Пока продолжалось первое путешествие Кидда, Ост-Индская компания не прекращала просить правительство о присылке подкреплений в Индийский океан. Чтобы

успокоить торговцев, Адмиралтейство выделило небольшую эскадру из четырех кораблей для сопровождения каравана торговых судов Компании (правда, не далее, чем до мыса Доброй Надежды, и с приказом тотчас же вернуться в Европу). Эскадра должна была также посетить известные пиратские стоянки на западном берегу Африки и очистить их от пиратов, если таковые там обнаружатся.

К западу от мыса Доброй Надежды эскадра повстречала шедший к Африке корабль, который, как уверял впоследствии командующий конвоем коммодор Уоррен, попытался избежать встречи с английскими кораблями. Уоррен направил два корабля за беглецом, которым оказался корабль «Прикличение», следовавший под командованием капитана Кидда из Америки в Индийский океан. То, что капитан Кидд пытался избежать встречи с эскадрой, дало позднейшим историкам основание утверждать, будто Кидд уже в это время задумал стать пиратом. Однако осторожность, проявленная Киддом при виде эскадры, принадлежность которой установить издалека было невозможно, кажется нам естественной. Даже встреча с голландцами, не говоря уже о французах, могла для него плохо кончиться.

После того как недоразумение выяснилось, Уоррен пригласил корсара на борт своего корабля и предложил ему присоединиться к эскадре. Кидд согласился, но на просьбу отдать половину людей, так как команды Уоррена сильно пострадали от цинги, ответил отказом. В этом также нет ничего подозрительного, хотя впоследствии и это было внесено в список обвинений против Кидда. Люди ему нужны были самому — команда пиратского корабля в среднем всегда превышала сто человек, так как основным боевым методом пиратов был abordаж. Для того чтобы бороться с пиратами их собственным оружием, Кидд нуждался в как можно большем числе людей.

Уоррен и Кидд почувствовали взаимную антипатию, и нет ничего удивительного в том, что после шести дней совместного плавания, когда наступил штиль, Кидд на веслах отделился от эскадры. В условиях, когда Компания не решалась выпустить в море ни одного корабля, чтобы не подвергать своих служащих соблазну присоединиться к пиратам, такой поступок Кидда мог вызвать подозрение лишь одного рода. Может быть, Кидд действительно уже

в то время вознамерился стать вольным пиратом, но весьма вероятно и другое: что он помимо письменных инструкций имел еще и тайные указания синдиката, которые разрешали ему «побаловаться» в водах Индийского океана. В пользу этого предположения говорит и дальнейшее поведение Кидда.

С Коморских островов Кидд проследовал к Мадагаскару. Как он указывал впоследствии, разгромить пиратов в их гнезде ему помешало лишь то, что все они были в тот момент в плавании. Некоторое время он крейсировал в Мозамбикском проливе, но ни на кого не нападал. Наконец Кидд пошел к северу, где у сомалийского берега ограбил прибрежную деревню, отобрав у жителей зерно. Это также еще не свидетельство его пиратских намерений, так как подобные реквизиции были приняты среди европейцев. Но вот следующие шаги Кидда явно показывают, что он решил пойти по стопам Эвери.

Обнаружив крупное индийское судно, Кидд бросился за ним в погоню, но наткнулся на английский фрегат, посланный конвоировать индийский флот. Завидев фрегат, Кидд тут же сбежал с поля боя. Далее Кидд проследовал к Бомбею и неподалеку от берега захватил бригантину «Мэри» из Сурата. Командовал бригантиной, принадлежавшей индийскому купцу, английский капитан Паркер. Его забрали на «Прикличение», чтобы он служил там в качестве лоцмана. Известие об этом пиратском акте распространилось по всему Малабарскому побережью, и когда через неделю Кидд зашел в Карвар за водой и припасами, его там встретили враждебно. Английский фактор тут же потребовал освобождения Паркера. Кидд поклялся, что ни о каком Паркере даже не слышал, однако восемь матросов Кидда, сбежав на берег, подробно изложили обстоятельства захвата бригантины. Заодно матросы сказали, что в команде Кидда нет согласия и что при первой же возможности борт «Прикличения» покинут новые дезертиры.

Кидд ведет странную и не очень прибыльную жизнь. Он продолжает крейсировать у берегов Индии, ни на кого не нападая и все время нуждаясь в продовольствии, которым никто не хочет его снабжать. Свидетельство тому — его письмо, посланное 4 октября 1697 года английскому фактору в Каликуте:

«Сэр!

Я удивляюсь, почему Ваши люди боятся приближаться к нам, несмотря на то, что я принял все возможные меры, чтобы дать им понять, что я — англичанин и не намерен нападать на английские суда, и потому я взял на себя смелость написать это письмо и рассеять все подозрения. Я приплыл из Англии 15 месяцев назад с поручением короля известить о пиратстве в этих водах, а из Карвара я вышел месяц назад, так что, я полагаю, Вам уже известно, кто я такой, и мне ничего не надо, кроме дров и воды, и, если Вы прикажете мне их доставить, мы честно расплатимся с Вами за это, и я, со своей стороны, всегда рад сделать для вас все, что в моих силах.

*Уильям Кидд»*

Кидд продолжает делать вид, что охотится за пиратами, но к этому времени он явно уже сжег за собой мосты и вряд ли мог надеяться, что ему кто-нибудь поверит. Уже было известно, что он приставал к Лаккадивским островам и жестоко вел себя с тамошними жителями. Затем пришло сообщение, что он убил своего помощника. Этот помощник, который в некоторых источниках назывался пушкарем Муром, якобы заявил Кидду, что тот погубил всю команду. Кидд запустил в него бочонком и раскроил Муру череп. Впоследствии на суде убийство Мура фигурировало в качестве одного из основных обвинений против Кидда.

Мы не знаем, велика ли была добыча Кидда в эти месяцы — вести о нем лишь изредка достигали английских факторий. Осенью за Киддом погнались два португальских корабля, но ему удалось от них отбиться. В апреле следующего, 1698 года командир английского корабля доносил факторам, что за ним три дня гнался Кидд, но ему удалось уйти, пользуясь свежим ветром. Правда, через несколько недель этот корабль был задержан голландским пиратом, но тот отпустил его, забрав лишь штурса, в которых испытывал нужду.

Шел к концу второй год плавания Кидда в Индийском океане. Все это время он должен был не просто кормить сто пятьдесят человек, но и делать все возможное, чтобы они были довольны своей судьбой. А путь к этому был один — грабить торговые суда.

Наконец счастье улыбнулось Кидду. В начале 1698 года он достиг и захватил принадлежавший группе армянских купцов корабль «Кедахский купец», шедший из Бенгалии в Сурат. Капитаном на «Кедахском купце» был англичанин Райт, пушкарем — француз, в команде было также два голландца. Правда, на борту «Купца» не было ни золота, ни серебра, вез он мануфактуру, но добыча, ничтожная на фоне трофеев Эвери, показалась Кидду и его команде богатой — стоимость груза «Кедахского купца» оценивалась в десять тысяч фунтов стерлингов. Четвертая часть добычи принадлежала капитану.

К несчастью для многострадальных английских торговцев в Сурате, владельцы «Кедахского купца» пользовались в городе большим влиянием. Понимая, чем грозит англичанам набег Кидда, сэр Джон Гейер тут же отправил агента к Великому Моголу, чтобы тот успел оправдаться от имени Компании раньше, чем в столицу поступят жалобы из Сурата. Но агент не успел. В августе был издан указ, по которому материальная ответственность за грабежи на море возлагалась на англичан, французов и голландцев (владельцам «Кедахского купца», в частности, англичане должны были заплатить двести тысяч рупий). Напрасно голландцы и французы пытались убедить индийские власти, что во всем виноваты только англичане: губернатор рассудил, что европейцы добьются больших успехов в борьбе с пиратами, если объединят усилия.

Объявив о новом порядке компенсации за пиратские грабежи, индийцы приняли и другие меры: у ворот фактории в Сурате была выставлена стража, а все торговые операции европейцев в городе были запрещены. Тогда сэр Джон Гейер срочно снарядил в Бомбее три военных корабля — фактически все, чем располагал, — и во главе этой эскадры явился в Сурат. Там он навел пушки на крепость и послал к губернатору гонца объявить, что платить за пиратов англичане не будут. Чтобы подсластить пилюлю, Гейер выразил согласие конвоировать индийские караваны к Красному морю. Причиной столь решительных действий сэра Джона были полученные им сведения, что война в Европе кончилась и из Англии вышла военная эскадра для борьбы с пиратами и укрепления позиций Ост-Индской компании.

В конце концов был найден компромисс: губернатор

уменьшил денежную компенсацию, а европейцы подписали совместное обязательство бороться с пиратами в океане. Голландцы уплатили в казну губернатора семьдесят тысяч рупий и послали свою эскадру охранять вход в Красное море, англичане ограничились тридцатью тысячами рупий и начали патрулировать южную часть океана, французы, выплатив свою долю, послали военные корабли в Персидский залив.

Получив известие о подписании договора, пираты стали осторожнее. Для их действий в это время характерен такой эпизод. Три пиратских корабля, зайдя за провизией в Гоноре, увидели в бухте корабль Компании. Пираты, которые могли бы в несколько минут покончить с противником, вместо этого послали англичанам письмо, в котором обещали не трогать их, если они позволят им забрать воду и продукты. Естественно, что командир компанейского корабля не стал проявлять излишней храбрости. В награду за хорошее к ним отношение пираты на прощание подарили англичанам только что захваченный и ограбленный португальский корабль. Корабль был приведен в Бомбей, но сэр Джон Гейер, опасавшийся, что его вновь обвинят в дружбе с пиратами, тут же отослал его в Гоа, чтобы вернуть владельцам.

Таким образом, захват Киддом «Кедахского купца» вызвал взрыв возмущения в Индии и привел к усилению борьбы с пиратством в Индийском океане. Когда же вести об очередном закрытии английских факторий и гнев Великого Могола дошли до Англии, там тоже поднялась буря негодования. Оппозиция в парламенте сочла этот эпизод замечательным предлогом для того, чтобы ударить по вигам — членам синдиката и одновременно близким к королю вельможам. Ведь в синдикате, пославшем Кидда, участвовали, хотя под вымышленными именами (что не было секретом в Лондоне), такие лица, как лорд-канцлер и первый лорд Адмиралтейства. Преступления капитана Кидда стали объектом политической борьбы, и имя капитана было у всех на устах. Он стал воплощением пиратства, пиратом номер один, извергом без чести и совести и героем легенд, в которых он ограбил сотни судов и положил себе в карман миллионы фунтов стерлингов в золоте и серебре.

В январе 1699 года, после окончания войны с Фран-

цией, в Индийский океан была отправлена английская эскадра из четырех кораблей под командованием старого недоброжелателя Кидда — коммодора Уоррена. На борту кораблей находились королевские комиссары, имевшие право амнистировать добровольно сдавшихся пиратов. В приказе, данном комиссарам, был, однако, дополнительный пункт, по которому два слишком знаменитых пирата — Эвери и Кидд — амнистии не подлежали.

Коммодор Уоррен привел свою эскадру к Мадагаскару и здесь стал на якорь. Враждебных действий против пиратов он не открывал, а сначала выяснил обстановку.

Пиратских поселений на Мадагаскаре в то время было несколько, и далеко не все жители разбойничали на морях. Многие из бывших пиратов, уйдя на покой, занялись торговлей и вели дела с купцами, приходившими из Индии; другие завели небольшие фермы; третьи поступили на службу к местным князькам, которые часто враждовали друг с другом. Отдельные пираты пытались даже завоевать собственные княжества, и порой пиратские отряды уходили по острову в далекие сухопутные походы.

Коммодор Уоррен поджидал возвращавшиеся с добычей пиратские корабли и предлагал им сдаться. Некоторые из пиратов согласились на амнистию; были амнистированы и те из сухопутных пиратов, которым надоела бродячая жизнь. Однако нельзя сказать, что появление Уоррена у острова внесло кардинальные изменения в жизнь пиратов. Большинство пиратских кораблей, узнав о гостях, предпочли переждать опасность вдали от Мадагаскара.

В ноябре 1699 года Уоррен заболел и умер, и его сменил капитан Литтлтон. Еще два месяца английская эскадра стояла у острова, и Литтлтон вел переговоры с пиратами. Действия Литтлтона вызвали недовольство купцов в Бомбее и Сурате, которые полагали, что английская военная эскадра будет к пиратам беспощадна и в считанные дни положит пиратству конец. Современник событий Гамильтон писал, выражая, видимо, мнение многих торговцев: «По каким-то весьма веским причинам он не отпускал на волю. А так как им трудно было килевать свои большие корабли, он щедро помогал им, поставив большие блоки и снаряжение для очистки». Надо помнить, что длительное пребывание у пиратских берегов сильно подорвало дисциплину на английских кораблях и

мразило не только матросов, которые часто дезертировали, но и офицеров. Известно, что Литтлтон вынужден был арестовать капитана одного из кораблей эскадры, так как тот, по полученным Литтлтоном сведениям, намеревался уйти со своими кораблями к пиратам.

За восемь месяцев пребывания у Мадагаскара и частых свиданий с главарями пиратов Литтлтон не арестовал ни одного морского разбойника. Единственными выстрелами, сделанными им, был салют из пяти залпов, которым он ответил на пиратский салют из девяти залпов, когда вошел в бухту Сент-Мари. Этот факт Литтлтон зарегистрировал в своем судовом журнале, чтобы показать, что пираты относились к нему лучше, чем он к ним.

Известно, что Литтлтон расспрашивал пиратов об Эвери и Кидде. Но Эвери давно уже исчез из Индийского океана, а Кидд успел ускользнуть из-под самого носа Литтлтона. Капитан Калифорд, сдавшийся по амнистии, рассказал Литтлтону, что видел Кидда несколько месяцев назад, когда тот заходил на Мадагаскар. Встретил его Калифорд настороженно, так как знал об имевшейся у него лицензии на поимку пиратов и, хотя за годы пребывания Кидда в Индийском океане ни один пират от него не пострадал, предпочел держать пушки наготове. Кидд, по словам Калифорда, клялся, что он такой же пират, как остальные, и в доказательство искренности своих слов подарил Калифорду якорь и две пушки. У Кидда было в тот момент два корабля, однако «Приключение» настолько обещал, что Кидд перешел на «Кедахского купца» и на нем ушел на юг.

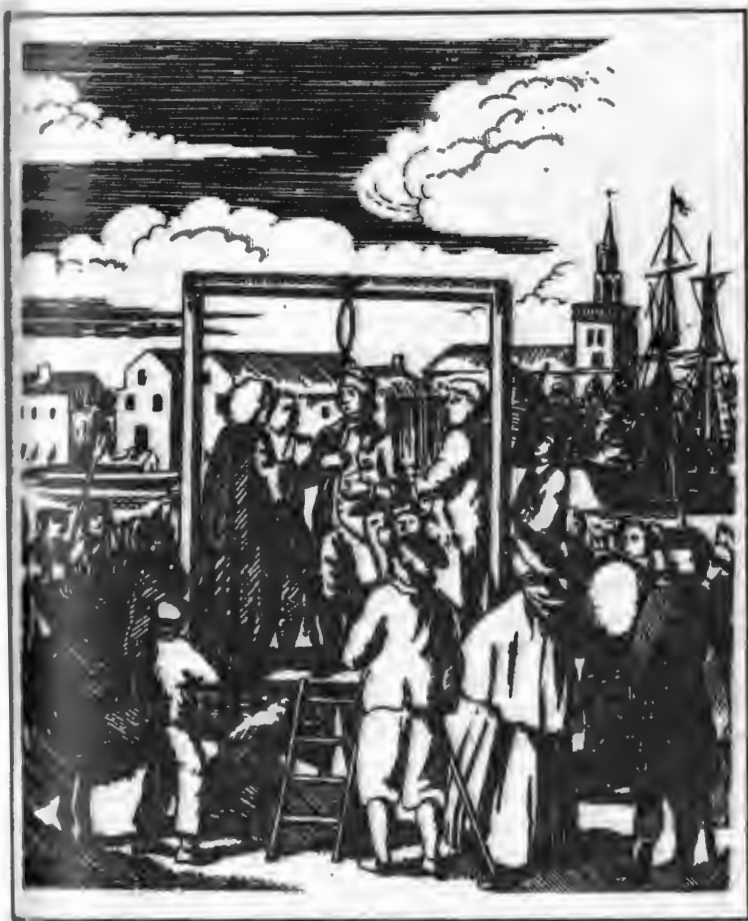
В июне 1699 года Кидд привел свой корабль в Америку и остановился в Бостоне. Здесь он узнал, что объявлен пиратом, и, несколько смущенный этой новостью, отправил весть о своем прибытии старому знакомому, губернатору Нью-Йорка лорду Белламонту. Тем временем пираты точно продали «Кедахского купца» и разделили добро. Кидд был уверен, что ему ничего не грозит, и даже послал ценный подарок жене губернатора, который как раз в эти дни размышлял, что ему делать. Наконец он решил не рисковать и, уверив Кидда, что арест — лишь формальная мера, отправил его в тюрьму. Восемь месяцев тянулась переписка между Нью-Йорком и Лондоном. Она до нас не дошла, и можно лишь предполагать, что лорд Белла-

монт выяснял отношение к Кидду своих высокопоставленных друзей — членов синдиката. Тем временем и в Лондоне шла какая-то подпольная игра. Существует, кстати, вполне реальная версия о том, что Кидд, отправляясь к нью-йоркскому губернатору, не чувствовал никакой вины перед синдикатом. А это могло произойти в том случае, если он передал Белламонту долю, причитающуюся пайщикам. Это объясняет также и дальнейшие события, ведь после того как Кидда вытребовали в Лондон, он провел еще год в Ньюгейтской тюрьме, то есть прошло почти два года, прежде чем начался суд. Силы, которые пытались вызволить Кидда из тюрьмы, были весьма влиятельны. Может быть, лордам и удалось бы спасти Кидда, если бы не продолжавшиеся политические дебаты. Когда в палате общин оппозиция потребовала суда над пайщиками «Приключения», пришлось пожертвовать Киддом — он стал костью, которую бросили оппозиционерам.

27 марта 1701 года Кидд был приведен в палату общин и допрошен в присутствии депутатов. Парламентарии интересовало в первую очередь, имел ли он секретные указания синдиката нападать на индийские корабли и куда он дел награбленные сокровища. Кидд был подготовлен к этому допросу. Он не сказал ни слова, могущего быть истолкованным во вред лордам, взял всю вину на себя, и разочарованная палата передала его королевскому суду.

К тому времени были арестованы одиннадцать человек команды Кидда, и двое из них согласились быть королевскими свидетелями — в обмен на жизнь помогать обществу.

На суде Кидду предъявили прежде всего обвинение в убийстве британского подданного Мура. Хотя Кидд доказывал, что убийство было непреднамеренным, суд признал его виновным в преднамеренном убийстве. Дальше Кидда можно было бы и не судить — виселица уже была ему обеспечена. Но надо было успокоить общественное мнение, и Кидда обвинили в пиратском нападении на «Кедахского купца». Капитан уверял, что корабль из Сурата имел французский пропуск, что ставило его в число врагов и делало законной добычей корсара. Более того, Кидд, поняв наконец, что члены синдиката его предали, перестал выгораживать их и сказал, что этот пропуск находится у лорда Белламонта, которому он и



*Казнь пирата в Лондоне*

Этому из пайщиков передал все документы и судовой журнал. Казалось бы, Белламонту было выгодно представить доказательства невиновности Кидда. Однако любая попытка гласно встать на защиту Кидда ставила под угрозу репутацию пайщиков. Выгоднее всего оказалось полностью отмежеваться от Кидда и признать его пиратом, обманувшим доверие членов синдиката.

В истории с французским пропуском, существование

которого могло бы опровергнуть обвинение Кидда в пиратстве, многое осталось невыясненным. Кидд представил свидетелей, которые уверяли, что такой пропущенный существовал. А когда судья обратился с тем же вопросом к армянскому неготианту, одному из владельцев «Кедахского купца», который присутствовал на суде в качестве свидетеля, тот сказал, что ничего об этом не знает, потому что к оформлению судовых документов отношения не имел. Все это позволяет предположить, что в данном вопросе Кидд не лгал.

Из одиннадцати членов команды Кидда оправданы были трое. Двое, как известно, купили себе жизнь, став свидетелями обвинения. А еще троем просто не повезло: они в свое время сдались по амнистии, но суд решил, что амнистия на них не может распространяться, потому что при их сдаче не присутствовал специальный королевский комиссар. Таким образом, вместе с Киддом 12 мая 1701 года повесили еще шестерых пиратов с «Прикличения».

Доля Кидда во всей добыче, конфискованная судом и переданная в 1705 году на нужды больницы в Гринвиче, составляла шесть с половиной тысяч фунтов — сумма немалую по тем временам, но никак не фантастическую. Документы суда, в которых указываются число ограбленных Киддом кораблей и стоимость их грузов, убедительно свидетельствуют, что никаких иных сокровищ у Кидда быть не могло. Так что слухи о зарытых им на необитаемых островах сундуках с золотыми монетами — не больше, чем легенда, красивая, но недостоверная.

\*\*\*

Пребывание Литтлтона у Мадагаскара не привело к существенному уменьшению пиратства в Индийском океане. Во-первых, он не мог пресечь прибытия новых разбойников из Карибского моря. Во-вторых, обещаниями амнистий воспользовались в основном те пираты, которые и без того бросили или подумывали бросить это ремесло, и, конечно, ухватились за представившуюся возможность вернуться домой за государственный счет.

Учитывая неутешительные итоги миссии Литтлтона, правительство Англии прибегло к более решительным

мерам. Было издано постановление, по которому пойманных пиратов теперь не надо было отвозить в Лондон либо другой город, где находился королевский суд: чтобы вынести приговор, достаточно было семи англичан, из которых один должен быть губернатором, или членом совета колонии, или хотя бы командиром королевского судна. Прибавилось число патрульных кораблей Великобритании; охотой на пиратов занимались также голландцы и французы.

В эти годы удар пиратам Мадагаскара был нанесен с совершенно неожиданной стороны. В 1704 году на Мадагаскар прибыл корабль шотландского купца Миллара с грузом эля и дешевого рома. Чтобы не платить за столь приятный товар, пираты конфисковали груз корабля, а его команда решила остаться на берегу и не возвращаться в Англию. Но в разгар грандиозного пиршества пираты начали умирать в страшных мучениях. Гамильтон пишет, что погибло более пятисот человек. Очевидно, шотландец под видом рома торговал метиловым спиртом. Сообщая об этом эпизоде, Гамильтон не без оснований пишет, что шотландский корабль под командованием некоего Миллара сделал больше в уничтожении пиратов, чем все военные эскадры, посланные для борьбы с ними, вместе взятые».

Хотя в результате принятых европейскими державами мер положение в Индийском океане несколько улучшилось, пиратские поселения на Мадагаскаре продолжали существовать. Самым необычным из них была колония в заливе Диего-Суарес, основанная пиратом Миссоном. К сожалению, у нас о Миссоне известно мало, причем в наиболее доступной книге — «Истории морского пиратства» Я.Маховского — о нем и его спутнике Караччиоли говорится со снисходительной иронией, которой эти люди, пожалуй, не заслужили.

В начинании Миссона любопытным образом сочетались утопические теории Возрождения и революционно-уравнительные идеи наступающего XVIII века. Желание претворить эти концепции в жизнь привело Миссона к мысли использовать демократические традиции пиратских сообществ, не признающих различий, вызванных происхождением или богатством. В то время, о котором идет речь, пиратские сообщества, как и родственные им раз-

бойничьи и казачьи вольницы, были несомненными генераторами уравнилельных идей. И если более ровное по составу казачество XVII века породило крестьянскую войну в России, то мобильное, разношерстное, многонациональное, закаленное в морских бурях и битвах общество пиратов смогло дать жизнь Либерталии — недолговечному, но благородному всплеску свободного разума.

Сведения о Миссоне можно почерпнуть в основном из его записок, включенных Джонсоном во «Всеобщую историю грабежей и смертоубийств». Другие упоминания о Миссоне немногочисленны и отрывочны: то его имя промелькнет в судебном отчете по делу Кидда, когда окажется, что в Либерталию убежали несколько человек с «Приключения», то всплывет в связи с деятельностью Тью. В общем, надо признать, что о Миссоне мы знаем мало.

Родился он в Провансе в обеспеченной семье и получил хорошее по тем временам образование. В шестнадцать лет Миссон поступил на флот, где вскоре дослужился до офицерского звания. Во время стоянки в Генуе Миссон познакомился и вскоре подружился с молодым доминиканским монахом Караччиоли. Через некоторое время Караччиоли бросил монастырь и поступил матросом на корабль «Победа», где служил лейтенантом Миссон. Друзья решили никогда более не расставаться и посвятить жизнь освобождению людей от власти денег и сословий.

В последующие месяцы Миссон и Караччиоли плавали на «Победе», затем некоторое время служили на корсарском судне «Триумф» и наконец снова вернулись на «Победу».

В начале девяностых годов «Победа» была направлена на Мартинику с заданием охранять французское торговое судоходство от англичан. К тому времени многие моряки корабля уже находились под влиянием Миссона. Тогда же у Миссона и Караччиоли возникла идея стать пиратами. Подходящие обстоятельства для этого появились в результате тяжелого боя с английским корсаром у Мартиники. К моменту, когда французский корабль одержал победу, из всех его офицеров в живых остался лишь Миссон. И как только корабль был приведен в порядок, он обратился к матросам с призывом бросить военную службу и стать вольными пиратами.

Несмотря на то что Миссон был молод (вряд ли ему было более двадцати пяти лет), он был уже опытным моряком, а последующие события показали, что, раз избрав линию поведения, он был последователен и настойчив. Целенаправленность Миссона выразилась уже в выборе флага — обязательной детали пиратских судов. Флаг, придуманный Караччиоли, был необычным: белый, с надписью «За Бога и свободу». Молодые утописты сознавали, что именно в такой форме — в виде исполнения божественного предначертания — их стихийный коммунизм будет понятнее рядовым матросам.

Через несколько дней после захвата «Победы» пиратам встретился английский торговый корабль, который после короткого боя был взят на abordаж. Дальнейшие события привели английского капитана Батлера в изумление. В тот момент Миссону нужны были провизия и ром, которого требовали матросы. Миссон взял с английского корабля ровно столько, сколько ему было необходимо, и не тронул остального груза, после чего Батлер приказал команде выстроиться на шканцах и трижды крикнуть «ура» в честь настоящих джентльменов Миссона и Караччиоли.

Миссон и в дальнейшем в большинстве случаев вел себя так же, как при первом столкновении: его пираты никого не убивали, не пытали и старались отбирать лишь те товары, которые были нужны для дальнейшего плавания. Вскоре пираты, энтузиазм которых подогревался речами Миссона и Караччиоли, осознали свою исключительность как апостолов новой жизни, и сознание это настолько поднимало их в собственных глазах, что у Миссона не возникало конфликтов с командой из-за добычи или по другим причинам.

Из Карибского моря «Победа» направилась к африканским берегам. По пути был захвачен голландский корабль с грузом невольников из Африки. На этот раз капитан Миссон не был снисходителен. Все ценности и товары, имевшиеся на борту, были сняты и поделены между матросами. Кандалы были разбиты, и невольников объявили свободными (затем их перевезли в Африку и отпустили на побережье). Часть команды голландского корабля присоединилась к Миссону, отчего через некоторое время возникли трения, так как порядки на борту «Победы» уж очень отличались от всего, с чем голландцам

приходилось сталкиваться ранее. Но важно, что со временем Миссону удалось добиться полного подчинения и от новичков. В дальнейшем Миссон следовал тем же принципам: работоторговцев грабил без всякой жалости, а рабов всегда освобождал.

В Индийском океане Миссон сначала сделал своей базой остров Анжуан в группе Коморских островов, который был удобно расположен на пути к Красному морю. За время пребывания на Анжуане Миссон женился на сестре жены султана Маската и участвовал в войнах султаната. Есть основания полагать, что этот брак не был дипломатическим — по крайней мере знатная арабка до самой своей гибели была с Миссоном неразлучна.

Когда Миссон перевел свою базу на Мадагаскар (причины его отказа от проведения социального эксперимента на Коморских островах неизвестны), он облюбовал бухту Диего-Суарес на северо-восточной оконечности острова (основные базы пиратов находились южнее). К тому времени братство располагало добычей, которая позволила устроить на берегу небольшое поселение Либерталию — первое в мире государство, построенное по принципам раннесоциалистических утопий.

Первыми жителями Либерталии стали сто с небольшим пиратов с «Победы», их жены, привезенные с Анжуана, и какое-то число африканцев — бывших португальских рабов. Кроме того, Миссон разослал письма пиратам «семи морей» с приглашением присоединиться к нему и строить Свободный город. Важно отметить, что призыв Миссона нашел отклик среди пиратов, и в короткий срок население Либерталии значительно выросло. О популярности уравнилельных идей Миссона можно судить хотя бы по таким документально подтвержденным фактам, как бегство в Либерталию в 1697 году части экипажа «Приключения» Кидда или приход к Миссону известного карибского пирата Тью, который отдал республике свой корабль и верно служил ей до самого конца. Есть также основания полагать, что мадагаскарские пираты, жившие на других базах, к республике Миссона враждебности не питали. Во всяком случае, когда португальская эскадра через несколько лет после основания Либерталии пыталась уничтожить ее, на помощь Миссону пришли пиратские корабли из бухты Святого Августина.

Либерталия, стоявшая на берегу залива, была хорошо укреплена с моря, где ее прикрывали батареи на бастиях. Город был застроен небольшими домиками, в которых обитали жители республики — либеры. Все они были равны независимо от цвета кожи или прошлых дел и заслуг. Миссон поощрял женитьбы пиратов на мальгашках, так как это соответствовало его идее создания всемирного свободного государства. С соседними племенами был заключен мир на том условии, что мальгашки предоставляют городу рабочую силу, а пираты защищают их от соседей и, если придется, от других пиратов.

В городе располагались мастерские и верфи (на них были построены по крайней мере два корабля — «Вперед» и «Свобода»), а вокруг него — сады и поля, где выращивались овощи и злаки. Частной собственности в республике не было — существовала общая городская казна, из которой по мере надобности черпались средства. Из нее же выдавались пенсии нетрудоспособным и старикам. Если корабли привозили добычу, то часть ее шла в казну, а остальное делилось между гражданами Либерталии.

Управлял городом совет старейшин, выборы в который происходили раз в три года. Сам Миссон был избран главой государства — протектором, Караччиоли, потерявший в одном из боев ногу, — статс-секретарем, а командовал флотом капитан Тью.

Среди ограничений, которые налагались на жителей города, было запрещение употреблять бранные слова и играть в азартные игры. К сожалению, ни Миссон, ни кто-либо иной не пишут о том, как поддерживался порядок в Либерталии. Известно лишь, что опасных конфликтов в городе не было — может быть, потому, что пираты в силу своих традиций были привычны к выборной демократии, а флот республики достаточно часто выходил на охоту в море, чтобы город, во многом зависящий от внешнего снабжения, ни в чем не испытывал недостатка.

Когда Либерталия окрепла, Миссон начал подумывать о расширении ее владений. На кораблях, построенных на собственных верфях, он прошел вдоль восточного берега острова, снимая карту побережья. Вернулся он полный новых планов, привез много освобожденных рабов. Вскоре после этого Миссон во главе всего флота ушел на север,

чтобы добыть деньги для новых начинаний. В городе в основном остались женщины, дети, старики и инвалиды. В этот-то момент республике был нанесен смертельный удар.

Как говорилось, либеры старались поддерживать с соседними племенами добрые отношения. Однако если ближайшие соседи были связаны с Либерталией множеством семейных и личных уз, то жившие внутри острова племена воспринимали республику как обыкновенное поселение иностранцев и никаких теплых чувств к ней питать, разумеется, не могли. Воспользовавшись уходом Миссона со всем флотом, мальгаши напали на город. Нападение было тем более успешным, что последовало с суши, тогда как укреплена Либерталия была в основном с моря.

После короткого боя защитники города были разгромлены. Лишь несколько пиратов успели добраться до единственного оставшегося в городе бота и уйти в море. Они захватили с собой часть городской казны, но жену Миссона спасти не смогли. Ее убили. Погиб и Караччиоли.

Через несколько дней Тью и Миссон вернулись в Либерталию. Город был полностью разграблен и разрушен. Лишь несколько человек, скрывшихся в соседних лесах, бродили среди развалин.

Пираты похоронили погибших, однако восстанавливать город не стали. Удар был настолько силен, что само место казалось им проклятым. Миссон и Тью решили идти в Америку и там все начать снова. В Мозамбикском проливе корабли разлучил шторм. Больше Миссона никто никогда не видел. Остались лишь его записки, которыми подавленный случившимся капитан передал одному из спутников Тью. После его смерти их нашли в бумагах бывшего пирата, и Джонсон включил их во «Всеобщую историю».

Томас Тью, не найдя товарищей, высадился на одном из островов в западной части Индийского океана и прожил там несколько лет, удалившись от дел. В конце концов спокойная жизнь ему надоела, он починил свой обветшавший корабль и решил еще раз попытать счастья в Красном море. Но времена уже были не те. Между 1710 и 1713 годами он погиб. По одной версии, он попал в

плен к англичанам и был повешен, по другой — погиб в бою с индийским кораблем.

А о Либерталии, развалины которой быстро заросли колючим кустарником, надолго забыли. Значение ее стало понятно лишь в наши дни, и теперь о ней пишут все, кто обращается к истории Мадагаскара.

Об упадке пиратских поселений на Мадагаскаре, начавшемся в 1703—1705 годах, после разрушения Либерталии и ухода из Индийского океана многих пиратов, сообщает известный нам Вудс Роджерс. Незадолго до своего назначения багамским губернатором Роджерс появился у Восточной Африки с весьма прозаической целью — добыть рабов и отвезти их на виргинские плантации. Зайдя по пути на Мадагаскар, Роджерс обнаружил в бухте Сент-Мари пиратское поселение, которое существовало уже несколько лет без внешних влияний. Бывшие пираты жили мирно, окруженные женами, детьми и внуками. Роджерс писал о них: «Я не могу сказать, что они были оборваны, так как одежды на них почти не оставалось и прикрывали они свой стыд шкурами диких зверей и не носили ни башмаков, ни чулок, и потому более всего напоминали изображения Геркулеса в львиной шкуре. Обросшие бородами, с длинными волосами, они являли собой самое дикое зрелище, какое возможно представить».

Впечатление, произведенное на Вудса Роджерса пиратским поселением на Мадагаскаре, было подтверждено свидетельством пиратов, встреченных экспедицией Роджерса в 1711 году на мысе Доброй Надежды. Пираты рассказали, что поселения на Мадагаскаре насчитывают по шестьдесят-семьдесят человек, «большинство из которых обеднело».

## Малабарский берег

Малабарское побережье Индии было известно лучшими в Индии морями, и раз так, то, разумеется, среди них были и пираты. Разница между этими занятиями была трудноуловима — чем оживленнее была торговля, тем больше кораблей проходило к Персидскому заливу, тем большим был соблазн захватить грузы этих кораблей. Малабарские пираты зачастую пользовались поддержкой

местных правителей, которые предоставляли им убежище, помогали сбывать награбленное и получали с этого определенный процент прибыли, — ситуация, сходная с той, что складывалась в малайских проливах либо у берегов Китая, где пиратство родилось вместе с торговлей и масштаб его зависел от размаха этой торговли.

Местное пиратство длительное время не грозило торговле истреблением. Малабарские пираты на своих лодках не нападали на большие корабли. Но революция в технике мореплавания, связанная с появлением европейских судов, а также нарушение естественного баланса сил европейскими пиратами, начиная с португальских грабителей и кончая карибскими буканьерами, привели к качественным изменениям в индийском пиратстве. С конца XVI века оно уже переплетается с борьбой против европейцев, которые, в свою очередь, склонны были именовать пиратами всех, кто не желал им покориться.

Столкновения с малабарскими пиратами, пиратами Гуджарата и Персидского залива почти не отмечены в документах европейских держав до конца XVII века. Но в 1683 году английский компанейский корабль «Президент» был атакован арабами Маската, причем в составе пиратской эскадры были два корабля европейского типа и четыре гораба (двухмачтовых корабля с малой осадкой). Горобы обычно подстерегали добычу в устьях рек или у отмелей, куда за ними не мог последовать глубоко сидящий океанский корабль. После ожесточенного боя «Президент», имевший преимущество в артиллерии, отбил-ся от пиратов, потопив три гораба. В следующем году пираты окружили небольшую английскую шхуну, но во время боя она взорвалась. В 1685 году пираты приняли за торговый корабль английский фрегат «Феникс». Поняв свою ошибку, они попытались уйти, не принимая боя, но капитан «Феникса» спустил шлюпки, чтобы взять пиратский гораб на абордаж. Пираты отбили атаку; тогда, отозвав шлюпки, капитан «Феникса» приказал расстрелять гораб из пушек. После второго залпа тот пошел ко дну. Из воды было подобрано лишь сорок человек — бо-л-сотни погибли.

Документы отмечают еще несколько случаев нападения арабских и малабарских пиратов на компанейские суда. Реальной опасности, впрочем, они не представляли, и это

признавали даже директора английской Ост-Индской компании. В их письме, датированном 1699 годом, говорится: «Что касается малабарских и прочих пиратов, мы не видим оснований, почему не вести против них не только оборонительной, но и наступательной войны в случае, если они встретятся нам на пути. Но представляется непрактичным занимать малые корабли охотой за ними, так как они не опасны как разбойники и добыча, которую можно захватить у них, не стоит усилий».

В дальнейшем, однако, борьба с местным пиратством заняла значительное место в сводках Компании, так как пиратами были объявлены маратхи Конаджи Ангрии.

В 1698 году Конаджи Ангрия стал командующим флотом маратхов, воевавших с государством Великих Моголов. Англичане принимали участие в этой борьбе на стороне Моголов. Конкретные причины возникновения вражды между Ангрией и англичанами нам неизвестны, но дату этого события можно установить довольно точно. В 1702 году Компания обращается к Конаджи Ангрии с просьбой освободить небольшой корабль из Каликута с шестью англичанами на борту, попавший в плен к маратхам. В ответ Конаджи направил англичанам гневное письмо, в котором предупредил, что заставит их запомнить свое имя. Письмо явно ссылается на обстоятельства, известные англичанам. В еще одном сохранившемся письме командующего маратхским флотом говорится, что он оказывал англичанам немало услуг, однако они обманули его доверие и впредь он намерен захватывать все английские корабли, где бы он их ни встретил.

После смерти известного предводителя маратхов Шиваджи в 1680 году государство маратхов переживало период разброда. Сын и преемник Шиваджи — раджа Самбхаджи был разбит Моголами и казнен. Его сын — малолетний наследник престола Сахуджи был взят заложником и лишь после смерти Аурангзеба в 1707 году получил свободу. Но и после этого положение еще долго не могло стабилизироваться, так как Сахуджи не обладал плантами деда, а военачальники маратхов старались обрести самостоятельность. Среди них был и Конаджи Ангрия, ставший фактически независимым хозяином значительной части Малабарского побережья, защищенного со стороны суши труднопроходимыми лесистыми горами.

В ноябре 1712 года флот Конаджи Англии захватил два английских корабля, следовавших в Бомбей. Один из них принадлежал самому губернатору Бомбея, на втором судне, груженном перцем и воском, направлялся со своей семьей в Бомбей фактор Компании в Карваре мистер Чоун. В завязавшемся бою Чоун погиб, а его молодая жена, семнадцатилетняя Катрин, попала в плен к маратхам. Здесь следует сделать небольшое отступление, ибо судьба этой женщины весьма своеобразно переплетается с судьбами других действующих лиц нашей истории.

\* \* \*

В сентябре 1709 года корабль Ост-Индской компании, шедший из Англии в Бенгалию, из-за сильных встречных ветров настолько задержался в Индийском океане, что, как сообщалось в докладе капитана губернатору Бомбея, «наши люди в большинстве слегли от цинги, и вода у нас совсем кончилась. Мы созвали совет офицеров, и, так как было уже поздно пробираться в Бенгал и ветры уже изменились, а положение на борту было очень тяжелым, мы решили пристать в Карваре и достать там свежие припасы».

Глава английской фактории в Карваре Джон Харри принял неожиданных гостей радостно. И свежие новости, и множество незнакомых лиц были приятным развлечением для уродливого, хромого старика, прошедшего много лет на службе Компании и составившего себе недурное состояние, нещадно обманывая как индийцев, так и собственное начальство (последнее было весьма обычным явлением, так как младшие и средние служащие Компании получали мало и воровство было единственным способом разбогатеть).

Среди пассажиров корабля, прибывшего в Карвар, был капитан Кук — пожилой офицер, который не смог сделать карьеры дома и нанялся на службу в Индию. Кука сопровождали жена и две дочери. Достаток гостеприимного хозяина произвел на Кука впечатление. И когда старик дал понять, что ему понравилась Катрин четырнадцатилетняя дочь Кука, тот с готовностью согласился оставить ее в Карваре. В конце концов Кук мог считать, что это лишь начало его выгодных сделок.

Индии — еще одна дочь оставалась с ним, да две жили в Англии, и их всегда можно было выписать к себе. Дочери были бесприданницами, и капитан Кук полагал, что ему повезло. Как пишет современник, «мистер Харви предложил большую компенсацию, если отец и мать согласятся на эту женитьбу». Так четырнадцатилетнюю девочку продали старику в жены.

Немногие документы, из которых известна эта история, сухо регистрируют лишь внешние обстоятельства событий. И это позволяет нам, оставаясь на почве строгих фактов, наполнить их собственным воображением.

...Маленькая фактория в Карваре. Дом фактора, строение для младших служащих, склады и причал — все это обнесено высоким забором, который, разумеется, не спасет в случае войны, но в мирное время сохранит компанейское имущество от грабителей или нежеланных свидетелей. Живут здесь три-четыре служащих Компании и десяток-другой солдат из числа тех, о которых сэр Джон Гейер писал, что ни одного из них не мог бы произвести в капралы. Катрин — единственная европейка на много миль вокруг, если не считать жены коменданта маленького португальского форта, стоящего в устье реки. Неподалеку от забора фактории начинается индийский город, но туда Катрин не ходит. Не ездит она и в португальский форт, обитатели которого не дружны с Харви. Весь мир Катрин замкнут забором, на котором подолгу, словно заснув, сидят прилетающие с кладбища обшипанные грифы, иногда поводя тяжелыми клювами в сторону марширующих на солнцепеке обтрепанных и больных лихорадкой солдат. Порой армянский купец, пришедший к мужу по делам, принесет ей какой-нибудь подарок, стоимость которого находится в прямой зависимости от важного дела. Подарки Харви прячет в сундук. Он часто говорит о том, что вот-вот завершит все дела и уедет в Бомбей, а потом в Англию. И Бомбей уже кажется Катрин центром мира, сказочным и веселым городом. Об Англии же она не смела и мечтать.

Редко, очень редко в фактории начинается суматоха — приходит корабль из Сурата или из Бенгалии. За два года, что Катрин прожила в Карваре, корабль из Бенгалии приходил лишь один раз. Галантный офицер передал ей письмо от отца, в котором тот между строк выражал

сожаление, что продешевил. Девушки — лучший товар в колонии, и вторую дочь капитан Кук пристроил выгодно и удачнее. Наверное, Катрин плакала, читая это письмо. Там, где сейчас отец, настоящие дома, не падают ночью на кровать ящерицы и змеи не заползают в комнату. Здесь же всегда так жарко, и в любой день раджа, о котором Харви говорит, понизив голос, может привести своих диких солдат, чтобы они убили и Харви, и Катрин.

В апреле 1711 года они все же прибыли в Бомбей. До октября, раньше чем кончится муссон, рассчитывали на отъезд в Англию не приходилось. За это время Харви надеялся отчитаться перед Компанией. Однако с отчетом возникли осложнения. Жуликом Харви, как оказалось, был не очень умелым и не очень удачливым. Например, выяснилось, что он дважды продал Компании свой собственный бот «Саламандра». Бухгалтерские страдания усугублялись тем, что в Индии находились в обращении десятки различных валют и перевод из фунтов в пагоды, из пагод в рупии, из рупий в фанамы, из фанам в португальские серафимы, из серафимов в матты, рейсы, будгерооки, пайсы и так далее требовал обширных знаний и немалой изворотливости. Старик проводил дни в канцеляриях, пытаясь оправдаться и превратить свои товары в твердую валюту. Однако эти пропахшие теплой пылью и мышинным пометом канцелярии, как бы перенесенные в неприкосновенности из Лондона и населенные выплывшими в трудах, пожелтевшими от лихорадки и дизентерии завистливыми и злыми клерками, обладавшими свойствами липкой бумаги от мух: раз попав туда, вырваться живым было трудно. У Харви не было в Бомбее ни влиятельных друзей, ни защитников. Он был мелкой компанейской сошкой, пытавшейся откусить от большого пирога и потерявшей на этом зубы.

А тем временем Катрин окунулась в роскошную (по сравнению с Карваром) и полную увлекательных моментов бомбейскую жизнь. Ей еще не исполнилось самнадцати лет, но по индийским меркам она была уже взрослой женщиной, да к тому же еще хорошенькой, и поклонников у нее оказалось множество. Среди них выделялись двое — оба молодые, небогатые и полные надежд на лучшее будущее. Один — суперкарго потерявшего крушение у Бомбея корабля Томас Чоун, проводив

ший время в вынужденном безделье, присматривая себе занятие; второй — молодой фактор Уильям Гиффорд, приехавший в Индию шесть лет назад семнадцатилетним клерком.

К осени обнаружилось, что дела мистера Харви далеки от завершения. Старику пришлось возвратиться в карварскую факторию. Катрин просила мужа оставить ее в Бомбее, но тот был неумолим.

Фактория в Карваре показалась Катрин еще более жалкой, чем прежде. Новый фактор, мистер Флитвуд, обращался с Харви грубо и обвинял его во всех грехах, а заодно старался свалить на него и свои грехи. Первый месяц Харви часто встречался с индийскими и армянскими купцами и подолгу шептался с ними, не обращая внимания на усмешки Флитвуда, строчившего доносы в Бомбей. Но вскоре купцы охладели к старику, и больше никто не приносил подарков Катрин. Харви худел, и Катрин поняла, что он уже вряд ли вернется в Англию. Когда он свалился от дизентерии, Катрин должна была выслушивать его одинаковые и скучные истории о том, как они заживут, вернувшись домой. А мистер Флитвуд, встречая молодую женщину у дверей флигеля — теперь большой дом занимал он сам, — намекал, что согласен, чтобы после смерти Харви Катрин осталась здесь в качестве его жены. Флитвуд был тоже немолод, жаден и циничен.

В феврале мистер Харви умер, не оставив завещания. Флитвуд в тот же день, не дожидаясь, пока миссионер, прибывший на маленькой лодке из португальской крепости, прочтет положенные молитвы (мистер Харви был протестантом, но протестантского пастора поблизости не оказалось), наложил арест на все имущество Харви. Теперь Катрин даже не могла уехать отсюда. Она уже не плакала по ночам, и в ее голосе, когда она говорила с Флитвудом, появились визгливые интонации. Она считала себя вправе быть богатой — иначе были бессмысленными жертвы, принесенные ею в этой проклятой дыре. Она писала письма отцу в Калькутту, но ответа не было. Ей казалось, что ее забыли, что она состарится и умрет здесь среди стен, источенных термитами. От Флитвуда, который обещал все уладить, если Катрин выйдет за него замуж, она

пряталась и даже велела служанке ночевать с ней в одной комнате.

Весть о смерти Харви дошла до Бомбея через две недели вместе с письмом, в котором Флитвуд сообщал о своих решительных действиях по охране компанейского имущества. На следующее утро бывший суперкарго Томас Чоун посетил губернатора. Мистера Флитвуда уже давно ждал более ответственный пост фактора в Персидском заливе, и Чоун, зная об этом, предложил свои услуги Компании. Оформление документов заняло еще две недели.

Когда паруса компанейского корабля «Анна» появились из-за низких стен португальской крепости и в ответ на выстрел корабельной пушки белое облачко дыма поднялось над бастионом — португальцы салтовали «Анне», — Катрин первой выбежала на берег. Она ждала письмо от отца, ждала денег, на которые она могла бы добраться до Калькутты.

В шлюпке, причалившей к желтому от выгоревшей травы берегу, стоял Чоун. Красивый, надушенный, завитой, он был похож на принца, пришедшего выручить принцессу из лап дракона. Когда он, не поклонившись Флитвуду, прижал к груди рыдающую Катрин, та поняла, что все страдания кончились и теперь начнется светлая сказочная жизнь. В тот же вечер мистер Чоун официально сделал предложение вдове мистера Харви и получил ее согласие. Мистер Флитвуд тем временем собрал вещи и документы, чтобы отплыть в Бомбей.

Они прожили вместе чуть более полугода. Армянские и индийские купцы снова зачастили в дом; новый фактор нанес визит вежливости радже и пришелся там ко двору. Маленькая фактория вдруг приобрела для Катрин прелесть, и она перестала бояться ящериц гекконов; они были безвредны, добродушны, усердно охотились на мух, стараясь не покидать темные деревянные планки, пересекающие побеленный потолок. Молниеносные прыжки ящериц веселили молодых супругов. Катрин раздала солдатам небогатый гардероб мистера Харви — все равно Томасу ничего из вещей старого мужа не подошло бы: он был на голову выше покойного и шире его в плечах.

Но одно дело, весьма беспокоившее молодых супругов, требовало решения — дело о наследстве мистера Харви

Продажа товаров, принадлежавших Харви, принесла тринадцать тысяч рупий; треть из них принадлежала его вдове. Однако получить эти деньги было нельзя, так как бумаги затерялись в канцеляриях Бомбея. Супруги Чоун не намеревались делать подарков Компании. К осени обнаружилось, что Катрин ждет ребенка, и потому решено было отправиться на «Анна» в Бомбей, чтобы Катрин могла разрешиться от бремени в цивилизованном месте.

Так как «Анна» везла ценный груз перца и воска, ей навстречу были высланы вооруженная губернаторская яхта и фрегат «Вызов», чтобы сопровождать ее до Бомбея. Путешествие должно было быть недолгим. Под защитой пушек двух кораблей «Анна», казалось, была в безопасности.

Смелое нападение маратхских кораблей, возможно, было бы отражено, если бы фрегат «Вызов» не сбежал с поля боя. За трусость капитан «Вызова» был лишен права командовать английскими кораблями и потом долго, пока не устроился на корабль к какому-то индийскому купцу, забрасывал губернаторство жалобами на несправедливость решения совета Компании. «Анна» едва не дотянула, отбиваясь от врагов, до пушек португальской крепости, но тут у нее кончились боеприпасы, и маратхи взяли корабль на абордаж.

Чоун умер раньше, чем это случилось. Ядром ему оторвало руку, и он истек кровью на руках у Катрин. В семнадцать лет она во второй раз стала вдовой.

Это событие вызвало в Бомбее сильное волнение. Судьба Катрин была на устах у всех дам. Для Компании еще важнее была потеря значительного груза перца и двух кораблей.

Через месяц маратхи прислали обратно всех пленных, за исключением миссис Чоун. Ее они согласны были отдать за выкуп — кто-то из английских пленных рассказывал, что она очень богата. Остались в плену также капитан «Анны» и его помощники.

Ангрия, небольшое государство которого в то время переживало гражданскую войну — часть феодалов поднялась против своего сюзерена, — был готов к миру с англичанами. Поэтому условия выкупа были согласованы довольно быстро, и лейтенант Макинтош, привезший в Коллабу тридцать тысяч рупий, в конце февраля 1713 года

вернулся в Бомбей со всеми пленниками. Вскоре Катрин родила сына, и совет колонии выделил ей тысячу рупий из имущества ее первого мужа для того, чтобы она могла снять себе дом и жить, как положено вдове двух факторов Компании.

На некоторое время Катрин сходит со сцены, чтобы уступить место другим действующим лицам.

\* \* \*

В те годы Индия буквально на глазах превращалась из государства, достаточно сильного, чтобы противостоять любой европейской державе, в клубок враждующих княжеств и царств. Огромный государственный организм, который всего несколько лет назад держался воедино жестокой волей последнего воистину Великого Могола — Аурангзеба, распадался, и каждый из местных правителей старался отхватить себе кусок побольше. Войны, крестьянские восстания и религиозные волнения еще более ослабили страну. Ни один из ее новых хозяев не был достаточно силен, чтобы объединить Индию, и даже самое крупное из возникших на обломках империи Великих Моголов государств — маратхское — было союзом нескольких княжеств, вожди которых часто враждовали между собой и восставали против пешв — всемогущих первых министров при радже маратхов.

Так создавались предпосылки для европейской экспансии в Индии. Правда, пройдет еще несколько десятилетий, прежде чем основные соперники в дележе ее — англичане и французы — начнут обманом, интригами или военной силой покорять индийские государства. Пока же, в начале XVIII века, европейцы казались индийцам, занятым внутренними войнами, не опасными. Когда борьба против них проникновения начнется всерьез, будет поздно.

В 1715 году в Бомбей прибыл облеченный чрезвычайными полномочиями новый губернатор — Чарльз Бун. Он сразу же начал возводить стену вокруг Бомбея, обложить налогом на ее строительство индийских купцов, а также сооружать на верфи военные корабли — сравнительно небольшие, но быстроходные. Через два года в распоряжении Буна было уже девятнадцать фрегатов, галер и брандеров. У этого флота был один недостаток — на

«раблях некому было служить. Не хватало офицеров, а матросы приходилось нанимать португальцев, голландцев и даже индийцев. Надежность экипажей была сомнительна: при первой же возможности они могли стать пиратами или переметнуться к маратхам. Но все-таки, имея эти корабли и мобилизуя по мере надобности суда, принадлежавшие частным английским торговцам, Бун мог перейти в наступление против тех индийских правителей, которых (справедливо либо несправедливо) обвинили в пиратстве и которых во всяком случае «следовало проучить» за недостаточное уважение к интересам английских купцов.

Первая английская экспедиция — против одного из индийских княжеств недалеко от Сурата — кончилась полным провалом, так как ее руководители в разгар сражки перессорились между собой. Вскоре пришли известия, что раджа Сунды (на территории его княжества находился Карвар) предложил англичанам покинуть его землю. Подкрепления, посланные в Карвар из Бомбея, пришли вовремя, и атака войск раджи на факторию была отбита. Тогда раджа обратился к другим средствам борьбы врагом. Весной 1717 года им был захвачен бомбейский корабль, принадлежавший индийцу, но плывший под индийским флагом. В мае был снят груз с потерпевшего крушение у самой фактории корабля «Елизавета».

Раджу было решено как следует проучить: высадить десант и взять город Карвар штурмом. Для этого были посланы фрегат «Утренняя заря» и пять галер. Командовал экспедицией крупный торговец Гамильтон.

Штурмовать город решили с моря, не обращая внимания на сильный прибой. Командир десанта Стантон был смертельно пьян и, когда лодки одна за другой перекинулись у самого берега, чуть не утонул — его спасли уже потерявшим сознание. Когда моряки и солдаты, отплесываясь и выливая воду из мушкетов, полезли на берег, их атаковала конница раджи. Разгром десанта был полным. Головы погибших офицеров были выставлены у ворот английской фактории в назидание оставшимся там европейцам. А попавшего в плен защитителя командира десанта Милфорда заставили (или заставили) перейти на службу к радже. Англичане покинули мир, но раджа заявил, что успокоится лишь

в тот день, когда последний англичанин уйдет с его земли. Тогда англичане вызвали подкрепления и, в ожидании их, занялись грабежом: блокировали устье реки и перехватывали все местные суда, шедшие в Карвар.

Сначала прибыли подкрепления из Гоа — португальские наемники. Но уже через несколько дней Гамильтон сообщил в Бомбей: «Солдаты из Гоа имели стычку с противником 28 сентября, в которой вели себя отважно, но, когда мы решили сжечь несколько деревень, они сообщили об этом противнику, а затем перебежали к нему с оружием и ручными бомбами».

Наконец прибыли основные силы. Теперь в отряде было до двух с половиной тысяч солдат и матросов, его поддерживали плавучие батареи. В четыре часа утра, лишь стало светать, почти полторы тысячи англичан высадились на берег и начали медленно строиться в каре. Командовавший десантом офицер был обучен воевать по европейским законам, однако разношерстная публика, составлявшая его армию, плохо подчинялась командам. К тому времени, когда каре все же двинулось вперед, войска раджи открыли такой убийственный огонь, что первые ряды каре были уничтожены, погиб и командир отряда, а капитан Смит, к которому перешло командование, по словам Гамильтона, «содрал с себя красный камзол и пропал неизвестно куда». Десант обратился в бегство, и конники раджи изрубили почти триста человек.

Корабли англичан стояли в море, а фактория, которой еще недавно жила Катрин, находилась миль в четырех вверх по реке и сообщение с ней было затруднено. Там начался голод. Понимая, что вновь высаженный десант бессмысленно, а штурм фактория может не выдержать, англичане были готовы пойти на любые уступки. Но, как часто бывало в истории английского завоевания Индии, именно в момент близкой победы индийцев северные границы княжества перешел соседний государь и начал угрожать городу. 29 ноября был заключен мир, по которому восстанавливался статус-кво.

Экспедиция англичан против Карвара показала, что они еще не в состоянии вести войны даже со слабыми властителями. И как бы ни обвиняли англичане раджу Карвара в пиратстве для оправдания своего нападения на него, никто всерьез этому не верил. Захват ради

английских кораблей был оправдан даже в глазах командовавшего экспедицией Гамильтона, который, кстати, после возвращения из похода оставил военную службу и вернулся к торговле. В докладе директорам Гамильтон сообщал, что считает фактора в Карваре Тейлора полностью ответственным за возникновение конфликта, ибо он неоднократно обманывал индийцев и своим вызывающим поведением довел раджу до ненависти к англичанам. Тейлор ответил обвинением в том, что Гамильтон по преступной небрежности не освободил факторию. Бомбейский совет на специальном заседании рассмотрел взаимные доносы и удовлетворился тем, что призвал Тейлора в будущем вести себя осмотрительно.

В 1717 году снова обострились отношения англичан с Ангрией, владения которого начинались у самого Бомбея. К сожалению, неизвестны хроники этой части государства маратхов, так что в изложении событий приходится ограничиваться материалами лишь одной из враждующих сторон.

Вскоре после получения известий о захвате Ангрией двух кораблей англичане решили прибегнуть к наступательной тактике. Бомбейский совет Компании постановил провести экспедицию против крепости Герия, где находился один из захваченных маратхами кораблей. Приказ в строю, ушедшему к Герии на двадцати небольших судах — галиватах, включал следующие слова: «Если подвергнетесь атаке, отбейте ее силой и, если возможно будет, разорите эту страну».

Подойдя к Герии, англичане блокировали ее, а затем высыпались по окрестностям, грабя прибрежные города и деревни. Вот выдержки из доклада, представленного совету по завершении набега: «4 июня. Два галивата вернулись, разорив город в стране Англии, и привели двенадцать пленных... 9 июня. Наши галиваты вернулись, потеряв из-за плохого командования более пятидесяти человек. Им удалось разорить один город Англии». Однако штурм самой крепости, в которой находилось сто защитников, не был успешным; понеся большие потери, англичане отплыли обратно в Бомбей.

В этом же году англичане дважды нападали на маратхский форт на острове Кеннери вблизи Бомбея. Оба

штурма, изобиловавшие драматическими событиями, окончились неудачей.

После серии провалов Бун понял, что без существенной военной помощи из Англии справиться с сопротивлением индийских властителей невозможно. Он засыпал Лондон письмами, в которых утверждалось, что пираты полностью парализовали английскую торговлю в Бомбее. Ему поверили, и для охраны гавани из Англии был прислан шестидесятипушечный компанейский линейный корабль «Святой Георг». Однако корабль прибыл как будто специально для того, чтобы лишний раз подчеркнуть низкий класс компанейских офицеров — обычно неудачников, уволенных с королевской службы. Когда после перехода из Англии «Святого Георга» вывели на мелком месте для килевания, нерасторопный капитан так плохо командовал этой привычной для моряков тех времен операцией, что корабль завалился набок и переломился.

В довершение всех бед возобновилась вражда с португальцами, которым ранее принадлежал Бомбей и которые никак не могли примириться с его потерей. Оставшиеся в городе португальские миссионеры вели себя, с точки зрения английских чиновников, отвратительно, подговаривая не слишком патриотичных служащих факторий и солдат переходить на службу Португалии. Бун выгнал из Бомбея всех католических миссионеров португальского происхождения и на их место призвал итальянцев во главе с епископом. В ответ на это вице-король Гоа запретил местным католикам признавать итальянских предателей и вообще решительно прервал с Бомбеем все отношения.

Открытая война с португальцами не входила в планы Буна, который терпел поражение за поражением в борьбе с Ангрией и которому как раз в это время нанесли чувствительные удары пираты с Мадагаскара. Количество пиратов в Индийском океане резко увеличилось после того, как Вудс Роджерс был назначен губернатором Багамских островов и прибыл туда во главе эскадры из шести военных кораблей, облеченный правом амнистировать пиратов, которые пожелают прекратить свой промысел, и жестоко карать всех, кто на этот призыв не откликнется. Пятеро пиратских капитанов со своими командами сдались Роджерсу, но наиболее отчаянные,



*Вид Кейптауна на рубеже XVIII в.*

том числе Инглэнд, Ле Буше и другие, ушли в Индийский океан, где силы англичан и голландцев были не так велики, как в Карибском море.

\*\*\*

Таким образом, через два десятилетия после того, как в этих водах наводил ужас на торговцев Эвери и плавали Миссон с Тью, Индийский океан вновь стал центром пиратской активности. Стоило в 1717 и 1718 годах появиться близ Мадагаскара новым пиратским кораблям из Америки, как поселки ожили, в них строились новые дома и укрепления, а добыча, которую свозили сюда пираты, привлекала торговцев из Занзибара, Персидского залива и Маскаренских островов. Пиратский Мадагаскар переживал второе рождение.

Первое крупное столкновение англичан с пиратами произошло в 1718 году. Компанейские корабли «Гринвич» и «Кассандра», шедшие из Сурата в Бомбей, узнали, что где-то по соседству знаменитый французский пират Оливе Ле Буше налетел на риф, потерял свой корабль и проит новый.

Капитаны английских судов Макрэ и Кирби решили отыскать пирата и взять его в плен. Однако не успели они отправиться на поиски Ле Буше, как показались

паруса «Победы», корабля Инглэнда, и «Причуды», которой командовал Тейлор. Узнав пиратов, англичане обратились к находившемуся неподалеку голландскому кораблю, и тот обещал оказать помощь в бою. Капитаны уже подсчитывали премию, которую они получают за поимку пиратов.

Пираты подняли свои флаги — черный на грот-мачте, красный на фок-мачте и флаг с крестом святого Георга на бизани. И тут нервы Кирби и голландского капитана не выдержали. Воспользовавшись легким бризом, они удалились, и «Кассандра» осталась одна против двух пиратских кораблей.

В начале боя несколько ядер с «Кассандры» попали в «Победу» ниже ватерлинии, отчего пиратскому кораблю пришлось временно выйти из боя. «Причуда» попыталась взять «Кассандру» на бордаж, но матросы Макрэ отбили эту атаку. Через три часа боя потери на «Кассандре» возросли настолько, что Макрэ решил выброситься на берег. «Причуда» погналась за «Кассандрой», и оба корабля сели на мель. Английские матросы отстреливались из последних сил, и, если бы остальные корабли пришли к ним на помощь, бой мог бы закончиться их победой — в какой-то момент, не выдержав огня с «Кассандры», пираты на «Причуде» очистили верхнюю палубу и скрылись внизу. Однако Кирби и голландец, наблюдавшие за боем с безопасного расстояния, избрали именно этот момент для того, чтобы поднять все паруса и устремиться к Бомбею. Зато Инглэнд не оставил своего товарища в трудную минуту и, посадив часть экипажа в шлюпки, направил их на помощь Тейлору. Увидев, что к пиратам приближается подкрепление, Макрэ понял, что дальнейшее сопротивление бесполезно, и приказал покинуть судно. Самого Макрэ вынесли на руках — он был контужен в голову мушкетной пулей. «Кассандра» потеряла убитыми и ранеными сорок человек. Пираты заняли грабежом «Кассандру», на борту которой было на семьдесят пять тысяч фунтов стерлингов серебряных монет и много товаров.

Немного оправившись от контузии, Макрэ послал к пиратам матроса, чтобы предупредить, что он намеревается посетить их и договориться о выкупе «Кассандры». Среди пиратов были несколько человек, которые раньше плавали

с ним и знали его как человека смелого и справедливого. Выслушав их, Инглэнд согласился принять Макрэ.

«Кассандра» уже была приведена в порядок. Инглэнд принял английского капитана на борту его собственного судна и устроил ужином из капитанских запасов. Но после ужина возникли осложнения. Инглэнд, давший слово, что не тронет Макрэ, поссорился с Тейлором, имевшим свои счеты с англичанами. Тот потребовал прикончить Макрэ. И неизвестно, чем кончился бы спор, если бы на палубе не раздались крики и сквозь толпу пиратов в каюту капитана не вошел увешанный пистолетами, грозного вида пират на деревянной ноге.

Те из читателей, кто помнит героев повести Стивенсона «Остров сокровищ», без труда узнают в этом одноногом пирате Джона Сильвера. Именно описание этого инцидента, известного по запискам Гамильтона и воспоминаниям других служащих Ост-Индской компании, поддало писателю мысль ввести в повесть одноногого пирата. Сильвер в «Острове сокровищ» говорит, что он вернулся домой на «Кассандре», пришедшей с Малабарского побережья, после того как Инглэнд взял «Кассандру» и победил вице-короля Индии. «Сначала с Инглэндом, потом с Флинтон — вот моя история».

Одноногий пират обнял капитана Макрэ и поклялся самой страшной клятвой, что знает капитана как человека справедливого и честного. И пообещал сделать бифштекс из любого, кто посмеет поднять на Макрэ руку, даже если им будет сам капитан Тейлор. На этом инцидент закончился. Правда, Инглэнд, чтобы не ссориться с Тейлором, который понес большие потери в бою, передал ему «Кассандру», а капитану Макрэ в знак доброго к нему отношения пираты подарили «Причуду» и часть груза с «Кассандры».

Починив сильно пострадавшую «Причуду», Макрэ отплыл на ней в Бомбей с сорока оставшимися у него моряками и солдатами. Путь до Бомбея занял пятьдесят дней — «Причуда» плохо слушалась руля, и ее далеко унесло в океан. Лишь 26 октября «Причуда» вползла в Бомбейскую бухту. Там Макрэ не ждали: капитан сбежавшего корабля Кирби уверил всех, что «Кассандра» погибла в бою, а всех оставшихся в живых английских моряков пираты зарезали.

Сохранились записки плотника Ричарда Лазенби, которого пираты не отпустили вместе с Макрэ, а оставили в плену. Он рассказывает о дальнейших приключениях Инглэнда и Тейлора, о том, как пираты грабили и жгли индийские поселки и пытали их жителей, чтобы узнать, где спрятаны драгоценности. Он рассказывает также о друзьях пиратов, которых было немало на Малабарском побережье. Пираты, например, нередко заходили на голландскую факторию в Кочин, где продавали награбленное и закупали продовольствие. Голландцы даже предупреждали пиратов о маршрутах военных фрегатов и подсказывали, каким путем пройдут английские торговые корабли. Конкуренция заставляла голландцев, уступавших англичанам одну позицию за другой, идти на союз с кем угодно, лишь бы навредить Бомбею. Помогали пиратам и французы, которые, например, предоставляли места на кораблях, уходящих в Европу, тем из пиратов, кто полагал, что нажился достаточно, чтобы оставить опасное ремесло. Прежде чем плотник Лазенби смог последовать примеру этих пиратов, он стал свидетелем еще нескольких отважных дел Инглэнда.

Вскоре после возвращения Макрэ в Бомбей губернатор Бун собрал все английские корабли для взятия Герии. Командовал эскадрой мистер Браун, именовавшийся «адмиралом флота, главнокомандующим всеми вооруженными силами». Браун, однако, показал себя никуда не годным командующим, а большинство его капитанов никуда не годными командирами. Одного из капитанов по пути пришлось даже заковать в кандалы, потому что ему с пьяных глаз показалось, что его корабль налетел на рифы и он, прыгнув в шлюпку, бросился с этим сообщением к командующему. Вскоре появился и невредимый корабль без капитана. Командиры отрядов и капитаны перессорились между собой, и один из них, Эптон, жаловался Компании, что ему ежедневно приходится усмирять бунты на корабле, «происходящие оттого, что офицеры ввязываются в пьяные драки». Он же сообщал, что два капитана дрались на кулаках перед носом у Брауна, который не посмел прекратить эту драку.

После месяца неудачных высадок и бесцельных бомбардировок совет офицеров флота отказался от штурма цитадели Англии и, чтобы хоть как-то компенсировать

поражение, решил перейти к слабо укрепленному городку Диогуру. Но и этот поход провалился. Пришлось отказаться от дальнейших попыток разгромить маратхов и возвращаться в Бомбей.

Не успели корабли Компании отойти от маратхской крепости, как на горизонте показались четыре корабля. Это были Инглэнд и Тейлор, которые вели за собой захваченные незадолго перед тем два торговых судна. Вид приближающихся пиратов привел Брауна в полную растерянность, хотя под его командой находилась эскадра, по крайней мере впятеро превосходящая по силе пиратов.

Браун не придумал ничего лучшего, как подойти поближе к бастиянам маратхской крепости и стал там на якорь, с тем чтобы с наступлением темноты незаметно скрыться.

Пираты и не подумали бы нападать на столь большую европейскую эскадру, но они полагали, что под стенами крепости спрятались маратхский торговый флот, и решили подождать утра, чтобы выбрать себе добычу по вкусу.

Ночью английский флот поднял якоря и начал медленно вытягиваться в океан. В темноте корабли пиратов и англичан перемешались, и когда Инглэнд увидел, что мимо него проходит какой-то большой корабль, он приказал выстрелить.

Это был «Лондон» — флагманский корабль англичан, на котором было почти вдвое больше пушек и людей, чем у Инглэнда.

— Что за корабль? — крикнул с палубы капитан «Лондона».

— «Победа», — ответил Инглэнд.

Он не знал, что в эскадре Брауна также был фрегат «Победа». Браун решил, что это его корабль, и начал отчитывать пирата за неосмотрительный выстрел. Это Инглэнда обидело. Он приказал дать залп из всех орудий, и начался бестолковый ночной бой, причем ни англичане, ни пираты, которые наконец поняли, в какой они попали переплет, не хотели сражаться всерьез. Пираты даже «рубил» концы и бросили на произвол судьбы свои трофеи. Инглэнд понимал, что скоро рассветет и тогда англичане его расстреляют. Но убежать он не любил. Он провел свой корабль сквозь английскую эскадру, паля с «боих бортов». Английский флот охватила паника. Корабли

рассеялись во все стороны, а Браун даже спустил свой флаг.

Это зрелище так позабавило Инглэнда и Тейлора, что они решили потешить свои сердца. Пираты стали догонять один за другим английские фрегаты и линейные корабли и бомбардировать их до тех пор, пока жертва не бросалась к берегу. Ни разу за два дня, пока продолжалась эта потеха, английские корабли не попытались объединиться и отогнать пиратов. Как только очередной английский корабль спускал флаг и готов был сдаться, пираты оставляли его в покое и отправлялись за новой жертвой. Добычи на английских военных кораблях не было — вся эта операция проводилась для развлечения.

Английский флот рассыпался по разным гаваням, и лишь через пять недель потрепанным кораблям удалось вновь собраться в Бомбее.

Браун оправдывался тем, что его подвели офицеры. Губернатор Бун в наказание вновь отправил его в море во главе эскадры с приказанием забыть о войне с маратхами и охотиться только за Инглэндом и Тейлором. А для того чтобы экспедиция не провалилась, в помощники Брауну был дан Макрэ, который уже доказал, что пиратов не боится. Браун с облегчением передоверил ему командование эскадрой.

Отпраздновав в кругу голландцев в Кочине победу над англичанами и заодно продав захваченный корабль «Ели завета», пираты вновь вышли в море. И тут от капитана настигнутого ими небольшого корабля узнали, что из Бомбея на их поиски вышла большая эскадра, во главе которой стоит Макрэ. Это вывело пиратов из себя. Акции Инглэнда упали на корабле весьма низко, ведь была же возможность прикончить Макрэ, и прав, оказывается, был Тейлор, который этого требовал. А когда через несколько дней они встретились в море с эскадрой Макрэ, она погналась за ними столь решительно, что только через два дня пиратам удалось оторваться от преследователей.

После этого весь гнев пиратов обрушился на Инглэнда. Сначала его хотели повесить — пиратская вольница была скорой в своих решениях. Правда, потом припомнили заслуги Инглэнда и сохранили ему жизнь. Но простить ему, что он отпустил Макрэ на свободу, пираты не смогли. Инглэнд и три его друга, которые осмелились защитить

капитана, были высажены на необитаемом острове. Одним из четырех робинзонов был пират на деревянной ноге — прототип Джона Сильвера. Лишь через несколько месяцев пиратам удалось встретить рыбаков, которые отвезли их в деревню, а оттуда Инглэнд и его спутники добрались до Сент-Мари. Там Инглэнд с большим огорчением узнал, что за время его вынужденного бездействия Ле Буше, которого пираты пригласили в капитаны «Победы», и Тейлор захватили такую добычу, которая даже не снилась Инглэнду.

Вице-король Гоа Конде да Эришейра после окончания трехлетнего срока службы отправился домой на семидесятипушечном линейном корабле. Он вез в Португалию много драгоценных камней для сдачи в казну, а также собственные ценности. Уже подходили к мысу Доброй Надежды, когда начался страшный шторм. Корабль потерял две мачты, и пришлось выбросить за борт большинство орудий. Португальцы стали искать гавань, чтобы привести корабль в порядок. К голландским поселениям у мыса вице-король идти не решился, а взял курс обратно, к острову Бурбон из группы Маскаренских островов, принадлежавшему французам. Там в гавани, близ французского форта, начался ремонт.

Тейлор и Ле Буше узнали о том, в каком плачевном состоянии находится португальский корабль, и решили воспользоваться этим. Операция была дерзкой: корабли пиратов вошли в гавань Бурбона, подняв английские флаги, и спокойно приблизились к португальцам, которые приветствовали их салютом, полагая, что это военные суда Ост-Индской компании. В ответ на салют зашедшие с обоих бортов пираты дали залп по португальцам, а затем, воспользовавшись суматохой, взяли корабль на abordаж.

Добыча была тем ценнее, что заключалась в основном в золоте и драгоценностях, занимавших немного места и не требовавших дополнительных операций по перепродаже.

Ле Буше решил отметить торжество как настоящий праздник. Он встретился с французским губернатором острова, который не смел ни в чем отказать пиратам, и, дав ему денег, уговорил его устроить торжественный обед. На обеде Ле Буше сидел между губернатором и вице-королем и произносил тосты за дружбу. Тейлор на обед не

явился: он делил свою часть добычи с матросами. Во «Всеобщей истории» Джонсона говорится, что матросы Тейлора хвастались тем, будто на долю каждого из них пришлось по тысяче фунтов стерлингов серебром и золотом, не считая драгоценных камней. Джонсон упоминает о том, что при дележе добычи одному из пиратов достался большой алмаз, тогда как его товарищи получили по несколько меньших камней. Чтобы не отставать от товарищей, пират разбил свой алмаз молотком и стал счастливым обладателем пригоршни драгоценностей.

Тейлор, которому не по душе были светские наклонности Ле Буше, любил напоминать, что те же недостатки в характере Инглэнда дорого ему обошлись. Французский путешественник Бернарден де Сан-Пьер, посетивший остров Бурбон через пять-десять лет после этих событий, сообщает, что предсказания Тейлора сбылись. После захвата сокровищ вице-короля Ле Буше решил оставить пиратский промысел и жить, как положено благородному человеку. Он купил поместье в Бурбоне и поселился там, будучи уверен в вечном расположении к нему и его богатству со стороны властей. Но через несколько лет, когда вторая волна пиратства пошла на убыль и французские губернаторы перестали трепетать перед разбойниками, Ле Буше был арестован, его имущество конфисковано, а сам он повешен.

Судьба Тейлора сложилась удачнее. Он продолжал свои плавания на «Кассандре» и через несколько месяцев после битвы у Бурбона, расставшись с Ле Буше, напал на большой голландский корабль, захватил его и привел в Сент-Мари. Там большинство пиратов сошли на берег, чтобы отпраздновать очередную удачу, но голландцы вырвались из трюма, перебили охрану и увели свой корабль.

После этого инцидента Тейлор решил вернуться в родные карибские воды. Возвращение туда обычно означало добровольный конец пиратской карьеры, ведь большинство пиратов начинали свой путь именно там и там у них оставались друзья. Прибыв в Портобелло в 1723 году, Тейлор начал переговоры с английскими властями об амнистии. Но переговоры зашли в тупик. Подозревая, что из переговоров ничего не получится, Тейлор на всякий случай держал пушки «Кассандры» в боевой готовности, и попытки англичан задержать его силой ни к чему не

привели. А так как матросы Тейлора, разбогатеv, продолжать старые занятия не желали, а набрать новую команду не было возможности, Тейлор отпустил пиратов на берег, а сам ушел к испанцам. Он передал им корабль и получил капитанский чин в испанском флоте. Командовал ли он старой «Кассандрой» или получил другое судно, неизвестно.

Дальнейшая судьба Инглэнда также неизвестна. Макрэ знак признания его заслуг Ост-Индской компанией был назначен губернатором форта Святого Георга в Мадрасе, где показал себя не только энергичным губернатором, но и ловким торговцем. Когда через шесть лет он покинул Индию, его имущество оценивалось в сто тысяч фунтов стерлингов.



Следующая глава истории мадагаскарских пиратов связана с деятельностью коммодора Томаса Мэтьюза, посланного в 1721 году с эскадрой из четырех кораблей на помощь Ост-Индской компании.

Известно, что Мэтьюз отличился в 1718 году, командуя фрегатом «Кент» в сражении с испанцами. Это был пассивный и недалекий человек, порой одержимый манией величия, порой забывающий обо всем ради своей выгоды. Вероятно, из него получился бы хороший пират — жестокий, коварный и жадный. Но ему было поручено братное — охранять интересы Ост-Индской компании, врать ее врагов и способствовать ее обогащению.

Согласно полученным инструкциям, Мэтьюз должен был первым делом проследовать к поселениям мадагаскарских пиратов и уничтожить их. Затем ему надлежало отправиться к острову Бурбон, где, по имеющимся в его распоряжении сведениям, пираты вольготно чувствовали себя под покровительством французского губернатора, и, наконец, пройти к Красному морю и истребить пиратов, которых он встретит там.

В бухте Святого Августина Мэтьюз пиратов не нашел: корабли ушли к Красному морю. В поселении было пусто. Ничего не предприняв, Мэтьюз в нарушение инструкций сразу направился к Бомбею, куда прибыл 27 сентября.

Мэтьюз долго не мог решить с губернатором вопрос, кто и сколькими выстрелами должен салютовать. Наконец он сошел на берег в сопровождении офицеров своих кораблей. «Они смотрели на нас свысока, — вспоминает современник, — как будто понимали всю важность их задачи. Они начали задиаться с нашими офицерами и торговцами, почти ежедневно происходили дуэли, и вызовы разлетались по всему городу». Но офицеры Мэтьюза задирали не только местных джентльменов. Они дрались и между собой. Мистер Митчелл и мистер Сазерленд так переругались, что первый из них послал вызов Сазерленду и был тяжело ранен на дуэли. Через несколько дней неукротимый Сазерленд дрался с мичманом Далримплом, поссорившись за игрой в кости. Дрались они без секундантов. Далримпл был пронзен шпагой Сазерленда и скончался на месте. Это уже выходило за рамки дозволенного — без секундантов драться нельзя. Мистер Сазерленд, сын лорда Сазерленда, был судим военным трибуналом, в котором председательствовал Мэтьюз, и приговорен к смерти за убийство не по правилам. Но никто не мог казнить офицера и дворянина без санкции короля, и потому с первой оказией Сазерленда отправили домой. По дороге корабль зашел на Барбадос, где Сазерленд сбежал на берег и скрывался до тех пор, пока король не прислал ему прощения. А через неделю опять дуэли Сазерленда и Далримпла подрались второй лейтенант «Солсбери» Степни и третий лейтенант того же фрегата Беркли. Оба были тяжело ранены, и Степни умер через две недели. Но так как хирург подписал документ, свидетельствующий, что не рана, а осложнение после нее явилось причиной смерти, Беркли под суд не попал.

Вскоре после своего прибытия в Бомбей Мэтьюз был приглашен губернатором принять участие в большой экспедиции против Англии. Она была подготовлена тщательнее, чем предыдущая, и в ней участвовали не только англичане, выделившие от Компании две тысячи солдат, но и португальцы, также враждовавшие с Англией и обещавшие предоставить столько же солдат. Целью экспедиции была крепость Колаба неподалеку от Бомбея. Союзники были настолько уверены в успехе, что заранее поделились добычей: Колаба переходила к португальцам, тогда англичане получали Герию, которую уже не раз безре-

тительно штурмовали. Мэтьюз присоединил к войску двести своих матросов и офицеров и выделил артиллерию. Португальцы прислали солдат больше, чем обещали, и в общей сложности силы союзников, выступившие против маратхов, насчитывали шесть тысяч человек.

Целый день объединенная армия продвигалась к Кодабе, но маратхов все не было видно. Лишь однажды из-за преграды выскочил одинокий всадник и метнул копье в группу офицеров, схавших сбоку от колонны. Копье попало в бедро Мэтьюзу и оцарапало его. Мэтьюз погнался за всадником, но, конечно, не догнал.

Маратхские войска стояли перед воротами крепости. Когда значительно превосходившие их численностью европейцы увидели врага, ни один из начальников не взял на себя ответственности руководить боем. Пока начальство раздумывало, что делать, полковник Брасуэйт (на самом деле второй лейтенант с фрегата «Лев», повышенный в чине, как и другие офицеры Мэтьюза, лишь на время этого похода) повел свой отряд в атаку. Но так как пятьдесят тяжелых пушек, которые англичане и португальцы притащили с собой, в бою не участвовали, отряд англичан застрял под стенами, а поддержать его никто не отважился. Тем временем конница маратхов бросилась во главе наблюдая за событиями португальцам, которые тут же разбежались. Увидев это, оставили поле боя и англичане. На их счастье, никто их не преследовал, пока они в беспорядке бежали к лагерю. Все орудия и часть припасов достались маратхам.

В тот же вечер Мэтьюз, подчиненные которого понесли самые тяжелые потери, бессмысленно штурмуя стены Кодабы, устроил на военном совете скандал и при этом даже не избил самого вице-короля Гоа. В негодовании португальцы оставили лагерь, и Ангрия, воспользовавшись моментом, написал вице-королю письмо с предложением мира. Португальцы согласились. Англичане не посмели штурмовать крепость в одиночестве и были вынуждены пойти на переговоры. Результаты похода были для англичан плачевны. Видя, как маратхи заставили просить большую европейскую армию, против англичан стали выступать мелкие владетели малабарских городов.

Губернатор Бомбея Бун вернулся в город разочарованным и подавленным. Поход, который он так тщательно

готовил и на который возлагал столько надежд, провалился. Бун знал, что ему пора возвращаться в Англию, но когда его преемник Фиппис уже прибыл и принимал участие в делах совета в качестве заместителя Буна.

Когда корабль губернатора Буна покидал Бомбей, раздались салют береговых фортов и всех кораблей Компании, стоявших у берега. Молчали лишь пушки эскадры Мэтьюза. Мэтьюз был разочарован в Ост-Индской компании и пришел к решению, что лучше самому стать торговцем, чем служить другим. С этими мыслями он покинул Бомбей и пошел к Сурату, где обратился к местным купцам с предложением снабдить его товарами, которые он за приличное вознаграждение отвезет в Кантон. Но ни поведение самого Мэтьюза, ни тем более выходки его офицеров не способствовали доверию к нему купцов. В товарах Мэтьюзу было отказано. Тогда Мэтьюз вернулся в Бомбей и чуть было не довел дело до открытия войны. Он пригрозил, что снесет город, если кто-нибудь посмеет сорвать с городских ворот написанную им прокламацию, где он называл совет и всех купцов Компании теми словами, которых они, по его мнению, заслуживали. Затем Мэтьюз отправился к Мадагаскару, чтобы, как он заявил, нанести пиратам сокрушительный удар. По пути к Мадагаскару Мэтьюз поссорился со своими капитанами. Он предложил им в Бомбей не возвращаться, а торговать, причем потребовал две трети всех доходов. Капитаны наотрез отказались — очевидно, их не устраивала арифметика коммодора.

Корабли зашли на остров Маврикий, и здесь Мэтьюз обнаружил послание от пиратов, написанное углем на могиле известного пирата капитана Карпентера. Пираты приглашали Мэтьюза к себе в гости в Порт-Дофин. Мэтьюз сначала заглянул на остров Бурбон и продал выгодой мадеру, купленную у португальцев в Гоа.

Когда эскадра Мэтьюза подошла к Мадагаскару, почему-то не воспользовался любезным приглашением пиратов, а проследовал к бухте Сент-Мари. И попал вовремя.

Незадолго перед этим пираты, которых в Индийском океане было еще достаточно, захватили несколько кораблей и привели их в Сент-Мари. Там они посадили прилив на мель и спешно проверили содержимое их трюмов.

Каждый пират брал себе то, что нужно, остальное осталось на берегу. Пираты торопились вернуться к Красному морю, чтобы не упустить сезон.

Перед Мэтьюзом на берегу валялись сокровища: шкатулки с фарфором, мешки с пряностями, тюки шелка и сатина. Мэтьюз решил не терять ни минуты. Были спущены все шлюпки, и на них стали перевозить на корабли добычу с берега. Кладонискательская лихорадка схватила всех моряков. Офицеры растаскивали по каютам фарфор и перец. Матросы тащили рулоны шелка. На всякий случай на берегу англичане водрузили белый флаг, чтобы показать, что с пиратами им воевать некогда и они согласны на перемирие.

Когда погрузка награбленного пиратского добра заканчивалась, на берегу показался богато одетый пожилой человек, окруженный хорошо вооруженным отрядом мальгашей. Он представился Мэтьюзу как местный сквайр Джон Плантен. Его имя, с гордостью заявил он, хорошо известно в Карибском море. Он был учителем многих пиратов; Эвери и Инглэнд плавали на его кораблях. Но все это в прошлом. Мистеру Плантену надоело разбойничать, и он поселился здесь. Ему удалось купить у мальгашей значительный участок земли, и потому его здесь зовут королем Бухты. Пиратам он судья и советник. Кто такой Мэтьюз, он знает, ибо пираты отлично осведомлены о путешествиях этого достойного джентльмена и при виде его бросаются наутек.

Польстив таким образом коммодору, Плантен пригласил его и офицеров к себе в замок.

Мэтьюз согласился. Впоследствии, пытаясь оправдать свое поведение, он мотивировал визит к бывшему пирату желанием захватить его в плен, овладеть всем его добром и привезти в Англию. Но оказалось, что замок пирата обнесен крепкой стеной, на которой стоят пушки, а гарнизон крепости состоит не только из мальгашей, но и из англичан и даже датчан. И тогда Мэтьюз согласился быть мирным гостем пирата, соскучившегося по цивилизованному обществу.

Мэтьюз не терял времени даром. Он продал Плантену часы одежды — камзолы, мундиры, шляпы, чулки и сапожки, продал заодно и часть добра, найденного на берегу. За все это Плантен платил золотом и драгоценны-



*Отражение нападения пиратов в XVIII в.*

ми камнями. Плантен купил у Мэтьюза также несколько десятков бочонков рома и вина и по-царски заплатил за них.

Наступила ночь. В замке Плантена шел пир, и отставной пират оставил вино и ром на берегу под охраной нескольких своих солдат.

Когда пир закончился и англичане вернулись на берег, они напали на солдат Плантена, часть их перебили, остальных захватили с собой, погрузили проданные Плантену бочонки с вином и ромом в шлюпки и, радуясь, как ловко обманули старика, отправились к кораблям. А Мэтьюз, выйдя в море, гордо заявил офицерам: «Мы не похожи на этих зловредных пиратов, которые, совершив столько отвратительных грехов, удаляются в этот рай на земле и погружаются в разврат».

После этого, оставив два корабля у Мадагаскара, Мэтьюз пошел на двух остальных, груженных добром, в Бенгалию. В Бенгальском заливе пиратов не было, зато шла оживленная торговля сахаром. Мэтьюз воспользовался конъюнктурой и выгодно променял на сахар подмоченный шелк и пушки. Затем он пришел в Калькутту и здесь снова натворил дел. Причиной тому была известная нам Катрин Кук-Харви-Чоун, а в то время, о котором идет речь, — Гиффорд.

\* \* \*

Мы оставили Катрин восемнадцатилетней вдовой, которая вернулась из маратхского плена, родила сына и живет в Бомбее на пенсию из наследства первого мужа. Но вдовство Катрин продолжается недолго. Через год к ней посватался Уильям Гиффорд, любимец губернатора, тот самый молодой фактор с большим будущим, который побился в Катрин еще в ее первый приезд в Бомбей. Губернатор дал разрешение на свадьбу — без этого не могла состояться ни одна свадьба в Бомбее. Это правило возникло из-за большого дефицита англичанок подходящего возраста. Известен случай, когда в начале XVIII века фактор Саломон Ллойд женился на одной юной леди без санкции губернатора. Губернатор, прознав об этом, немедленно отторг брак и отдал руку юной леди своему сыну.

Соглашаясь на брак Гиффорда с Катрин, губернатор

сделал молодым хороший подарок — наследство мистера Харви. Это помогло двадцатилетнему Гиффорду, получившему место суперкарга на компанейском корабле «Екатерина», закупить товары.

Через два года Гиффорд получил назначение в Анньенго — важную факторию на Малабарском побережье. Фактория находилась на территории княжества, в котором правила в то время рани Ашуре. Когда-то, почти за двести лет до описываемых событий, здесь построили небольшой форт португальцы, через сто лет их сменили голландцы, затем здесь обосновались англичане. Первый английский агент прибыл в Анньенго в восьмидесятых годах XVII века с подарками для рани, недавно занявшей престол. Гамильтон говорит об этом так: «Прекрасный молодой английский джентльмен имел честь преподнести дары Компании ее черному высочеству. И как только королева увидела его, она в него влюбилась и на следующий день сделала ему предложение руки и сердца, но он скромно отклонил столь высокую честь, однако, для того чтобы порадовать ее высочество, остался при ее дворе на месяц или два и удовлетворил ее так хорошо, что, когда он покидал ее, она вручила ему ценные подарки».

С тех пор прошло тридцать с лишним лет. Рани, о которой пишет Гамильтон, умерла в 1700 году, успев разочароваться в англичанах. Она пыталась даже силой выгнать их из фактории, но англичане укрепились там и не отступили, несмотря на то что на стороне рани выступал голландский отряд.

В дальнейшей истории фактории нет ничего необыкновенного: смена факторов, воровство, интриги. Последний перед Гиффордом фактор настолько обострил отношения с жителями княжества, что достаточно было искры, чтобы вспыхнуло восстание. Гиффорд еще более возмущен был против англичан местных торговцев, используя при расчетах с ними неправильные гири и подделывая счета. Искрой оказался визит нескольких мусульманских торговцев. Пока они сидели в тени и ожидали выхода фактора, служанка облила их помоями, а когда возмущенные купцы накинулись на нее, их связали и выбросили за ворота.

Город восстал, и фактория была осаждена. Весь 1720 год прошел в напряжении. Со стороны моря, однако, фактория не была блокирована, а так как у Гиффорда был

свой корабль, он продолжал торговать в других местах, сообщая при этом Компании, что торговля замерла ввиду враждебности «туземцев».

11 апреля 1721 года Гиффорд отправился в город. По дороге он и сопровождавшие его солдаты были окружены возбужденной толпой и едва успели спрятаться в какой-то дом. На следующее утро горожане взяли дом штурмом, и англичане были перебиты. Самого Гиффорда ждала мучительная казнь: ему вырвали язык и привязали к бревну, которое пустили вниз по реке.

В предвидении дальнейших осложнений оставшиеся на фактории англичане решили эвакуировать женщин и детей. Среди них была Катрин, в двадцать семь лет в третий раз ставшая вдовой.

На этот раз, однако, она уже не та растерянная, робкая девочка, что десять лет назад. Жизнь настолько закалила ее, что смерть мужа, по крайней мере внешне, не произвела на нее впечатления. В то время как другие вдовы погибших англичан собирали свое имущество, она проникла в контору и взяла оттуда все деньги и документы фактории. Ей надоела бедность, надоело быть чьей-то собственностью; она готова, если понадобится, драться за свое добро. Правда, ей страшно уходить в море на утлом суденышке. Она обращается к Сьювеллу, ставшему во главе фактории, с требованием, чтобы ее сопровождал в Бомбей лейтенант Питер Лапторн. Заместитель ее мужа в недоумении: как он может отправить в Бомбей одного из двух оставшихся офицеров? Да и согласится ли Питер покинуть факторию ради удовольствия сопровождать вдову фактора? К изумлению Сьювелла, Лапторн сознался, что согласен последовать за Катрин хоть на край света.

Сьювелл все же лейтенанта не отпустил. Тогда Катрин взяла с Питера клятву, что, когда все уладится, он продаст товары со склада ее мужа и перешлет ей деньги. Через несколько недель Катрин получила от Питера письмо, что на складах, по уверению нового фактора, нет ничего, принадлежащего Гиффорду, и Питер ничего не может поделать. Катрин этого опасалась. Уже не в первый раз Компания накладывала лапу на ее добро. Она выкинула из сердца не оправдавшего ее ожиданий лейтенанта и начала новый этап борьбы за богатство.

Добравшись до Калькутты, Катрин поселилась у своих

родных. А в Бомбей тем временем доставили закованного в кандалы Питера Лапторна. Оказывается, он, вместо того чтобы охранять факторию, пил горькую, грабил компанейские склады и через верных людей отправлял по реке товары на базар в соседний город. Через некоторое время, впрочем, Питера освободили и отправили снова воевать — офицеры были нужны Компании.

Так прошел год. Катрин ходила по канцеляриям и требовала, чтобы ей возвратили имущество, потерянное во время восстания. Этот спектакль нужен был Катрин для маскировки. Все документы фактории и крупная сумма денег были спрятаны ею в надежном месте. Наконец комиссия, посланная на факторию, установила, что Гиффорд расхитил почти шестьсот тысяч рупий. После долгих споров Катрин вернула в казну семь тысяч рупий, но на все остальные требования ответила отказом, заявив, что Компания сама должна ей значительную сумму за товары, исчезнувшие неизвестно куда со складов фактории. Катрин чувствовала поддержку родственников, прежде всего отца, который был уже полковником. Однако покинуть Индию она могла, только рассчитавшись с Компанией. А пропуска на корабль, уходящий в Европу, Компания ей не давала, будучи уверена, что Катрин скрывает деньги, украденные ее мужем, а также казну фактории, конфискованную ею лично.

И вот в этот-то момент в калькуттской гавани появились паруса фрегатов commodора Мэтьюза, ненавидящего Компанию и ее служащих.

Однажды, когда Мэтьюз прогуливался по набережной в окружении верных офицеров, к нему подошла облаченная в траур прекрасная незнакомка и попыталась ухватить в ноги commodору, чего тот, конечно, не допустил. Незнакомка была обижена Компанией, обворована, оскорблена, разорена. Ее муж погиб от рук «туземцев», а чиновники не выпускают ее в Англию и намерены уморить ее голодом.

Вечером того же дня представители Компании получили гневное письмо commodора, в котором он, не стесняясь в выборе выражений, доводил до сведения господ торговцев, что оклеветанная ими дама находится отныне под покровительством английской короны и

любой, кто посмеет поднять на нее руку, будет вынужден заглянуть в дула пушек королевских фрегатов.

В ответ на это Компания конфисковала бригантину, принадлежавшую брату Катрин — вольному купцу в Калькутте. Мэтьюз тут же объявил, что бригантина уже куплена им для нужд королевского флота и потому лучше ее оставить в покое. Тогда Компания обратилась к Мэтьюзу, умоляя его не увозить миссис Гиффорд, пока она не внесет хотя бы пятьдесят тысяч рупий в счет долга. Мэтьюз ответил, что в Бомбее, куда он отправляется вместе с госпожой Гиффорд, разберутся, кто прав, а кто виноват.

В начале 1723 года Катрин уже в Бомбее. Пираты могли спать спокойно: Мэтьюз был занят своими личными делами. Сняв в Бомбее дом, он поселился там с прекрасной Катрин, в то время как его офицеры веселились в городе, а отцы Бомбея мечтали лишь об одном — скорее бы их «защитники» покинули индийские воды.

По возвращении в Бомбей Мэтьюзу сообщили, что один из капитанов эскадры в его отсутствие помогал Компании во вспыхнувшей войне с португальцами (в которой обе стороны в основном занимались тем, что нападали на торговые суда и грабили индийские деревни). Арестовав и отослав капитана в Англию, Мэтьюз даже послал письмо вице-королю Гоа, в котором сообщал, что в этом конфликте он полностью на стороне португальцев. Вице-король на письмо Мэтьюза не ответил: португальцы были сердиты на него еще со времен неудачного похода на маратхов.

Наконец в начале 1724 года Мэтьюз, к великой радости всего Бомбея, собрался в Англию. Он разбогател за эти годы больше, чем самый удачливый пират. По пути домой он по требованию Катрин заглянул в факторию, где служил и погиб Гиффорд. Наведя на факторию пушки, Мэтьюз забрал с нее столько товаров, сколько госпожа Гиффорд сочла нужным. Катрин была благодарна коммодору, и обратный путь в Англию прошел в любви и согласии. В июле флагман Мэтьюза благополучно достиг Плимута.

Некоторое время лондонские директора Компании не обращали на Катрин никакого внимания — видимо, и без нее у них было немало дел. Но она сама, хотя и знала

непреклонность Компании в денежных вопросах, написали заявление на имя директоров, в котором требовала возмещения убытков. Компания немедленно ответила встречным иском. Дело разбиралось через четыре года после возвращения Катрин в Англию, и в качестве ее агента выступал — неисповедимы пути судьбы! — Питер Лапторн. Еще через четыре года Катрин вновь судится с Компанией, требуя с нее одиннадцать тысяч фунтов стерлингов за те подарки, которые ее муж якобы преподнес индийцам. Компания, со своей стороны, требует возвращения пятидесяти тысяч рупий. Питер Лапторн уже не агент Катрин — они поссорились, и от его услуг Катрин отказалась. О дальнейшей ее судьбе ничего не известно. Ясно только, что Ост-Индской компании никаких денег от Катрин получить не удалось.

Основной гнев Компании, впрочем, был направлен против Мэтьюза. Жалобы на него лавиной обрушились на Адмиралтейство и государственную канцелярию. Адмиралтейство, защищая честь мундира, потребовало свидетелей, но все свидетели были подчиненными Мэтьюза и потому не могли давать против него показаний. Купцы же могли лишь сообщить, что Мэтьюз был груб, не поддерживал Компанию, когда ей это было нужно, и использовал служебное положение для личного обогащения. Все обвинения, кроме последнего, Мэтьюзу удалось отвести. Однако частная торговля Мэтьюза была доказана со всей очевидностью, и прощать этот грех, который мог стать дурным примером для других командиров британского флота, адмиралы не намеревались. Мэтьюз был приговорен к уплате громадного штрафа в двадцать пять тысяч фунтов стерлингов и на некоторое время сошел со сцены. Но на этом его карьера не закончилась. В 1742 году он назначается посланником Англии в Турине и командующим флотом в Средиземном море, а еще через два года командует английским флотом в битве с объединенным франко-испанским флотом у Тулона. Подчиненные ему офицеры так ненавидели его, что в разгар битвы отказались выполнять его приказы. Противнику удалось ускользнуть. Два адмирала и пять капитанов, виновные в неповиновении, были уволены со службы. Заодно уволили и отставку и самого Мэтьюза.

Директора Ост-Индской компании надолго запомнили

двухлетнее крейсерство Мэтьюза в Индийском океане и в течение двадцати лет отказывались от присылки в их воды военных эскадр. Лишь в 1744 году, после начала войны с Францией за владычество в Индии, они согласились на прибытие в Бомбей кораблей британского королевского флота.

Хотя Мэтьюз не выполнил своей задачи и на счету его эскадры нет ни одного потопленного или захваченного пиратского корабля, присутствие его фрегатов в Индийском океане стало одной из причин ослабления пиратства. Встреч с эскадрой пираты избегали. Пребывание Мэтьюза в океане совпало также с окончанием карьеры самых знаменитых пиратов двадцатых годов. Большинство их отправилось обратно в Вест-Индию, а оттуда на север, к берегам Виргинии и Флориды. Английские и французские колонии в Северной Америке в это время быстро развивались, и множество кораблей с хлопком и рабами проходило в тех водах. И, как это бывало и раньше, вновь сработала система «сообщающихся сосудов». Пираты усилились у берегов Америки, следовательно, их стало меньше в Индийском океане.

Они не исчезли совсем, но с каждым годом их становилось все меньше, пока в начале сороковых годов Индийский океан не был заполнен английскими и французскими военными эскадрами. Война между европейскими державами, первая настоящая война в этом бассейне, практически положила конец пиратству.

Но еще до этого заглохли вновь, и на этот раз уже окончательно, мадагаскарские поселения. К середине двадцатых годов, как полагает французский исследователь мадагаскарского пиратства Дешан Жубер, в пиратских поселках оставалось не более двухсот человек. Примерно в это время бросил свой замок и уплыл в Индию, чтобы поступить на службу к маратхам, Плантен; покинули Мадагаскар и другие поселенцы. Посети Вудс Роджерс Мадагаскар в 1725 году, он бы решил, что за десять лет ничего не изменилось: те же одичавшие пираты, окруженные мальгашскими женами и детьми. Короткий и бурный период второго расцвета пронесся над островом, не оставив следов.

Когда корабли эскадры Мэтьюза, увозившего в Англию прекрасную Катрин, проходили мимо вновь пришедших в запустение пиратских поселков Мадагаскара, заканчивалась еще одна эпопея, связанная с мадагаскарским пиратством, — своеобразный эпилог описанных здесь событий.

Около 1712 года пиратам, тогда многочисленным и активным, пришла в голову мысль легализовать свою вольницу, встав под покровительство какой-нибудь европейской державы. Держава должна была быть достаточно сильной и воинственной и в то же время отдаленной, чтобы союз с ней пиратским интересам в Индийском океане не угрожал.

Посланец пиратского союза прибыл в Европу в 1713 году и вскоре пришел к выводу, что наилучшим покровителем может стать шведский король Карл XII — воинственный, авантюристичный и нуждавшийся в союзниках. Посланец пиратов обратился к королю через шведского посла в Ганновере, сообщив (и это было чистой правдой), что шведов среди пиратов мало и что на шведские корабли пираты не нападают (за неимением таковых в Индийском океане). Карла в то время в Швеции не было, и просьбу посланца пиратов рассмотрел шведский сенат, но никакого решения не принял.

Тем временем положение пиратов на Мадагаскаре ухудшилось: начинался новый и последний упадок их поселений. Не дождавшись ответа от шведов, они послали в Европу новое посольство, во главе которого поставили «адмирала» Каспара Моргана, однофамильца знаменитого разбойника.

На этот раз пиратскому посланцу удалось привлечь внимание Карла XII. «Адмирал» не скупился на обещания. Он предлагал устроить на Мадагаскаре фактории и передать королю громадные сокровища, якобы хранящиеся на острове.

Пираты для европейского государя были существами загадочными. Рассказы об их деяниях широко циркулировали в Европе, книги об их подвигах были нарасхват. Карл о пиратах был много наслышан, но, разумеется, реальное представление о них не имел. А так как он отчаянно

нуждался в деньгах и людях, то поверил даже в легенды о сокровищах.

В июне 1718 года Карл подписывает пиратам охранную грамоту, в которой Морган объявляется наместником шведской короны на Мадагаскаре. Спешно снаряжается экспедиция для организации фактории и геологических изысканий. Что касается сокровищ, то Карл обещает рассматривать их как заем и платить пиратам проценты. Морган, со своей стороны, обещает королю выделить тридцать кораблей.

И тут Карл XII погибает. Экспедиция отменяется.

Проходит несколько лет. Швеция все так же нуждается в деньгах и кораблях. Неудивительно, что договор Карла с пиратами вспоминают, и правительство Ульрики Элеоноры, занявшей шведский престол, решает возобновить отношения с пиратским островом.

В большой тайне начинается подготовка экспедиции на Мадагаскар, во главе которой становится генерал-адъютант Ульрих.

Но эскадра еще не успела выйти в море, как произошла «утечка информации» и об экспедиции узнал Петр I.

Петр давно стремился найти пути в Индию. С этой целью он отправил через Среднюю Азию Бековича-Черкасского, но тот вместе со своим отрядом погиб в Хиве. Ведя войну с Персией, Петр также имел в виду открыть путь к Индии. Он снарядил корабли Беринга, он внимательно следил за английскими и французскими путешествиями в Индийский океан.

И вдруг в 1721 году при дворе Петра появился его старый знакомый, шаутбенахт (контр-адмирал) Вильстер, который воевал со шведами против датчан, с датчанами против шведов, бывал в России еще в 1714 году — в общем профессиональный наемник и опытный моряк.

Петр принял Вильстера на русскую службу в чине вице-адмирала, и тот рассказал царю все, что знал о связях шведов с мадагаскарскими пиратами и о подготовке второй экспедиции к Мадагаскару. Петр внимательно выслушал Вильстера, однако, казалось бы, ничего не предпринял.

Тем временем подготовка экспедиции Ульриха закончилась и его корабли, замаскированные под торговые суда, направились на юг и вскоре бросили якоря в испанском

порту Кадис. Там шведская эскадра провела несколько месяцев, очевидно, ожидая пиратского посланца. На борту кораблей начались ссоры между офицерами, Ульрих унять их не смог и, так и не дождавшись пиратов, поспешил назад, в Швецию, где его отдали под суд за срыв экспедиции.

В то время как Ульрих ждал пиратов у Кадиса, в Лондоне появилось еще одно действующее лицо этой истории — швед Наркрос. О нем известно, что он поступил на русскую службу в одно время с Вильстером, но в отличие от последнего неожиданно ушел в отставку и через несколько месяцев уехал в Лондон. Русский посланник в Англии Долгорукий сообщил Петру о распространившихся в Лондоне слухах, будто Наркрос прибыл из России с тайной миссией найти флибустьеров, которые искали протекции шведского короля. Видимо, Наркрос действовал неосторожно, и в Англии стало известно об интересе Петра к Мадагаскару, что вряд ли доставило удовольствие англичанам и голландцам.

К 1723 году Петербурга достигают вести о неудаче экспедиции Ульриха. Какие-то не дошедшие до нас сведения поступают и от разведчиков в Лондоне. Не исключено, что розысками следов мадагаскарских пиратов занимались помимо Наркроса и другие русские агенты.

Как только стало известно о провале экспедиции Ульриха, Петр вызывает в Петербург из Ревеля (Таллинна) Вильстера. Он приказывает ему подготовить «экстракт» — свод всех сведений о пиратах и их отношениях со шведским двором. 4 июня 1723 года Вильстер представляет требуемый документ. Вряд ли столько времени заняло написание докладной — вероятно, Вильстер тоже собирал дополнительные сведения. Подготовка к экспедиции, очевидно, уже началась, хотя и в глубокой тайне. Вильстер в записке сообщает имена рекомендованных им офицеров, и Петр на полях против иностранных фамилий пометает: «Офицеров перемешать с русскими, как говорено». Значит, об экспедиции уже говорилось.

И вновь наступает пауза, теперь на несколько месяцев. Вильстер возвращается в Ревель. Очевидно, экспедиция отложена.

Вдруг 3 ноября 1723 года начальник ревельской эскадры Фан-Гофт получает приказ Петра срочно осмис-

тить и вооружить для дальнего плавания два новых, только что построенных в Амстердаме фрегата: «Амстердам-Галей» и «Декронделивде».

Казалось бы, удобнее готовить экспедицию в Петербурге — на глазах царя. Но в ноябре Финский залив начинает замерзать, а загадочная срочность требует отправки эскадры незамедлительно. Поэтому, несмотря на плохую погоду, морозы и ветры, на ревальском рейде начинается лихорадочная деятельность.

Приказ Петра отправлен в Ревель, а сведения о тайном путешествии уже мчатся в Европу. Голландский посол в Петербурге доносит своему правительству, что Петр готовит корабли, которые «пойдут в Испанию, а по другим слухам, может быть, в Ост-Индию».

На корабли назначены правительственные комиссары — капитан-лейтенант Мясной и капитан-поручик Кошелев. Правда, о цели плавания не знают еще ни комиссары, ни командиры фрегатов. Лишь в Атлантическом океане Вильстер должен им о ней объявить.

Спешка такова, что Петр велит генерал-адмиралу Апраксину — одному из трех человек в государстве, посвященных в тайну, — изготовить фрегаты к плаванию за десять дней.

8 ноября начинается погрузка, 14 ноября Фан-Гофт сообщает в Адмиралтейств-коллегию, что фрегаты будут готовы через три-четыре дня. 2 декабря Апраксин приказывает погрузить на фрегаты порох и отправить их в незамерзающую бухту Рогервик, в сорока семи верстах от Ревеля, куда они и прибывают 15 декабря.

Петр хотел превратить Рогервик в главный порт России. Поэтому в те дни в бухте шло большое строительство, которым командовал полковник Маврин. Именно к нему на квартиру неожиданно явился прокурор Адмиралтейств-коллегии Козлов и привез жильца, имени которого не знал даже хозяин дома. Так адмирал Вильстер прибыл к эскадре.

Вильстер маялся у окошка квартиры, выходявшей к морю, глядел, как суетятся матросы и мастеровые, готовя фрегаты, и читал инструкцию Петра. В ней говорилось о встрече с мадагаскарскими пиратами: «...объявите о себе владеющему королю, что имеете от нас к нему комиссию посольства, и верующую грамоту, при сем приложенную,

ему отдайте... А потом всяким образом тщитесь, чтобы оноо короля склонить к езде в Россию».

Была и вторая инструкция, касающаяся отношений с Великим Моголом и возможности заключить с индийцами торговый договор.

Наконец корабли готовы к плаванию, но лишь формально. В трюмы насыпали столько песка, что некуда было грузить припасы. Все было настолько неладно, что вышедший из «заточения» и осмотревший корабли Вильстер 22 декабря писал Петру: трудно поверить, «что морской человек оные отправлял». Вильстер понимал, что вряд ли фрегаты в таком состоянии уйдут далеко. Понимал это и Апраксин. Но перечить Петру, который торопил с отправлением так, словно от этого зависела судьба государства, никто не посмел.

В море корабли встретил шторм. «Амстердам-Галей» дал такую течь, что помпы еле успевали откачивать воду. После нескольких дней борьбы с непогодой фрегаты 8 января 1724 года в самом плачевном состоянии добрались до Ревеля.

Вильстер убедился, что фрегатам до Мадагаскара не дойти, и направил Петру донесение, в котором просил выделить другие суда. Экспедиция, подготовленная за месяц, сорвалась.

Пока суд да дело, решили килевать «Амстердам-Галей», чтобы найти и устранить течь. Из корабля выгрузили балласт, но капитан Лоренс так плохо провел эту операцию, что фрегат лег на борт и затонул. На нижних палубах погибли шестнадцать матросов.

Получив письмо Вильстера, Петр не отменяет экспедицию. Вильстер получает через Апраксина новый приказ: готовить к плаванию «Принца Евгения» или выбрать подходящий фрегат в ревельском порту.

Суда были выбраны, но оказалось, что они не подшиты шерстью (в те времена полагали, что это лучшей защита от моллюсков в теплых морях). На ревельских складах шерсти не оказалось, пришлось искать ее на соседних городах. Январь прошел в этих заботах.

В феврале пришел новый приказ Петра: отменить экспедицию «до другого благоприятного времени».

Вероятнее всего, Петр получил от своей разведки в Лондоне сведения о том, что пиратское царство на

Мадагаскаре — блеф. Академик Тарле полагает, что переубедить Петра мог и генерал Ульрих — командир неудавшейся шведской экспедиции. Ульрих был шведом «эстляндской породы», к тому же он был очень сердит на шведское правительство. Возможно, Ульрих встречался в эти дни с Петром и рассказал ему о мадагаскарских пиратах. По крайней мере существует письмо родственника ревельского вице-губернатора, в котором тот сообщает Апраксину, что Ульрих хочет увидаться с Петром и рассказать ему все, что знает о шведской экспедиции.

Вскоре Петр умер. И хотя те же самые фрегаты, что должны были идти к Мадагаскару, в последующие годы выходили в море и доходили, с другими целями, до Испании, в Индийском океане русские мореплаватели появились лишь через полвека.

И это была не государственная экспедиция.

## Два восстания

Камчатка лежала на краю России. Путь туда от Якутска занимал месяцы, а в некоторые времена года и вообще закрывался. Использовали ее в основном для того, чтобы ссылать людей, от которых надо было отделаться навсегда. По мере того как ширилось Российское государство, расширялась и география мест заточения. Лет за двести до описываемых событий краем земли были Соловецкие острова. Меньшикова уже ссылают в Березово. Середина XVIII века видит ссыльных по всей Сибири. Затем приходит очередь Камчатки.

В начале семидесятых годов XVIII века в Большерецком остроге — крепостце на Камчатке — набралось девятью ссыльных на семьдесят человек гарнизона. Ссыльные там были разные. Старик Турчанинов был когда-то камер-лакеем Анны Иоанновны и участвовал в заговоре 1742 года с целью возвращения на престол Иоанна Антоновича. У Турчанинова были вырваны ноздри и отрезан язык. Подпоручик Иоасаф Батулин, тоже немолодой уже человек, в 1749 году должен был со своей командой подавить бунт рабочих на фабрике Болотникова, а вместо этого решил с помощью солдат и мастеровых свергнуть Елизавету и возвести на престол ее племянника Петра. Был он за это разжалован в солдаты, но вновь



*Мориц Август Бенеовский*

дослужился до офицерского чина и вновь попытался добиться престола для Петра, опять же с помощью мастеровых. Он был уверен, что это пойдет народу на благо. Жизнь ему спасло лишь клятвенное обещание Елизаветы, данное в момент захвата ею власти, никого не казнить. Шестнадцать лет Батурин провел в тюрьме. Его «протезе» за это время уже законным порядком вступил на престол, но Батурина не освободил. Потом царствовать начала Екатерина II, и лишь в 1769 году Батурина выпустили из Шлиссельбургской крепости и отправили в Сибирь.

Были среди ссыльных и предтечи декабристов — Степанов и Панов. Первый был членом российского «парламента» — Комиссии об Уложении, созданной Екатериной, когда она пыталась убедить Европу в своих намерениях создать из России просвещенное государство. После того как Комиссию распустили за ненадобностью, Ипполит Степанов, принадлежавший к «левому крылу» оппозиции, был сослан в Сибирь.

В общем бараке — «обывательском доме» — жили несколько гвардейских офицеров — Хрущов, Панов, Гурьев, адмиралтейский лекарь Мейдер, пленный швед Винблан и, наконец, полковник Барской конфедерации Мориц Август Беневский. Этот тридцатилетний дворянин родом из Венгрии — небольшого роста, стройный, полный энергии — попал сначала в Казань, откуда бежал и добрался до Балтийского моря; затем он был сослан в Тобольск и позднее в Охотск. Объединяла этих людей, попавших на Камчатку за участие в заговорах и покушениях, а то и просто по злому навету, лишь полная безнадежность их положения. Все они пользовались в Большерецке относительной свободой передвижения и возможностью договариваться между собой и строить планы освобождения. Побег по суше был бессмыслен, зато оставалось море. Для того чтобы идея бегства через океан овладела ссыльными, нужно было, чтобы среди них появился человек, который сможет убедить их в реальности и даже неизбежности восстания. Беневский, прибывший в Большерецк вместе с Батуриным, Пановым и Степановым в сентябре 1770 года на небольшом галиоте «Святой Петр», имевший опыт по части побегов и не

желающий влачить дни на краю земли, когда за морем лежат десятки стран, являлся таким человеком.

Ночью 27 апреля 1771 года ссыльные восстали. Комменданта, который пытался убить Беневого, ранил Панов. Работные набросились на него и добились. Повстанцы захватили склады, где хранились ясак и товары, а также галиот «Святой Петр». За товары расплачивались расписками Беневого, который именовал себя в них «пресветлейшей республики Польской резидент и Императорского величества Римского камергер, военный советник и регементарь».

Восставшие написали большое «Объявление» — политическую программу. Там говорилось: «В России начальники единое только имеют право, делать людям несчастье, а помочь бедному человеку никакого уже права не имеют... Народ российский терпит единое тиранство...». Затем они выломали из прибрежного льда «Святого Петра» — небольшое судно длиной семнадцать и шириной шесть метров — и вышли в море.

Среди отправившихся в путь семидесяти человек были не только ссыльные, но и двадцать пять рабочих купца Холодилова вместе с приказчиком Чулошниковым, которые присоединились к восставшим, а также купцы, солдаты, матросы, промышленники и даже их жены. Приключения их описаны самим Беневским, выпустившим потом полную романтических измышлений книгу мемуаров, где он не столько описывал само восстание и путешествие на захваченном судне, сколько рисовал картину, должную показать современникам собственное величие. Но есть второй, более надежный источник — «Записки канцеляриста Рюмина». Этот журнал, вести который Рюмину помогали Судейкин и штурман Бочаров, попал к русскому резиденту в Париже Хотинскому и был передан им в Иностранную коллегию, а после того как с ним ознакомилась императрица, сдан в архив и опубликован только в 1822 году.

Задача Беневого была нелегкой. Сам он стремился попасть в Европу, но намерения других путешественников не были столь определенными. На галиоте, буквально набитом людьми, уже через несколько дней начались разногласия. Беневский показывал своим спутникам мнимый конверт, уверяя, что в нем письмо цесаревича Павла

австрийскому императору с просьбой руки его дочери. Письмо было рассчитано на тех, кто попал на Камчатку за участие в заговорах в пользу нелюбимого сына Екатерины или мог рассчитывать на его милости. В любом случае идти надо было на юг, вдоль Курил. Карт не было. У путешественников оказался лишь отчет об экспедиции в Тихом океане английского путешественника и пирата Энсона, одного из немногих счастливицев, которому удалось захватить манильский галион. С этой книги Хрущов рисовал кроки, а Чурин и Бочаров вели корабль.

В литературе принято считать Беневого личностью сомнительной, нечистой на руку и противопоставлять его «оппозиции», существовавшей на судне. Немалую роль в создании подобного мнения сыграла книга Беневого, в которой четко вырисовываются конкистадорские черты его характера. Вряд ли, однако, он был так плох, как его иногда изображают. Против этого свидетельствует и его жизнь на Камчатке, где он вместе с Хрущовым учил русских детей арифметике и французскому языку, а камчадалов — русскому языку; и тот факт, что большая группа вполне самостоятельных и зачастую выдающихся людей признала его главенство; и судьба юноши Вани Устюжинова, любимого ученика Беневого, который разделил в будущем все его странствия и приключения. Вину Беневого ставится продажа им «Святого Петра» в Китае, о чем речь пойдет дальше. Но ведь на галиоте невозможно было продолжать плавание, Бенево же, сфрахтовав на вырученные деньги два французских корабля, доставил беглецов в Европу. Наконец, Бенево был одним из авторов программного «Объявления», посланного в Петербург, именно он поднял восстание и убедил разношерстную команду уйти в холодное море на маленьком, пригодном лишь для прибрежных плаваний кораблике, без карт и лоций. Это было выдающееся путешествие, и заслуга в том, что оно удалось, не только штурманов, но и командира — Беневого.

Трудности в пути увеличивались тем, что не все на борту «Святого Петра» примкнули к восставшим добровольно. В первую очередь это касалось команды судна. Штурманские ученики Измайлов и Зябликов и матрос Фаронов договорились обрубить якорный канат, как только слышные сойдут где-нибудь на берег, и увести захва-

ченный корабль, то есть повторить дело, которое удалось почти за сто лет до того у Никобарских островов верным Ост-Индской компании английским морякам. Но Беневский узнал об этом замысле и высадил главных заговорщиков на необитаемом острове, оставив им запас ржаной муки. Через несколько месяцев их сняло с острова промысловое судно.

Во время сильного шторма, разыгравшегося, когда корабль шел вдоль Курил, в трюме сорвались грузы и «Святой Петр» чуть не опрокинулся. Наконец добрались до острова, на котором жили японцы. Они отвели корабль ссыльных в удобную бухту, привезли воды, пшена, но на берег не пустили, хотя русские, знавшие по слухам, что японцы допускают в свою страну голландцев, пытались убедить их, что «Святой Петр» — судно голландское и идет в Нагасаки.

Хлеб испекли на другом японском острове, где их встретили радушно и даже снабдили свежими овощами. У этого острова беглецы простояли почти месяц, отдыхая от тяжелого пути.

16 августа галиот встал на якорь в бухте у Тайваня. На следующий день Панов и несколько промышленников с матросами поехали на берег за водой. Никаких неприятностей не ожидали, потому что бухту указали сами местные жители. Однако, пока набирали воду, на русские напали. Панова и двоих промышленников убили, несколько человек ранили стрелами. Беневский бушевал: нападение казалось ему верхом вероломства. Он приказал обстрелять из пушки деревню и потопить проплывавшие мимо лодки. Весьма возможно, что нападение не было случайным. Известно, что португалцы и голландцы насаживались в тех местах, убивали местных жителей и увозили рабов.

Похоронив погибших на тайваньском берегу, отправились дальше и вскоре вновь попали в шторм. Через десять дней, когда шторм утих, никто не мог сказать, где находится корабль. Неожиданно появилась лодка, в которой был китасец. Он указал путь к берегу, и искания «Святой Петр» бросил якорь в бухте Макао. Половина пути была завершена. За лето не приспособленного к дальним плаваниям судно прошло от Камчатки до Кореянского Китая.

Было жарко. Над набережной португальского города покачивались пальмы, виднелись каменные особняки, купола соборов и стены монастырей. Фидалго в роскошных камзолах выходили к берегу поглядеть на корабль; купцы спешили к капитану узнать, нет ли на борту редких товаров. Беневский сидел у губернатора, разговаривая с ним по-латыни, говорил полуправду: судно, уверял он, венгерское, поэтому языка моряков понять нельзя. На корабле Беневский приказал, чтобы, молясь, не крестились — еще не исчезла опасность погони. Многие Беневским были недовольны. Кто-то уже раскаивался в содеянном, некоторым хотелось домой, подальше от этих шумов и теплых ливней.

Повод к раздору возник уже на берегу, когда русские разместились в большом доме, предоставленном губернатором. Беневский сообщил, что продал «Святого Петра» вместе с такелажем и пушками. Соображения у него были разумные. Первое из них состояло в том, что дальше на галиоте не пойдешь: и так лишь чудом добрались до Китая. Второе соображение было следующим: беглецов ищут и, пока доберешься на «Святом Петре» до Европы, могут задержать англичане или голландцы. В ответ на это Степанов, ставший во главе недовольных, предложил Беневского с поста командира убрать: нельзя доверять человеку, который продал русский корабль. Вряд ли, однако, продажа галиота была действительной причиной разлада. Просто противоречия, которые копились за месяцы плавания, вышли наружу, когда отдалилась опасность погони.

Степанов пытался объяснить губернатору Макао, что корабль — собственность русского правительства и, как государственная, не может быть продан. Вероятно, в те дни у Степанова уже созрела мысль, что еще не все потеряно. Защищая интересы российской короны, он сможет добиться прощения. Были среди беглецов и такие, как Турин или Бочаров, которым «Святого Петра» было жалко: живую душу — он ведь честно потрудился и спас их. И вот теперь его продали. Раньше был свой корабль — свой дом. Теперь они бездомные. Беневского подобные соображения не беспокоили. Сентиментальных чувств к галиоту он не питал. Португальскому губернатору нужен

был корабль, и губернатор согласен был за него платить. Бенеvскому корабль был уже не нужен.

Натолкнувшись на сопротивление, Бенеvский вступил в переписку с командой: сочинял прокламации и зачитывал их в общей комнате дома. В первой из них говорилось: «Если искренне любите меня и почитать будете, то нам клянусь Богом, что моя искренность ежедневно доказана будет; если же, напротив, увижу, что ваши сердца затвердели и меня больше почитать не будете, то сами заключить можете, что от меня тоже ожидать надлежит». Прокламация и горячая речь Бенеvского оказали свое действие. С ним согласились и постановили по-прежнему считать его командиром. Только Степанов упорствовал, решив до конца охранять интересы императрицы. Бенеvский написал еще одну прокламацию, в которой заверял: «Я буду вам заступою и никакого оскорбления вам не будет, и ежели Бог нас в Европу принесет, то я вам обещаю, что вы довольны будете и со всем удовольствием, хотя во век ваш, содержаны, что, писавши рукой своей, подтверждаю».

Тогда Степанов нашел голландских агентов и через них послал жалобу китайскому императору. В ней он сообщал, что корабль захвачен обманом, что все люди на нем так же обмануты, и требовал, чтобы Бенеvский, как вор и преступник, был схвачен.

А пока шла эта борьба, команду одолевали лихорадки и дизентерия. Климат был непривычный и вредный для северян. Умерли Турчанинов и Зябликов. Умер и человек, которому ссыльные были во многом обязаны своим спасением, — штурман Чурин. Бенеvский тем временем договорился о плавании в Европу. Денег, полученных за пушнину и галиот, было с избытком. На китайских джонках добрались до Кантона, где уже ждали зафрахтованные французские корабли. Степанов остался в Маниле.

Путешествие в Европу было трудным, хотя и несравнимым с мучениями на борту «Святого Петра» в Индийском океане экипаж понес еще одну потерю: умер неутомимый бунтарь Иоасаф Батурин. Мучила жара. Смола кипела в пазах. Лекарю Мейдеру было нечем работать, правда, однообразной — всем страждущим пуская кровь. 16 марта 1772 года корабли пришли в Иль-де-Франс (так назывался тогда остров Маврикий).

запаслись водой. Во французских владениях Беневский чувствовал себя в безопасности: Франция в те годы была с Россией в плохих отношениях. Беневский встречался с французским губернатором, и тот рассказывал ему о Мадагаскаре. О беседах можно только догадываться. Но вряд ли губернатор обошел в своих рассказах пиратское прошлое острова, его богатства и удобное расположение на пути из Европы в Индию. Беневский впоследствии писал: «Губернатор Иль-де-Франса своими рассказами о некоторых особенностях этого огромного и прекрасного острова вызвал у меня огромное желание ближе познакомиться с ним». А Беневский был человеком дела и разговора с губернатором не забыл.

7 июля беглецы благополучно добрались до Франции и сошли на берег, где, как пишет Рюмин, «определена нам была квартира и пища, и вина красного по бутылке в день».

Из семидесяти человек, отплывших с Камчатки, во Францию прибыли тридцать семь мужчин и три женщины. Большинство из тридцати недостающих умерли. Девять человек были оставлены в дороге: четверо на Курилах, Степанов — в Макао, а еще четверо — на Иль-де-Франсе в госпитале.

В этом путешествии, которое началось с восстания на Камчатке, все было первым. Это был первый известный случай русского пиратства в Тихом океане (ибо в широком смысле слова действия ссыльных, захвативших корабль и грабивших склады, были пиратскими), первый приход русского корабля в Макао, первое пересечение русскими «ватора, первый переход русских через Индийский океан» т. д.

Беневский оставил спутников в порту, а сам отправился в Париж. Там он стал популярной фигурой во французских салонах — романтическим героем, вырвавшимся из страшной Сибири. Он предлагает французскому правительству завоевать Формозу (Тайвань), выгодно расположенную у берегов Китая. Однако Формоза не стояла в планах французской экспедиции, а вот интересы в Индийском океане у Франции были значительные. Беневскому предложили попытать счастья в Индийском океане, он согласился возглавить экспедицию для покорения Мадагаскара.

Тем временем спутники Беневого начали беспокоиться, куда исчез их командир. Деньги кончались, и пора было решать, что делать дальше. Бенево прислал письмо из Парижа: «Ребята! Ваше письмо получил. До моего приезда ваша командировка отменена есть. После всякой мне свое намерение скажет. До моего приезда живите благополучно. Я есмь ваш приятель барон де Бенево!».

Вскоре Бенево и в самом деле вернулся к спутникам. Он сдержал свои обещания, данные в прокламации, довез их до Франции. Теперь, уладив собственную судьбу, он вернулся к ним с новыми идеями и планами. Он знал их завоевывать Мадагаскар.

Последнее собрание беглецов было коротким. Каждый принял решение еще до приезда Беневого, так что спорить было не о чем. Двенадцать человек, в том числе одна женщина, решили не расставаться с командиром. Среди них были семеро рабочих, приказчик Чулошников, два матроса — Потолов и Андреянов (последний с женой) — и верный ученик Беневого Устюжинов.

Тем, кто захотел вернуться в Россию, Бенево выписал подорожные до Парижа. Русский резидент во Франции Хотинский уже сообщил о беглецах в Петербург. Екатерина решила во избежание излишних толков проявить милосердие. К тому же невероятность плавания и лишения, выпавшие на долю беглецов, ее растрогали. Она была в курсе всех дел — недаром, как только журнал путешествия прибыл в Петербург, он был немедленно доставлен императрице, и она его внимательно прочла.

27 марта 1773 года семнадцать человек, решившие возвратиться на родину, пешком отправились через всю Францию в Париж и спустя месяц встретились там с русским резидентом. Еще несколько месяцев они прожили в Париже, ожидая бумаг из Петербурга, и 30 сентября 1773 года шестнадцать мужчин и одна женщина жена Рюмина, увидели форты Кронштадта. Вскоре разъехались кто куда пожелал (желания, видимо, направлялись правительством — в центральной России никто не остался). Рюмин с женой и Судейкин отправились в Тобольск, остальные выбрали Иркутск или Охотск. Штурман Бочаров поначалу тоже уехал в Иркутск, но впоследствии вновь вышел в море и, встретившись во время

плавание с участниками экспедиции Кука, рассказал им о своих приключениях.

Были среди беглецов и такие, кто не пожелал ни возвратиться в Россию, ни отправиться на завоевание Мадагаскара. Швед Винблан вернулся на родину, а Хрущов, Кузнецов и Мейдер поступили на французскую военную службу. Хрущов получил чин капитана, Кузнецов — поручика. Заметим, что Кузнецов был в отличие от остальных крестьянином, и потому можно встретить сомнения в том, мог ли он быстро овладеть французским языком. Но эта быстрота относительна. Кузнецов провел несколько месяцев на французском судне, а затем почти год прожил во Франции... Так что времени было достаточно.

Эскадра с переселенцами и войсками, на которой находились Беневский и его товарищи, отправилась на Мадагаскар 23 марта 1773 года и прибыла к северной части острова в начале февраля 1774 года. Следующие полтора года были для Беневского очень трудными. Французские колониальные власти на Иль-де-Франсе не были заинтересованы в поддержке мадагаскарской колонии, а без поддержки выдержать тяжесть климата, враждебность мальгашей и необходимость кое-как перебиваться от корабля до корабля было почти невозможно. Кроме того, Беневскому не хватало действия, приключений. Несмотря на то что Беневский все же смог завоевать верие мальгашей (есть даже сведения, что его провозгласили королем), через два года после прибытия на Мадагаскар он бросил основанный им Луисбург, взобрался на палубу английского торгового судна и был таков. Во Францию, где его могли счесть за дезертира, он решил не возвращаться и поселился в Англии. Там Беневский прожил восемь лет, написав за это время свои ставшие широко известными записки — скорее авантюрный роман, чем документальное повествование.

Что стало с русскими, которые отправились с Беневским на Мадагаскар, неизвестно. Если, что вероятнее всего, они остались на острове, то, возможно, на Мадагаскаре и сегодня живут их потомки.

В Англию с Беневским прибыл только Устюжинов, поэтому Беневский дал образование и который сопровождал своего кумира во всех его странствиях.

В апреле 1784 года Беневский уже в Соединенных Штатах Америки — недавно добившейся независимости, быстро богатеющей стране, торговли которой начинают уже поглядывать по сторонам, рассчитывая принять участие в борьбе за Южные моря. И неудивительно, что Беневскому с его энергией и его прошлым удалось найти здесь сторонников. Богатый коммерческий дом в Балтиморе решает ссудить его деньгами на покорение Мадагаскара. И в начале 1785 года Беневский вновь на острове.

Имеющиеся в нашем распоряжении отрывочные сведения о последнем путешествии Беневского на Мадагаскар не позволяют судить о том, каковы были его действительные планы. Хотел ли он стать королем Мадагаскара по примеру Плантена и других пиратов? А может быть, он желал отомстить французам за те беды, которые обрушились на него, когда он правил частью острова от имени французского короля? Обо всем этом можно лишь гадать, внешняя же канва событий такова.

В январе 1785 года Беневский прибывает на Мадагаскар с небольшим отрядом, ни состав, ни численность которого неизвестны. Высаживается он где-то неподалеку от французских владений и сейчас же вступает в бой — вероятнее всего, с французами. В «Русской старине» за 1876 год об этом говорится так: «Но едва он успел высадиться на берег со своим незначительным конным, как капитан корабля, напуганный стрельбой на берегу, снялся с якоря и ушел в море, оставив таким образом Беневского на произвол судьбы».

Два месяца Беневский ждал возвращения судна, на котором остались припасы и оружие. В отряде, постепенно вымирающем от болезней, вскоре остались лишь несколько человек. И тут мы видим Беневского во главе мальгашей, которым он предложил помочь изгнать Мадагаскара французов. Надо полагать, что этот план Беневского был с самого начала. Он не мог рассчитывать победить французов без помощи местных жителей. Дано известно следующее: «Дикари приняли его предложение и стали охотно обучаться под его руководством разным маневрам. Первые их попытки нападения на французов увенчались успехом, но при втором нападении 23 мая 1786 года островитяне, запуганные наскоком французских

меткою стрельбой, разбежались, а Беневский, раненный пулей в грудь, умер на месте».

Так сорока пяти лет от роду погиб на Мадагаскаре пират и бунтарь.

Иван Устюжинов, которому в это время было двадцать восемь лет, по некоторым сведениям, попал к французам в плен и был отправлен на Иль-де-Франс, а оттуда в Париж. В 1789 году он уже в России, где поступает на гражданскую службу. Он прожил долго, и есть сообщения, что он оставил записки. Они пока не обнаружены, а жаль, ведь Устюжинов не расставался с Беневским пятнадцать лет и побывал во всех океанах и на всех, кроме Австралии и Антарктиды, материках.

Мемуары Беневского, вышедшие впервые в 1791 году, имели большой и несколько скандальный успех из-за предвзятости их автора к преувеличениям и частому пренебрежению фактами. Они выходили не раз на многих языках, попадали в Россию, но все-таки Беневский был более известен во Франции и Польше, чем в России, которая в его мемуарах описана недоброжелательно и не всегда правдиво. Он был популярен в Европе в начале прошлого века, когда был большой спрос на романтических героев. Много пишут о нем и в наши дни.

\*\*\*

Бунт в Большерецке, захват «Святого Петра» и путешествие за океан — событие, конечно, необычайное. Однако, несмотря на то что о Беневском написано несколько книг, поставлен балет и недавно польско-венгерский многосерийный телефильм, известностью камчатские повстанцы далеко уступают своим собратьям, морякам с «Баунти», также захватившим корабль, чтобы добиться свободы.

Камчатские ссыльные и команда английского военного корабля «Баунти» могут быть отнесены к пиратам лишь условно. Ни те, ни другие в отличие, скажем, от матросов «Итавии» не намеревались никого грабить. Они были лишь беглецами, хотя и совершили пиратский акт — захватили корабль.

Когда Беневский поднимал мальгашей на последний бой у укреплений Луисбурга, в канцеляриях английского

Адмиралтейства уже составлялись рапорты и ведомости к плаванию готовили небольшой корабль «Баунти».

На следующий год «Баунти» был готов выполнить необычное задание Адмиралтейства: собрать в Полинезии саженцы хлебного дерева и привезти их в Америку, чтобы там высадить в британских колониях. Во всем остальном рейс не представлял ничего необыкновенного — открытие от «Баунти» никто не ждал, подвигов тоже.

24 ноября 1787 года «Баунти» вышел в море. Из-за длительной штормовой погоды, препятствовавшей плаванию, корабль лишь в июле следующего года оказался в Индийском океане и, пройдя южнее Мадагаскара, взял курс на восток.

Вряд ли кто-нибудь на борту «Баунти» слышал о Беневском и его приключениях, и уж никто, конечно, не предполагал, что их кораблю уготована судьба, в чем-то похожая на судьбу «Святого Петра».

Командовал «Баунти» тридцатитрехлетний лейтенант Блай, кадровый моряк из хорошей семьи, с опытом кругосветных плаваний: он сопровождал Кука в его третьем путешествии. Помимо матросов на корабле были пять мичманов — семнадцатилетних юношей, ботаник, садовод, врач, штурман, штурманские помощники и плотники.

Об эпопее «Баунти» написаны сотни книг и статьи, которые с разной степенью достоверности, с разными выводами и акцентами излагают и сами события, и для многих авторов важнее — их последствия, которые в самом деле оказались куда долговечнее, чем результаты камчатского бунта.

Мне представляется, что в истории «Баунти» три главных героя, а не три, как принято считать. Эти двое — лейтенант Блай и матрос Александр Смит, ровесники командира, который впоследствии именовал себя Джоном Адамсом. Третий герой — формальный вождь восстания штурманский помощник Флетчер Кристиен, несомненно уступает характером двум первым.

Лейтенант (впоследствии капитан и адмирал) Блай жесткий и сухой человек, склонный пренебрежительно относиться ко всем, кого считает ниже себя, гордый, обладающий железной волей, — был обречен, как и залая его жизнь, постоянно вступать в конфликты

подчиненными. Его мужество и стойкость достойны уважения, в то же время он по натуре каратель, извлекающий очевидное удовольствие из права и возможности управлять другими людьми, унижая их.

Джон Адамс во время плавания остается в тени. Он опытный матрос, к нему нет претензий ни со стороны ботмана, ни со стороны командира. Он спокоен, выдержан, и матросы признают в нем человека, имеющего право командовать ими — то моральное право, которое достигается в постоянном и тесном общении, завоевывается не сразу и не требует никаких чинов, эполет или плети.

Третий герой, Кристиен — интеллигентный молодой человек из бедной дворянской семьи, самолюбивый, обриванный, добрый, порой нерешительный. Все эти качества выделяют его из числа прочих офицеров корабля. Как для Смита, старающегося сблизиться с ним, так и для Блая, которого все в Кристиене раздражает.

26 октября 1788 года «Баунти» бросил якорь у берегов Таити.

Остров Таити был открыт в 1606 году испанским капитаном де Кирсом, затем потерян и открыт вновь за двадцать лет до прибытия «Баунти» англичанином Уоллисом. Первая же встреча англичан с островитянами закончилась боем, в котором пушки Уоллиса оказались сильнее таитянских пращей. Правда, капитан Кук, прибывший вслед за Уоллисом к острову, сделал все, чтобы конфликтов с таитянами впредь не возникало. Он подружился с одним из местных королей, и спутники Кука чувствовали себя на острове спокойно.

Таитян в то время, по подсчетам Кука, было около пяти тысяч. Народ это был рослый, красивый, дружелюбный, не знавший до появления европейцев многих болезней (что впоследствии и послужило причиной их вымирания).

Сразу же по прибытии на Таити Блай почувствовал, как стремительно падает корабельная дисциплина. Свободные нравы, благодатный климат, неспешная, столь отличная от морской каторги жизнь оказывали на команду разрушающее воздействие, и Блай приходилось все чаще прибегать к плети, чтобы выбить из матросов мечты о том, как хорошо было бы остаться в этом земном раю. А именно для того, чтобы эти мечты появились и окрепли,



*Командир «Баунти» лейтенант Блай*

было достаточно: найти, выкопать и пересадить в кадки тысячу саженцев — операция, требующая многих недель труда.

Опасения Блая оправдались 5 января 1789 года. В этот день пропала шлюпка, исчезли каптенармус и два матроса. Вскоре стало известно, что беглецы скрываются на острове Тетуроа, куда Блай сейчас же направился во главе вооруженного отряда.

Матросы и девушки-таитянки, которые бежали вместе с ними, были обнаружены в одной из хижин деревни. Блай приказал окружить хижину и предупредил, что, если беглецы не сдадутся, он прикажет хижину поджечь. Матросы сдались. Их связали, доставили на корабль и после экзекуции заковали в цепи и посадили в трюм.

Если этот урок и оказал воздействие на остальных матросов, многие из которых тоже обзавелись подручными, то лишь тем, что они поняли: бегство не спасет, надо придумать иной путь. Каким должен быть этот путь, лучше

других представлял Джон Адамс. Но Джон Адамс пока молчал.

3 апреля 1789 года «Баунти» покинул Таити и взял курс на восток, к Америке. Снова начались тоскливые будни. С каждым проплывающим мимо корабля и исчезающим в мареве островом Полинезии все нереальнее становилась мечта остаться в мире, где нет плетей и вторжного труда. Матросами постепенно овладевали раздражение и ощущение невозвратимой потери, атмосфера на корабле все больше напоминала котел под давлением. Достаточно было незначительного конфликта, чтобы произошел взрыв. Однако Блай не желал этого понять и вел себя по-прежнему.

Признаки взрыва наметились через несколько дней после отплытия с Таити. Блай недосчитался нескольких кокосовых орехов и обвинил Кристиена в небрежности. Кристиен вспылил, и Блай отправил его под арест в каюту. Неожиданно на сцене появился всегда молчаливый Адамс. Матрос вступился за Кристиена, сказав, что тот в пропаже орехов не виновен. Блай, разумеется, оборвал миглеца. Но авторитет Джона Адамса, посмеявшегося перечесть самому командиру, еще более поднялся в глазах команды.

Через несколько дней остановились у острова Анамука. Среди островитян, подплывших к «Баунти», оказался индийский Брэк, дезертир с какого-то европейского корабля. Он отлично прижился на острове и даже стал вождем одного из племен. Пример был очевиден и соблазнителен.

26 апреля Кристиен командовал партией, которая пошла на остров, чтобы набрать пресной воды. Островитяне напали на моряков, и Кристиену пришлось отступить. Блай вновь накинулся на штурманского помощника, бранью и обвинил его в трусости. За такие слова Кристиен должен был бы вызвать Блая на дуэль, но не имел права — Блай был командиром.

Ночью оскорбленный, мятущийся Кристиен нес вахту, раздумывая, что предпринять. Может быть, спустить шлюпку и убежать? Неожиданно рядом оказался Адамс, который явно ждал этой минуты. Он предложил Кристиену «мутить команду и захватить корабль, уверяя, что матросы поддержат его. Момент был выбран удачно, предложение Адамса попало на благодатную почву.

В ту же ночь матросы захватили офицеров, спавших в каютах, связали их, и на рассвете следующего дня «Баунти» уже не принадлежал британской короне. Теперь это был вольный корабль.

Некоторые матросы предлагали убить Блая и других офицеров или хотя бы высадить их в ветхую, протекающую шлюпку, на которой им бы никогда не добраться до земли. Но Кристиен не мог пойти на это, хотя всем было ясно, что, как только Блай доберется до суши, он примет все меры, чтобы настичь бунтовщиков. Адамс не возражал — в его интересах было поддерживать авторитет Кристиена, офицера, само присутствие которого на борту давало матросам уверенность в том, что они смогут управлять кораблем.

Блай и восемнадцать человек, решивших разделить его судьбу, спустились в единственную хорошую шлюпку, им выдали провиант, воду, палаши и одежду. Вскоре «Баунти» потерял шлюпку из виду.

Тому, что сделал в последующие недели Блай, с трудом можно найти аналогии в морской истории. На переносной открытой шлюпке, почти без еды и воды, опасаясь высаживаться на островах, моряки прошли за полтора месяца несколько тысяч миль и достигли голландских владений на Тиморе. Никто бы не остался в живых, если бы не железная воля Блая, собственноручно делившего дневные порции еды и питья, ни на секунду не упустившего власть над кучкой изможденных людей. Сам же Блай вряд ли смог бы шесть недель обходиться почти без сна, если бы его не сжигали ненависть к бунтовщикам и огорчение за оскорбление, которое нанесли ему, лейтенанту королевского флота, плебеи, выбросившие его за борт.

Когда Блай привел свою скорлупу в бухту, где стояли на якорях голландские корабли, он не разрешил своим спутникам сразу же пристать к берегу. Он приказал поднять флаг «терпю бедствие» и, лишь получив разрешение, вышел на берег, оставив остальных в шлюпке. Разволоча ноги, он доплелся до старшего по чину и официально сообщил об обстоятельствах дела. Тот попросил разрешения его людям сойти на берег. Лишь когда разрешение было получено, Блай дал сигнал выдвигаться. Он в любых обстоятельствах оставался офицером.

Большинство матросов, оставшихся на «Баунти», хотели одного — скорее вернуться на Таити, к друзьям и любимым девушкам, к обеспеченной и неспешной жизни. Адамс и Кристиен были против. Они знали Блая и верили в то, что он может совершить невероятное — остаться живым. И тогда месть его будет беспощадной.

Победили все-таки матросы. После неудачной попытки обосноваться на острове Тубуаи «Баунти» подошел к Таити и бросил якорь в знакомой бухте. Затем потянулись скучные и, казалось бы, ничем не омраченные дни. «Баунти» стал как бы продолжением деревень. Таитяне не покидали его, а матросы совершенно забыли о дисциплине и вообще обо всем, включая грядущее возмездие. Кристиену эта анархия смущала. Он совсем уж было решил взять бот и уйти на нем по следам Блая, как Адамс, который смотрел в завтрашний день, предложил ему взять ширяков, которые еще не полностью порвали с действительностью, и уйти на «Баунти» дальше, оставив здесь тех, кому эта идея не по душе.

С Адамсом и Кристиеном согласились уйти с Таити шесть матросов и мичман Юнг. Кроме того, обманом, пригласив на пир на борт корабля, моряки взяли с собой шесть таитянок и восемь таитян, чтобы обосноваться навсегда на необитаемом острове. Кристиен даже знал, на каком, — он выбрал небольшой остров Питкэрн, открытый капитаном Картеретом.

13 июня 1790 года «Баунти» бросил якорь у Питкэрна. С корабля все перенесли на берег, а остов, чтобы случайно не заметили с моря, сожгли. Таким образом, робинзоны были отрезаны от реального мира.

Возмездие между тем настигло тех, кто остался на Таити. В марте 1791 года к берегу подошел английский военный фрегат «Пандора».

Первым увидел его мичман Хейвуд, проводивший последние недели на берегу, ожидая именно этого часа. Чувство вины, тоска по дому заставляли его не думать о грядущем наказании — лишь бы вернуться домой. Впрочем, он рассчитывал на снисхождение. Ни он, ни его друг мичман Стюарт активного участия в бунте не принимали,

они попросту не решились в последний момент пересйти в перегруженную шлюпку Блая.

Хейвуд побежал за Стюартом, который в отличие от него не столь обрадовался прибытию фрегата. Он страстно любил свою жену — таитянку Пегги. Ему было восемнадцать лет, Пегги — чуть меньше. Все же после краткого раздумья Стюарт присоединился к Хейвуду, и они на пироге подгребли к «Пандоре».

«Пандора», которой командовал мрачный и жестокий капитан Эдвардс, уже месяц разыскивала бунтовщиков на Океании, прежде чем пришла на Таити. Как только мичманы поднялись на борт, их заковали в кандалы и бросили в трюм.

Когда через некоторое время туда же прибыл король этой части острова, вместо ожидаемого дружеского приема он получил выговор от Эдвардса за то, что скрывает бунтовщиков и врагов Англии. Король был оскорблен тем, что его гости, которые вот уж год живут здесь, обманули его. Поэтому он тут же послал своих людей с англичанами, и те в несколько дней разыскали и привезли на «Пандору» всех беглецов.

Пленников было четырнадцать. Их посадили в большую клетку на палубе, и таитянские жены могли подняться к прутьям и смотреть на своих мужей. Пегги Стюарт, которая приплыла на «Пандору» с новорожденной девочкой, отказывалась отойти от клетки, и ее каждую ночь силой отрывали от решетки и бросали в пирог. С рассветом она уже ждала разрешения вновь подняться на борт.

Еще три месяца «Пандора» рыскала по архипелагу в поисках «Баунти». Внезапно ночью у Большого Барьерного рифа она попала в шквал, ее бросило на рифы и образовавшуюся пробойну хлынула вода. Парус под пробойну подвести не удалось, помпы не справлялись. К семи утра вода подступила ко второй палубе. Пришлось спускать шлюпки.

Пленники метались по клетке, умоляя расковать их и пустить к шлюпкам. Эдвардс поставил у клетки часовых и приказал стрелять, если кто-либо из бунтовщиков попытается выбраться наружу.

Уже занеся ногу над бортом, Эдвардс обернулся к бунтовщикам и сказал спокойно:



*Берег острова Питкэрн*

— Будьте прокляты, собаки!

Жуткие крики погибающих дотянули моряков с «Пандоры». Люди старались делать вид, что не слышат их. Вдруг боцман Мультион не выдержал. Он попросил офицера, командовавшего шлюпкой, вернуться к кораблю. И офицер вернулся. Мультион взобрался на «Пандору» и стал железным ломом разламывать клетку. Судовой оружейник крикнул ему из шлюпки, что ключи от кандалов остались в его каюте. Капитан Эдвардс уже отплыл далеко от тонущего корабля и не видел того, что происходило на «Пандоре».

История как бы еще раз проигрывала тему: Блай — Адамс, жестокость — благородство.

Пока Мультон бегал за ключами, «Пандора», сравнявшись бортами с водой, начала опрокидываться. Мультон спокойно, словно на суше, расковывал одного за другим матросов. Стоя на палубе, они по очереди протягивали и нему руки. Шлюпка отошла от борта, чтобы не попасть в водоворот. Освобожденные пленники прыгали в воду и плыли к шлюпке.

Мультон не успел расковать четверых пленников и погиб с ними вместе. Среди погибших был мичман Стюарт.

Погибая, потому что уступил свою очередь одному из матросов, Стюарт не знал, что Пегги уже несколько дней как умерла от горя. Она ничего не ела и лишь плакала, сидя на берегу. Девочку взяли и воспитали родственники.

Спасшиеся с «Пандоры» повторили путешествие Блай, правда, оно было короче и в шлюпках было достаточно припасов. 15 сентября жители голландской фактории на Тиморе вновь увидели шлюпки с английского корабля.

Суд над мятежниками состоялся в сентябре 1792 года. Трех активных участников бунта повесили. Мичман Хейвуда, приговорив к смерти, затем помиловали.

Блай продолжал службу в королевском флоте и впоследствии несколько раз отличился. В 1795 году благодаря его решительности и жестокости было подавлено восстание в английской военной эскадре, стоявшей у устья Темзы. Он был произведен в капитаны второго ранга. В 1805 году он стал губернатором Нового Южного Уэльса в Австралии и через некоторое время драконскими мерами довел колонию до восстания. Блай посадили в тюрьму, где он просидел два года, а затем был выслан домой. После этого Блай был произведен в контр-адмиралы; в 1814 году, после победы над Наполеоном, он стал вице-адмиралом. Умер Блай в 1817 году.

Он был еще жив, хотя и не у дел, когда обнаружили следы Адамса и Кристиана. В 1814 году английские фрегаты «Бритон» и «Тангус» подошли к острову Питкэрн, который должен был быть необитаемым. Но оказалось, что часть острова распахана и недалеко от берега стоят аккуратные хижины. Несколько лодок прорвались сквозь полосу прибоя, и на борт фрегата поднялись высокие голубоглазые молодые люди. Они вежливо поздоровались с командиром и на довольно правильном английском



*Джон Адамс в 1827 г.*

языке спросили, не встречал ли он в Англии человека по имени Уильям Блай.

И тогда капитан фрегата понял, что через двадцать пять лет он случайно попал на след мятежников с «Баунти», которых давно считали погибшими.

— А знаете ли вы Флетчера Кристиена? — спросил капитан.

— Конечно, — ответил один из юношей. — Вот его сын Пятница-Флетчер-Октябрь Кристиен.

Оказалось, что к тому времени из десяти моряков в живых остался лишь Джон Адамс, старейшина небольшого поселка, населенного детьми моряков. Остальные погибли, причем по собственной вине.

Через некоторое время после прибытия на остров начались трения между англичанами и таитянами из-за женщин. Трагедии ревности, предательства, засады, чудесные спасения, когда любящие жены предупреждали мужей

об опасности, привели к тому, что после периода «гражданских войн» в живых остались лишь Юнг и Адамс. Юнг умер в 1800 году. И Адамс решил посвятить остатки своих дней тому, чтобы учить многочисленных детей своих товарищей всему, что знал.

Шло время, дети выросли, пережились, у них появились свои дети, но беспрекословное почитание вождя острова Джона Адамса привело к созданию странной патриархальной общины, известия о которой, когда достигли Англии, произвели фурор. Идеальное общество в затерянном мире — трагическая и трогательная история! Королева Виктория через несколько лет пошлет туда пианино, туда будут приезжать гости и миссионеры, слава об острове Питкэрн разнесется по всей Европе.

С тех пор в жизни острова произошло много событий. Бывали периоды, когда население его увеличивалось настолько, что остров не мог всех прокормить и его жителей вывозили то на Таити, то на Норфолк. Но по прошествии нескольких лет потомки беглецов с «Баунти» неизменно возвращались домой. Они живут там и сейчас — странное полинезийское племя с фамилиями Мак-Кой, Адамс, Кристен, Юнг...

## Корсар из Сен-Мало

Англо-французские войны в Индии, разразившиеся в середине XVIII века, не только привели к окончательному крушению европейского «вольного пиратства» в Индийском океане, но и возвестили о начале новой колониальной эры. Французские и английские полки сражались на равнинах Южной Индии не ради создания новых факторий и баз, а с целью прямого захвата княжеств и султанатов.

Пиратов в Индийском океане сменили корсары и приватиры. Среди них особенно выделялись французские корсары, продолжавшие традиции Жана Барта и его сподвижников по подвигам в Ла-Манше и на Атлантическом побережье в конце XVII века. Корсары подчинялись строгим законам, по которым они должны были приводить захваченный корабль в порт и продавать его там на аукционе. Им доставалась лишь часть добычи, в то время

как львиную долю получали владельцы корабля и государственная казна.

Корсарство не могло существовать в мирное время. Уже миновали годы, когда в Индийском океане безраздельно господствовало право сильного. Теперь в передышках между войнами корабли конкурирующих Ост-Индских компаний смело заходили в чужие порты и бросали якоря у чужих факторий. Их не грабили — для расправы с конкурентами приходилось искать иные, более сложные, но порой не менее жестокие пути. Зато когда начиналась война, торговые корабли становились законной добычей для любого охотника, будь он военным кораблем либо специально снаряженным для такой цели корсаром.

В годы первой англо-французской войны в Индии, в середине XVIII века, корсарство было не очень развито, но в конце века корсары заставили о себе говорить.

В 1789 году во Франции началась революция. Вскоре на страну со всех сторон двинулись армии врагов. Франция оборонялась сразу на нескольких фронтах. Вновь вспыхнула война и в Индийском океане: англичане хотели воспользоваться случаем, чтобы полностью изгнать из этого района французов, в руках которых после первой войны осталось лишь несколько факторий на побережье Индии и ряд островов в центре Индийского океана. Впоследствии в войну вступила Голландия, попавшая в зависимость от Франции. В эти годы французский военный флот был значительно слабее английского, и потому так важны были для Франции действия ее корсаров.

\* \* \*

Мир рыбаков и матросов Дюнкерка и Сен-Мало дал Франции многих корсаров. С именами Жана Барта, Жака Кассара, Труина и Сюркуфа связаны не только пиратские подвиги, но и слава французского флота. Первые трое участвовали в XVII веке в Ла-Манше и Бискайском заливе. Сюркуф жил значительно позже, и, не будь революции и войны, оставался бы ему работником, может быть, пиратом средней руки. Знаменитостью его сделали чрезвычайные обстоятельства.

Робер Сюркуф происходил из богатой семьи моряков Сен-Мало. Богатство было особого рода: прадедом и



*Бастиины Сен-Мало*

тезкой нашего героя был известный корсар начала XVIII века Робер Сюркуф, воевавший у берегов Перу. С материнской стороны его близким родственником был Ла Барбине, разбогатевший в корсарских походах.

Мальчику хотели дать достойное буржуазное образование, но он был непоседлив и в 1789 году, в возрасте пятнадцати лет, записался добровольцем на корабль «Аврора», уходивший в Индийский океан. Семья должна была довольствоваться обещанием старого знакомого, капитана «Авроры» Тардиве, присмотреть за юнгой.

«Аврора» была «честным» торговым кораблем, не имевшим никакого отношения к пиратам или разбойникам. С сегодняшней точки зрения, однако, капитан Тардиве и его экипаж были преступниками самого отвратительного толка, и опыт, почерпнутый юным Сюркуфом во время этого путешествия, вряд ли можно признать полезным.

На пути к французским владениям в Индийском океане «Аврора» пристала к африканскому берегу в месте, где возвышалась приземистая старинная португальская крепость. К кораблю подплыл на шлюпке толстый самоуверенный португалец, которого капитан Тардиве, вежливо поддерживая под руку, провел к себе в каюту. На следующий день на борт «Авроры» были доставлены шестьсот рабов, предназначенных для плантаций острова Бурбон. Роберу, который помогал загонять невольников в специально оборудованные для перевозки живого товара трюмы, капитан объяснил, как важны эти работники для плантаций французских островов. Робер запоминал: он отличался деловым складом характера и завидным самообладанием.

Неподалеку от мадагаскарского берега «Аврора» попала в шторм. Ее отнесло к западу и разбило о скалы Африки. Капитан, команда и пассажиры, ехавшие в колонии, были спасены. Рабов оставили на борту. Никто не догадался в суматохе отпереть люки трюмов.

Через несколько дней шторм утих, и моряки вернулись к разбитому кораблю. Капитан Тардиве полагал, что «Аврору» можно будет починить, но для того чтобы в этом убедиться, следовало проникнуть в трюмы и исследовать днище.

Люки открыли с трудом, потому что груда трупов,

словно рой ос, была привалена к люкам снизу: люди старались пробиться к тонкой щели — единственному источнику воздуха. Взломать люки невольники не смогли: на работорговых судах они обшивались железом.

Когда все трупы были наконец выброшены в море, оказалось, что починить «Аврору» не удастся. Пришлось нанять арабскую феллогу, чтобы плыть на ней дальше. Капитан был доволен Сюркуфом, который показал себя в уборке трупов с лучшей стороны. Капитан не унывал. Убытки были велики, но их всегда можно возместить — негров в Африке достаточно.

На Иль-де-Франсе Тардиве расстался с пассажирами и получил под командование другой корабль — «Рованш». Тардиве уже знал, что может положиться на Робера, и взял его к себе вторым помощником. Проплавав с Тардиве чуть больше года, Сюркуф решил бросить капитана — тот был неудачлив. Его преследовали бури, крушения, убытки. Сюркуф нанялся на другое работорговое судно и еще несколько месяцев изучал ремесло — покупал и перевозил невольников.

Сюркуфу уже семнадцать. Он два с лишним года плавает в Индийском океане. Ему надоело помогать другим богачам, оставаясь бедным. Но кто здесь доверит корабль мальчишке? И Сюркуф возвращается во Францию. Там он обращается к родственникам и друзьям, уговаривает их купить небольшой бриг «Креол» и сделать его капитаном. И в 1792 году он вновь отправляется в Индийский океан.

Сюркуф знал, что Конвент революционной Франции отменил рабство и объявил работорговлю незаконной. Указ об этом был направлен и губернатору острова Бурбон. Но то, что было понятно членам Конвента в Париже, казалось нарушением всех естественных норм жизни плантаторам французских владений в Индийском океане. Отмена рабства грозила плантаторам разорением. Поэтому единственной реакцией на постановление Конвента было повышение цен на рабов. А губернатор, опубликовав декларацию, тут же закрыл глаза на работорговлю.

К тому времени, когда Робер Сюркуф вернулся на своем бриге, ситуация в работорговле несколько изменилась. В дело вмешались англичане. Не потому, что они

были ярыми противниками рабства — в их колониях тоже использовались невольники. Но коль скоро Франция находилась с Англией в состоянии войны, англичане организовали блокаду французских владений в Индийском океане, и она оказалась куда эффективнее, чем постановление Конвента и неискренние запреты губернатора. В результате несколько кораблей, перевозивших рабов из Африки, были задержаны и конфискованы англичанами. Сюркуф, как и другие работорговцы, считал более благоразумным отсиживать на Бурбоне, а не рисковать бригом.

Возмущенные плантаторы, однако, требовали более активных действий. Всем было известно, что силы англичан невелики и что им приходится рассредоточивать корабли по всему океану, охраняя свои коммуникации от Калькутты до мыса Доброй Надежды. Под давлением плантаторов губернатор Бурбона согласился на то, чтобы все наличные французские суда, усиленные добровольцами, совершили нападение на английский блокирующий отряд. В распоряжении французов были два военных фрегата, кроме того, удалось вооружить два больших торговых судна, на одном из которых, «Жане Барте», ушел и доброволец Робер Сюркуф. Бой окончился успешно — английская блокада была снята, и французы сами перешли в наступление.

После этого боя Сюркуф понял, что куда выгоднее, а главное, благороднее заниматься ремеслом корсара, чем возить в трюмах рабов из Африки. И он решает начать охоту за английскими торговыми судами.

Однако здесь возникли трудности. Чтобы получить патент корсара, необходимо было внести залог и найти поручителей. Это делалось для того, чтобы под видом корсаров в море не уходили мелкие разбойники, которым было все равно, на кого нападать, и которые чаще угрожали собственному, чем враждебному, судоходству.

Судя по последующим событиям, у Робера были на Реюньоне (так с 1794 года стал называться остров Бурбон) не только друзья, но и враги. Ехать же в поисках денег во Францию было невозможно: Сюркуф уже исчерпал там кредит. За месяцы, проведенные в порту, богаче он тоже не стал. И потому Сюркуф решает совершить еще несколько рейсов в Африку за рабами, чтобы заработать денег на залог.

В этом не было ничего удивительного, поскольку после снятия английской блокады работорговцы возобновили рейды в Африку и никто их за это не преследовал. Но, вероятно, Сюркуф чем-то не угодил губернатору. Не успел он выйти в море, как последовал приказ: «Креола» по возвращении немедленно задержать и капитана арестовать как работорговца и злостного нарушителя Декларации прав человека. Возможно, впрочем, что губернатор решил пожертвовать юным моряком, чтобы продемонстрировать Парижу свое служебное рвение.

Известие об ордере на свой арест Сюркуф получил от друга, придя на Мадагаскар. Иной бы отказался от покупки рабов, но Сюркуф набил трюмы невольниками и спокойно проследовал к Реюньону. Правда, он принял меры предосторожности. Верные люди должны были ждать его ночью у одной из бухт острова, куда «Креол» и приблизился. Невольников отправили на берег на шлюпках, а Сюркуф на следующий день смело вошел в порт и бросил якорь. Полиция ждала Сюркуфа. Власти действовали даже расторопнее, чем Робер ожидал. Команда не успела привести трюмы в порядок, как комиссар полиции с помощниками взшел на борт брига и, осмотрев его, предложил капитану следовать за ним в тюрьму.

Отрицать свое участие в работорговле было бы трудно. Низкие нары были снабжены ножными кандалами. Там же стояли котлы для варки риса, которым кормили рабов. Да и в трюме стоял специфический запах — след многодневного пребывания в душной тюрьме двух сотен измученных людей.

Сюркуф не стал спорить. Он лишь позволил себе пригласить комиссара и его спутников в каюту, чтобы позавтракать, ибо гостям и хозяину предстоял долгий и трудный день. Стол в каюте ломился от яств, и проголодавшийся комиссар проявил естественную человеческую слабость.

Пока Сюркуф поил гостей, его помощники, следуя инструкции, принялись за дело. Сначала один из них, сославшись на приказ комиссара, отослал на берег шлюпку, на которой полицейские прибыли на «Креол». Затем был поднят якорь и поставлены паруса. Все приказы отдавались шепотом, и многочисленная хорошо вооруженная команда судна действовала дружно и сла-

женно. Потом пришлось пережить тревожные минуты, пока бриг проходил под самым бортом французского фрегата и под пушками береговых батарей, стерегущих вход в порт. Наконец «Креол» оказался в открытом море.

Когда океанская качка стала заметной, комиссар встревожился и потребовал, чтобы его выпустили на палубу. Берег был еще ясно виден, но помощи оттуда ждать не приходилось. Взмешенный комиссар забыл о щедром угощении и потребовал, чтобы его немедленно отвезли обратно в порт, иначе Сюркуфа ждут большие неприятности. Стоявшие вокруг матросы с пистолетами и мушкетами, однако, не проявляли признаков страха, растерянности или желания подчиниться приказу.

Двадцатилетний капитан вежливо ответил комиссару, что именно нежелание подвергать себя большим неприятностям заставило его решиться на небольшую морскую прогулку. Более того, теперь он намерен вернуться за новой партией рабов к африканскому берегу, где и оставит комиссара и его спутников. Ибо тем, кто так заботится о свободе негров, несомненно, будет приятно провести остаток своих дней в их обществе. А пока «Креол» идет к Африке, он в полном распоряжении гостей, которые могут пользоваться его кухней, винным погребом и прочими услугами.

До вечера бушевал комиссар, но бриг держал курс в открытое море. Сюркуф ждал темноты, чтобы незаметно повернуть обратно: в его планы визит к берегам Африки не входил. К вечеру начался шторм, и комиссару пришлось пережить неприятные часы, когда бриг кидало с волны на волну. Это сделало комиссара более сговорчивым. Он разорвал уже заготовленное обвинение Сюркуфа в работорговле и похищении должностного лица и составил акт, в котором информировал губернатора, что тщательный осмотр судна доказал полную беспочвенность обвинений гражданина Сюркуфа в работорговле. Более того, когда случайно оборвался якорный канат и «Креол» был унесен в море, комиссар провел несколько дней в компании Робера Сюркуфа и может засвидетельствовать его высокий профессиональный и моральный уровень.

Сюркуф отпустил пленников через неделю. Он стоял у берега и торговался с правительством острова, пока не

получил полного прощения. Тогда он расстался с комиссаром.

Власти Реюньона выполнили соглашение: Сюркуф остался на свободе. Его лишь предупредили, что следующая попытка отправиться в Африку за рабами кончится плохо. А когда Сюркуф обратился к губернатору за разрешением на корсарство, тот отказал ему. Мальчишку можно было простить, но помогать ему губернатор не намеревался.

Сюркуф не стал спорить. Он снова вышел в море, но не на «Креоле», а на «Скромнице» — быстроходной шхуне водоизмещением менее двухсот тонн, вооруженной четырьмя шестифунтовыми пушками. Сюркуф решил все же стать корсаром, а «Креол» не был приспособлен для пиратских набегов — он был тихоходен. Решение, принятое Сюркуфом, ставило его в положение пирата. Поэтому в первые дни плаванья команда «Скромницы» — тридцать человек — не была в курсе планов капитана.

Чтобы не обострять отношений с губернатором, Сюркуф подрядился взять на Сейшельских островах груз риса и черепаховых панцирей. Но поблизости дежурили два английских корабля, и пришлось уйти в море, не взяв груза. Тогда Сюркуф и объявил команде, что собирается стать корсаром. Матросы полностью поддержали капитана, и Сюркуф направился на восток, потому что в западной части океана было больше английских военных судов, встреч с которыми Сюркуф избегал.

Долгое время никого не удавалось найти — то жертва была не по зубам, то ускользала от молодого пирата. Наконец догнали и захватили без всякого сопротивления небольшой английский корабль «Пингвин», который шел с грузом тика из Бирмы в Индию. Сюркуф посадил на него призовую команду и направил трофей своим ходом на Реюньон. Этим поступком Сюркуф объявлял друзьям и недругам, что намерен оставаться в рамках закона.

Следующий трофей Сюркуфа был куда более ценным, чем первый, — голландский корабль, груженный рисом, перцем, сахаром и слитками золота. Когда Сюркуф объявил, что голландец тоже будет отправлен на Реюньон, на «Скромнице» поднялся ропот. Сюркуф, однако, сумел убедить команду в том, что чистое пиратство уже изжило себя. Рано или поздно, говорил он, они попадутся и

погибнут. Зато как корсары они имеют право и на долю в добыче, и на убежище, и, наконец, на славу и уважение. Кораблю всегда нужна база и возможность распорядиться добычей. Но где можно продать восемьсот тонн риса и двести тонн перца, не возбудив подозрений? Пусть же торгует товарами французское правительство, и да здравствует республика!

Осмелев, Сюркуф взял курс на север, к устью Ганга, и 19 января 1796 года увидел там караван из трех судов. Два торговца следовали по фарватеру вслед за лоцманским бригом к Калькутте. Сюркуф поднял английский флаг и спокойно присоединился к каравану. Когда до лоцманского брига оставалось несколько метров, французы выстрелили из пушки, и лоцманы поспешили сдать: они никак не ожидали встретить врага у самых стен Калькутты. Не составило труда захватить и остальные корабли.

Лоцманский бриг был крепким, новым судном, и Сюркуф перенес на него пушки и свой флаг. Теперь уже четыре корабля, принадлежащих Сюркуфу, ползли по океану к Реюньону. Его собственная команда не была ослаблена отделением призовых групп, потому что на каждом из захваченных кораблей нашлось несколько моряков, согласных присоединиться к корсарам, и Сюркуф взял их к себе на борт.

Переименовав лоцманский бриг в «Картъе» — в честь земляка Сюркуфа, открывателя Ньюфаундленда, — капитан вновь отправился в путь и вскоре захватил большой корабль «Диана», груженный рисом. Приз был настолько велик, что Сюркуф решил не искушать судьбу и конвоировать его домой сам, тем более что он не имел вестей с Реюньона и не знал, добрались ли туда захваченные ранее корабли.

На следующий день, Впрочем, Сюркуфу пришлось отказаться от своего замысла: он увидел стоявший на якоре большой корабль под английским флагом, вооруженный множеством пушек. Казалось бы, Сюркуф должен был поспешить в открытое море: на борту брига оставалось менее двадцати моряков, остальные стерегли команду «Дианы». Но корсар решил извлечь выгоду из явной невыгоды своего положения. Дело в том, что большинство команды «Дианы» составляли ласкары — индийские матросы, которые славились как отличные моряки. Сюркуф

приказал немедленно перевезти часть ласкаров на «Картье» и заменил ими своих людей у парусов. Теперь его корабль управлялся пленными матросами, а все французы были готовы к бою.

Сюркуфу даже не пришлось поднимать для маскировки английский флаг. С «Тритона», как назывался английский корабль, сразу узнали калькуттский лодочный бриг и сигналами подозвали его поближе, чтобы узнать новости. Была середина дня, большинство команды и пассажиров «Тритона» находились внизу, прячась от палящих лучей полуденного солнца. Ветер почти совсем упал. Сюркуф понял, что его смелый план удастся как нельзя лучше. «Картье» подошел к самому борту «Тритона», и Сюркуф во главе девятнадцати пиратов неожиданно перепрыгнул на палубу англичанина. Первым делом пираты захлопнули люки, отрезав команду внизу, и обезоружили вахтенных. Сто пятьдесят человек попали в плен и двадцати.

Правда, в последний момент капитан и несколько офицеров из тех, кто был наверху, успели прыгнуть на шлюпку, спущенную у противоположного борта и потому не замеченную Сюркуфом. Однако шлюпка не успела отойти далеко. Огнем из пистолетов капитан и два матроса были убиты, остальные сдались.

На «Тритоне» было двадцать шесть пушек и много ценных грузов. Сюркуф был вынужден решать известную загадку о волке, козе и капусте, ибо с помощью двадцати спутников он должен был провести через половину океана три корабля с двумя сотнями пленников. Выиграл в этой ситуации капитан «Дианы». Сюркуф вызвал его к себе и предложил отпустить его за выкуп при условии, что он возьмет на борт команду и пассажиров «Тритона». Английский капитан тут же согласился на все условия и даже уступил Сюркуфу сверх договоренности часть ласкаров.

Через несколько дней показался Реюньон. На подходе к порту на обоих кораблях были подняты французские флаги: Сюркуф не хотел попасть под огонь своих же батарей. Брошен якорь. Молодой капитан приказывает спустить шлюпку, а сам внимательно смотрит, стоят ли в гавани его призы? Да, вот он узнает один корабль, другой, третий...

В тот же день Сюркуф был поставлен в известность



*Корсар Робер Сюркуф*

не забывшим недавнего унижения комиссаром полиции, что по приказу губернатора Маларте все его призы конфискованы и обращены в собственность республики, так как Сюркуф не является корсаром. Правда, ему объявлены прощение и благодарность за то, что с его помощью колония избегла голода и казна значительно обогатилась. Если же Сюркуф будет жаловаться, то губернатор распорядится арестовать его и судить как пирата.

Губернатор, видимо, рассчитывал на то, что пират смирится с потерей: Франция далеко, а большинство денег за продажу трофеев осело в карманах чиновников. Однако возмущенный Сюркуф не сдался и на первом же корабле отправился во Францию.

На его счастье, Директория весьма благожелательно рассмотрела его жалобу. Возможно, сыграли свою роль письма врагов губернатора, привезенные Сюркуфом, может быть, произвели впечатление цифры трофеев и обещания не меньших прибылей в будущем, да и сам Сюркуф мог произвести благоприятное впечатление на членов

Директории, нуждавшихся в средствах и желавших развить каперство в прежних масштабах, когда подвиги Жана Барта наносили значительный ущерб врагам Франции. Осудить Сюркуфа значило испортить отношения с другими корсарами, да и с судовладельцами, которые предоставляли корсарам корабли и снаряжение.

Сюркуфу были присуждены двадцать семь тысяч ливров из стоимости проданных товаров; в соответствии с законом были награждены и другие участники рейда. Основанием для такого решения было то, что Сюркуф в свое время по всем правилам обращался с просьбой выдать ему патент на корсарство и не получил его не по своей вине.

А Сюркуф, пока шло судебное разбирательство, влюбился в Мари Блез, красавицу из зажиточной бретонской семьи, и заявил, что намерен в дальнейшем жить на берегу, чтобы не выпускать из виду прекрасных глаз своей возлюбленной. Правда, счастье его длилось не столь долго, как хотел бы молодой пират, ибо его добыча значительно уступала состоянию семьи Блезов и другие соискатели руки Мари Блез, хотя и не были столь красивы и мужественны, как корсар, превосходили его богатством. Тогда Сюркуф взял с возлюбленной слово, что она дождется его, и в июле 1798 года отправился в поход на деньги, которые должны были удовлетворить претензии семейства Блезов.

Сюркуф покидал Нант на «Клариссе», специально построенной как корсарский корабль. «Кларисса» была сравнительно невелика, но очень быстроходна, вооружена четырнадцатью двенадцатифунтовыми пушками, и ее экипаж насчитывал сто сорок человек — испытанных моряков, рыбаков и контрабандистов. Старшим офицером был назначен младший брат Сюркуфа — Никола.

Будущий тесть приехал в Нант, осмотрел «Клариссу» и, убедившись в серьезности намерений Сюркуфа, пожелал ему доброго пути, поклявшись, что последит, чтобы невеста дождалась возвращения Робера. Комиссар Директории в Нанте торжественно вручил Сюркуфу документы, из которых явствовало, что он находится на службе республики в качестве корсара, а также набор республиканских флагов и вымпелов.

Несмотря на торжественные проводы и уверенность

матросов в том, что десятки английских кораблей сдадутся, как только увидят трехцветный флаг Сюркуфа, добыча избегала корсара. Желая оправдать свою репутацию, обычно осторожный Сюркуф приказал напасть на первый же английский корабль, встреченный у берегов Африки, несмотря на то что тот был велик и хорошо вооружен. Артиллерийская дуэль продолжалась три часа, и «Клариссе» пришлось покинуть поле боя, лишившись фок-мачты. К счастью для корсаров, англичане в этом бою также потерпели значительный урон и преследовать противника не стали.

Пришлось зайти в Рио-де-Жанейро, чтобы поставить новую мачту и паруса. Там же улыбнулось счастье. У берега был захвачен небольшой бриг, на который Сюркуф перевел офицера и шестерых матросов, приказав им вернуться на трофее в Нант и поведать о начале победного шествия по морям. С офицером Сюркуф отправил и письмо возлюбленной. Письмо написал младший брат: Робер ненавидел всяческую писанину.

Губернатор Маларте был вынужден принять своего врага и признать его документы. Сюркуф мог торжествовать: губернатор был вновь унижен.

В следующем году Сюркуф крейсировал у берегов Суматры. После тяжелого боя он захватил два английских корабля, потом задержал датский корабль (под предлогом того, что на его борту были товары, принадлежавшие англичанам), без единого выстрела овладел большим португальским судном с грузом пряностей и пошел в Бенгальский залив, где за четыре года до того столь блистательно победил «Тритона». Он полагал, что англичане будут искать его восточнее, а он тем временем сможет безнаказанно действовать у самых ворот Калькутты.

Сюркуфу действительно удалось захватить здесь два судна и отправить их на Реюньон, однако через месяц после начала действий у Ганга его выследил английский фрегат «Сибилла». Началась погоня, во время которой Сюркуф приказал бросить за борт часть пушек, чтобы облегчить «Клариссу». Наступила ночь, и в темноте «Клариссе» удалось скрыться от погони.

Эпизод с «Сибиллой» показывает, что Сюркуф, упоенный успехами, стал беспечнее относиться к опасности. Когда утром выяснилось, что «Кларисса» ушла от погони,

корсары сразу успокоились и, вместо того чтобы покинуть опасную зону, вернулись на старое место. И тут же, словно по волшебству, в лучах поднявшегося солнца показались паруса торгового корабля. Сюркуф приказал догнать его. Корабль поднял американский флаг. Тем хуже для него: если он идет в Калькутту, значит, торгует с англичанами. Сюркуф дал предупредительный выстрел и велел команде готовиться к abordажу. Американец послушно спустил паруса. Казалось, богатая добыча сама идет в руки.

Одного не учел Сюркуф: «Сибилла» не ушла далеко. Предупредительный выстрел, далеко разнесшийся по гладкой поверхности океана, был истолкован ее капитаном правильно: значит, корсар не бежал, а снова вышел на охоту. «Сибилла» бросилась на выстрел, и Сюркуф, узнавший издали паруса своего врага, оставил американца и повернул в открытое море.

Но и на этот раз Сюркуф не ушел из Бенгальского залива. Встречи с «Сибиллой» произошли 29 и 30 декабря 1799 года, а уже в первый день нового года корсар совершил удивительный по дерзости набег.

В Калькутте знали о присутствии Сюркуфа, и потому, когда английский корабль «Джейн» вышел в море, направляясь в Бомбей, он не решился идти в одиночку, и подождал, пока к нему присоединятся два больших корабля, следовавших тем же курсом. В устье Ганга тревогу англичан усилил американский корабль, капитан которого рассказал, как чудом спасся от французского корсара.

Так и шли все вместе. Днем встретили «Сибиллу», которая продолжала поиски Сюркуфа. Ночь прошла спокойно. На рассвете капитан «Джейн» увидел, что его корабль отстал миль на пять от двух других кораблей, и это его не очень беспокоило, потому что в случае опасности те всегда могли вернуться. И тут показался незнакомый парус. Незвестный корабль приблизился весьма осторожно. Это была «Кларисса». Поняв, что перед ним торговцы, Сюркуф направился к отставшей «Джейн», капитан которой тут же приказал палить из пушки, чтобы привлечь внимание остальных судов. Но те, хотя и слышали выстрелы, предпочли продолжать путь. «Джейн» была оставлена на произвол судьбы. На ней была всего одна шестифунтовая пушка. Неравный бой продолжился

до тех пор, пока на «Джейн» оставались ядра. Последний выстрел сделали, зарядив пушку мушкетными пулями.

Налетел неожиданный шквал, и большие английские корабли, все еще продолжавшие делать вид, что ничего не случилось, вынуждены были убрать часть парусов. Капитан «Джейн» приказал парусов не убирать. Казалось, «Джейн» вот-вот догонит трусливых спутников, но Сюркуф тоже не сбавлял хода и вскоре настиг и захватил «Джейн».

Сюркуф был горд этим боем, ведь он вел его на глазах больших английских кораблей и каждую минуту могла появиться «Сибилла» или какой-нибудь другой английский фрегат. Капитану «Джейн» Сюркуф великодушно вернул шпагу — тот сражался до последней возможности. Потом спросил: а что это за корабли на горизонте? Почему не пришли на помощь? Англичанин ответил, что это его соотечественники. Сюркуф сказал: «Если бы они попались мне в руки, я повесил бы их за предательство».

Вместе с «Джейн» и захваченным ранее кораблем, который дрейфовал в открытом море, ожидая корсара, Сюркуф пошел к Реюньону. «Кларисса» была сильно потрепана боями и непогодой, но тем не менее, когда на обратном пути встретились два американских корабля, Сюркуф предложил им сдаться. Один из американцев спустил флаг, другой после короткой перестрелки сумел уйти.

Сдав призы, Сюркуф поспешил в море. На этот раз ему пришлось оставить в порту «Клариссу» — ее ремонт требовал времени. Судовладельцы наперебой предлагали свои корабли удачливому корсару, и Сюркуф тут же вышел в море на «Уверенности», причем помимо команды из ста человек губернатор по собственной инициативе выделил ему двадцать пять солдат — лучших стрелков острова.

В это время отделился от Сюркуфа его младший брат. Он тоже решил попытать счастья и приобрел небольшой корабль для самостоятельного плавания.

Счастье не сопутствовало Никола Сюркуфу, который, схватив всего один корабль, в ноябре 1800 года был побежден в бою английским фрегатом и попал в плен к англичанам. Захватили англичане и «Клариссу», которая во второй половине года вышла в плавание под командованием другого корсара.

Робер же ушел на Иль-де-Франс, где переоборудовал

свое новое судно, чтобы можно было не опасаться английских фрегатов, и провел учения команды. Бенгальский залив патрулировали англичане, у Суматры дежурил американский фрегат «Эссекс» — возможности корсаров в Индийском океане с каждым днем сокращались. Поразмыслив, Робер отправился к цейлонским берегам. В первые же дни удалось захватить несколько английских судов, груженных пряностями и другими товарами. Трофеи были столь велики, что Сюркуф обратился к запрещенному методу: вместо того чтобы отводить призы во французские владения, он брал с них выкуп. Но даже при том, что несколько кораблей было отпущено, команда Сюркуфа уже через неделю уменьшилась почти вдвое. С этой командой удалось захватить большой, переделанный из военного фрегата и соответственно вооруженный английский корабль «Кент». В английских газетах помещались ужасные рассказы о зверствах Сюркуфа, но они были в основном домыслами газетчиков, не желавших примириться с безнаказанностью французского корсара.

Теперь можно было возвращаться домой и просить руки прекрасной Мари Блез. Распродав товары и получив свою долю, Сюркуф повел «Уверенность» к берегам Франции.

Свадьба Мари Блез с корсаром, капитал которого составлял два миллиона франков, состоялась в Сен-Мило. К этому торжеству гражданин Робер Сюркуф получил подарок от правительства Франции — патент на офицерский чин. Нельзя сказать, чтобы эта честь порадовала Сюркуфа, но его родственники были довольны, потому что уже двести лет высшим признанием заслуг корсаров Франции считалось внесение его в списки офицеров флота. Правда, в то время наступил мир с Англией и услуги Сюркуфа Франции не требовались. Однако мир был недолгим. Снова началась война, и Сюркуф был вызван в Париж, где стал одним из первых кавалеров ордена Почетного легиона. При личной встрече с Наполеоном Сюркуф получил предложение принять под своим командованием небольшую эскадру быстроходных судов для охоты за торговыми судами англичан в Индийском океане. Предложение было лестным, но корсар отказался. Далее в том, что командовать всем французским флотом в Индийском океане был назначен адмирал Линуа, а Сюркуф был

о нем низкого мнения. Наполеон не стал настаивать, тем более что Сюркуф обещал за свой счет вооружить несколько каперских судов и отправить их в море. Одним из кораблей командовал младший брат, которого удалось выручить из английского плена во время краткого мира.

Так Сюркуф остался во Франции и лишь стриг купоны с прибылей своих пяти кораблей. Но в 1806 году пришло известие о поражении адмирала Линуа и взятии его в плен англичанами. Как только Сюркуф узнал, что этот близкий друг губернатора Маларте потерпел поражение, он тут же вышел в море на специально оборудованном корабле водоизмещением четыреста тонн. Теперь, когда он был предоставлен самому себе, Сюркуф решил еще раз попытать счастья. На пути вокруг Африки Сюркуф, придававший большое значение подготовке экипажа, по несколько часов в день учил моряков стрелять из пистолетов и драться на шпагах. Он даже не пожалел денег на то, чтобы нанять специальных инструкторов, понимая, что в корсарском ремесле главное — уметь брать корабли на бордах.

Прибытие Сюркуфа в Индийский океан было встречено французами с энтузиазмом. К этому времени английская блокада практически прервала все связи с Европой, и французским владениям в Индийском океане угрожал голод. От Сюркуфа ждали, что он в одиночку прорвет блокаду и обеспечит острова продовольствием. И он постарался оправдать ожидания соотечественников. Уже само его имя было залогом успеха. Английские торговцы готовы были сдать Сюркуфу без боя, да и военные фрегаты предпочитали в одиночку не встречаться с ним.

За три осенних месяца 1806 года Сюркуф захватил и привел на острова четырнадцать английских кораблей с рисом. Опасность голода была устранена, а Сюркуф получил свою долю от продажи кораблей, которая увеличила его состояние еще на несколько сотен тысяч франков. Размер потерь англичан отражен в докладной записке калькутских торговцев английскому Адмиралтейству от 10 декабря 1807 года, в которой утверждается, что страховые компании были вынуждены уплатить собственникам английских кораблей, пострадавших от действий корсаров, почти триста тысяч фунтов стерлингов.

Но и англичане не теряли времени даром. Французские корсары, ободренные примером Сюркуфа, потеряли осторожность и вскоре один за другим стали жертвами английских военных эскадр. Кроме того, были потоплены либо взяты в плен почти все французские военные корабли, которые охраняли коммуникации или сами охотились за английскими торговцами. Военные силы французов уменьшились настолько, что губернатор приказал офицеру французского флота Сюркуфу передать свой корабль правительству в качестве военного фрегата. После этого, не в силах отказаться от мести старому врагу, он назначил Сюркуфа командиром изношенного линейного корабля «Карл».

Фрегат Сюркуфа ушел в корсарский рейд под командованием старого спутника и помощника Сюркуфа — Потье, а сам он скрепя сердце был вынужден перейти на «Карла». Формально трудно было жаловаться: мало кто из корсаров мог похвастаться тем, что в тридцатилетнем возрасте стал командиром линейного корабля. Унизительным было не назначение, а задание, которое получил Сюркуф.

Дело в том, что Потье нагнал у берегов Индии и после тяжелого боя захватил громадный португальский корабль «Зачатие святого Антония» водоизмещением тысяча пятьсот тонн с командой, превышавшей пятьсот человек. Сюркуфу было приказано отвезти пленных в Францию. Такое задание в момент, когда каждый французский моряк был нужен на месте, можно объяснить лишь ненавистью губернатора к счастливому корсару. Команда линейного корабля «Карл» была сбродом, сбитым с других кораблей, причем чуть ли не половина ее составляли португалы, которые в свое время попали в плен и согласились служить Франции. Сюркуф пытался убедить губернатора, что с такой командой и таким числом пленных на борту корабль скорее всего кончит свой путь в Лиссабоне уже в качестве португальского судна, а сам Сюркуф и его офицеры будут выброшены за борт. Губернатор отказался слушать Сюркуфа. Он не имел ничего против такого конца корсара.

Тогда Сюркуф принял вызов. 21 ноября 1807 года он вышел в море в сопровождении лоцманского судна. Как только корабль покинул бухту, Сюркуф приказал лоцману

скому судну подойти к «Карлу» и, угрожая утопить его, передал на борт маленького корабля большинство португальцев. Теперь опасность бунта уменьшилась.

Путешествие во Францию заняло больше года. Несколько раз Сюркуфу лишь чудом удавалось ускользнуть от англичан. К глубокому разочарованию губернатора, осенняя почта 1809 года принесла сообщение о том, что линейный корабль «Карл» под командованием Робера Сюркуфа благополучно прибыл во Францию.

С тех пор Сюркуф уже не выходил на корсарский промысел. Это не значит, что он полностью порвал со старым ремеслом. Он снаряжал за свой счет корсаров, подбирал команды, и считается, что девятнадцать его кораблей одновременно уходили в пиратские рейды. А когда в 1814 году был заключен мир, Сюркуф присягнул на верность новому королю и, сняв с кораблей пушки, превратил их в торговые суда. Несколько самых крупных из них, переоборудовав, он послал к Мадагаскару для торговли неграми. Декларация прав человека после реставрации была благополучно забыта, а рабы для сахарных плантаций требовались, как и прежде.

Сюркуф умер в 1827 году в окружении детей и родственников, будучи одним из самых богатых и солидных судовладельцев Франции. Он начал как работородец и кончил как работородец. Но об этом обрамлении его корсарской карьеры, выдвинувшей его в один ряд с такими знаменитыми пиратами, как Морган, Дрейк, Эвери и Жан Барт, часто забывают историки. И если Жан Барт был, безусловно, патриотом Франции, то Сюркуфа интересовали лишь деньги. И он их заработал много. Куда больше, чем те пираты, которые, как гласят легенды, закапывали сундуки с золотом на необитаемых островах.

\* \* \*

Эра вольных пиратов и корсаров, как мы уже отмечаем, продолжалась в Индийском океане всего несколько десятилетий. К середине XVIII века активность морских разбойников сходит на нет, и лишь наполеоновские войны вновь на короткое время вызывают пиратство к жизни.

В тропиках кусты и деревья растут быстро. За считанные годы покрылись молодой порослью руины вольного города Миссона и пиратских замков Мада-

гаскара. Прошло время, и сгладилась память о морских сражениях, abordажах, многодневных погонах. Но еще быстрее имена Кидда и Эвери стали достоянием легенд. Знаменитым пиратам приписывались подвиги, которых они не совершали, и клады на коралловых островах, которых они не зарывали. Не успели сгнить остовы налетевших на рифы пиратских кораблей, как первые кладоискатели, тщательно пряча истертые на сгибах карты, купленные по случаю в тавернах Кейптауна или Ливерпуля, стали высаживаться на берегах пустынных лагун и, отсчитав положенные двадцать шагов от кокосовой пальмы, вгрызаться лопатами и кирками в слежавшийся песок. Наступил трезвый и деловитый XIX век, однако именно в нем даже самым трезвым и деловитым из пиратов в этих качествах отказывали.

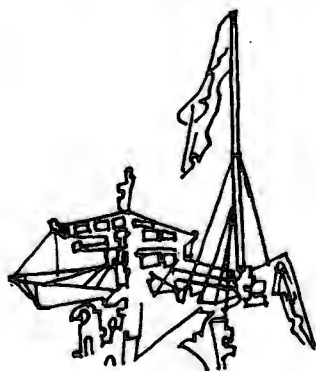
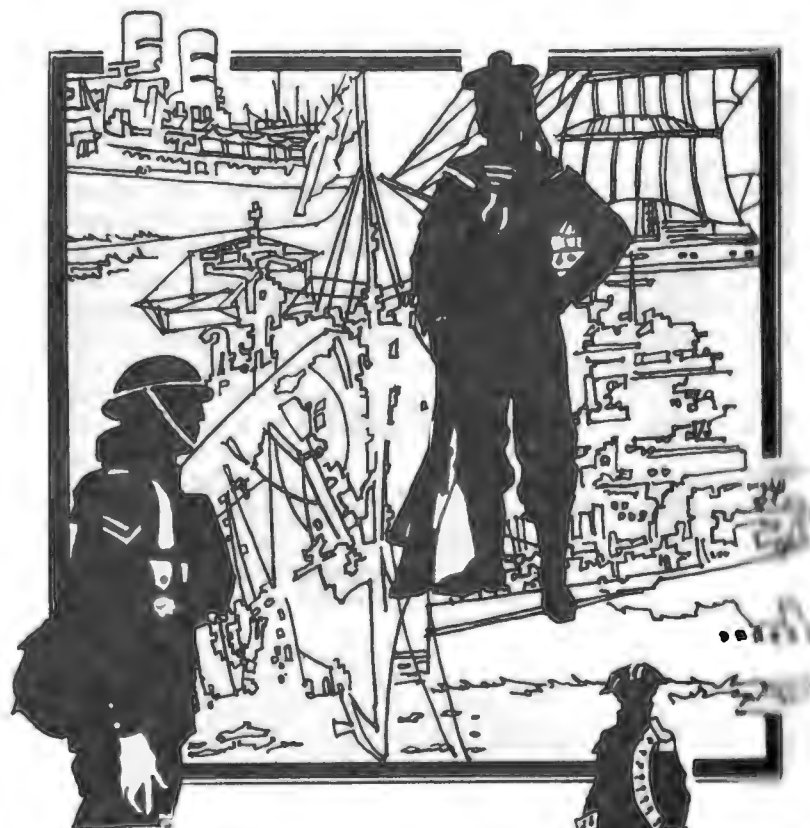
Мир Индийского океана превратился в колониальный бассейн, хозяевами в котором стали европейцы. Вольные пираты исчезли, им в этом мире делать было нечего. Их место заняли иные люди, дети нового века.



---

**Часть третья**

**ПИРАТЫ  
«ЦИВИЛИЗОВАННЫХ»  
ВРЕМЕН**



## **Два сценария для commodora**

Эпоха наполеоновских войн, ознаменованная в Индийском океане серией морских сражений, была началом новой эры в колониальной политике. Если в Европе кровопролитные битвы, которые вели французские армии в Австрии и Пруссии, на полях России и в горах Испании, не привели в конечном счете к существенным территориальным изменениям, то в Азии дело обстояло иначе. Наполеоновские войны оказались удобным предлогом для англичан, имевших к тому времени значительный перевес на море над соперниками, реализовать его в территориальных приобретениях. И действия отдельных французских корсаров, как бы успешны они ни были, изменить общей ситуации не могли.

К исходу наполеоновских войн Франция лишилась большинства владений в Индийском океане. То же случилось с Голландией — союзницей Франции.

Уже в 1800 году английская эскадра блокировала Батавию, однако для высадки сил не хватило. Попытки прибывшего на Яву в 1808 году в качестве генерал-губернатора горячего поклонника Наполеона маршала Дэнделса укрепить военное положение Нидерландской Индии, восстановить разгромленный англичанами флот, создать «туземную» армию привели лишь к разорению колонии и обострению отношений голландцев с независимыми и полунезависимыми султанатами.

В течение нескольких лет англичане ограничивались блокадой Явы, но в 1810 году генерал-губернатор Британ-

ской Индии лорд Минто получил из Лондона приказ овладеть последним крупным оплотом наполеоновской коалиции в Индийском океане. Идеологически этот шаг был подготовлен выступлениями крупнейшего английского колониального деятеля той поры Раффлза, тогда еще молодого, тридцатилетнего чиновника, который писал, что голландское управление на Яве и других островах крайне вредно, что англичане принесут с собой гуманное отношение к «туземцам» и обеспечат независимость местным султанам.

В начале августа 1811 года английский флот из семи кораблей, имея на борту более двенадцати тысяч солдат десанта, подошел к Батавии. Из-за ошибок бездарного французского генерала Жюмеля, который командовал обороной города, Батавия пала мгновенно. Голландский генерал-губернатор Янссенс (Дэндельс к этому времени был отозван в Европу) отступил в Центральную Яву. Но и там ему не удалось продолжить сопротивление: агитация англичан привела к тому, что «туземные» солдаты колониальной армии перебили многих голландских офицеров и генерал-губернатору пришлось просить мира.

Таким образом, к 1812 году англичане стали безраздельными господами всего Индийского океана. В их руки перешли Цейлон, фактории голландцев и французов в Индии, принадлежавшие Франции острова в океане и, наконец, Нидерландская Индия. И даже когда в 1816 году, после поражения Наполеона, часть захваченных колоний была возвращена их бывшим владельцам, это господство осталось неколебимым. Несколько десятилетий подряд законы в Индийском океане устанавливались Великобританией. В то время как французы, вернувшись на Реюньон, или голландцы, получившие обратно Индонезию, крупных приобретений в первой половине XIX века не сделали, Англия лихорадочно расширяла свои владения.

28 января 1819 года Раффлз в поисках места для новой базы в восточной части Индийского океана, которая контролировала бы торговый путь, ведущий в Китай и Японию, высадился на месте теперешнего Сингапура. Сюда был перевезен неудачливый претендент на джокорский трон Хуссейн и объявлен законным султаном. Хуссейну была назначена ежегодная пенсия, а англичанам получили право делать на острове что им вздумается.

«Сингапур может стать на Востоке тем, чем является Мальта на Западе», — сказал Раффлз, когда сделка была завершена. Он был прав.

На Азиатском континенте англичане параллельно с покорением еще независимых государств Индии продолжали расширять свою империю к востоку. Их очередной жертвой стала Бирма, первая война с которой, начавшаяся в 1824 году, привела к отторжению от этой страны нескольких приморских провинций. Пользуясь враждой между малайскими султанами, англичане приобретали все новые владения на Малаккском полуострове, присматривались к Борнео (Калимантану) и начали проникновение в Южные моря.

На этом этапе пиратство в том виде, в каком оно существовало еще в начале XVIII века, прекращается. Английский флот в Индийском океане стал настолько мощным, что бороться с ним пиратским кораблям было не под силу. С установлением мира исчезли и корсары. Британия надежно защищала свои владения.

Но пиратство полностью не исчезло. Оно приняло лишь новые формы и, как в XV—XVI веках, стало составной частью колониальной экспансии. В роли пиратов начинают выступать в первую очередь сами англичане, и пиратские акты служат средством к увеличению империи.

В 1826 году, после первой англо-бирманской войны, Великобритания отняла у Бирмы основные порты, кроме Рангуна — молодого города, стоящего у дельты Иравади, основной реки Бирмы.

Рангун быстро рос. Через него из Бирмы вывозили рис, тиковое дерево, шеллак, драгоценные камни. В Рангуне обосновалась большая международная колония торговцев и авантюристов, и первую скрипку в ней играли английские деловые люди. У купцов была одна цель — быстро любой ценой нажиться. Даже официальные английские власти этих своих подданных недолюбливали, и, когда некоторые из них предлагали свои услуги в качестве английских резидентов, из Калькутты неизменно следовал отказ.

Некто Крипс, обратившийся в Калькутту с такой просьбой в 1847 году, получил совет «удержаться от малейших попыток, которые привели бы к ложному

впечатлению, что Вы являетесь аккредитованным агентом британского правительства». Когда же возникла опасность новой войны с Бирмой, Крипс решил заработать на этом и привел в Рангун корабль с оружием, которое должно было быть употреблено против его соотечественников. Бирманский губернатор платить за этот подозрительный груз отказался, и тогда Крипс послал жалобу на него в Калькутту. Вскоре после этого случая лорд Элленборо, выступая в палате лордов, сказал, вспомнив, что бирманский губернатор объявил о премии в сто фунтов стерлингов за голову Крипса: «Я нисколько бы не пожалел, если бы губернатор получил возможность выплатить эти деньги».

Рангун часто обманывал радужные ожидания авантюристов. Бирманцы вели непрестанную войну с попытками купцов провезти контрабанду, обсчитывать чиновников, не платить налогов, нарушить правительственную монополию — поводов для конфликтов было более чем достаточно. Так продолжалось четверть века. Попадаясь на жульничестве или подвергаясь штрафу, купцы немедленно писали многоречивые жалобы британским властям в Индии, требуя присылки фрегатов. Жалобы шли не только на бирманских чиновников — купцы осыпали доносами и друг друга. Калькутта отмахивалась от этих жалоб, и торговцам было даже послано указание разбираться во всем на месте.

В начале пятидесятых годов, однако, торговцы почувствовали, что отношение к ним британских властей в Индии изменилось к лучшему. К этому времени была уже позади неудачная война в Афганистане, приведшая к гибели английского экспедиционного корпуса, победой англичан закончилась вторая англо-сикхская война, на остальных колониальных фронтах наступило затишье. Пришло время сделать следующий шаг в строительстве империи.

Изменение политики английских властей в Индии в отношении жалоб английских купцов прослеживается в это время весьма четко. Февралем 1851 года датирована жалоба торговца Поттера, который заявлял, что хотел построить в Рангуне верфь, вложил в это дело много времени и усилий, но бирманский губернатор, пригрозиив тюрьмой, потребовал с него крупную взятку. Поттер уверил,

что его потери в Бирме составили двадцать шесть тысяч рупий, и просил компенсации. Никаких действий в защиту Поттера не последовало. До сих пор неизвестно, действительно ли требовали с него взятку, или разозленный финансовыми неудачами торговец оболгал губернатора.

Прошло всего пять месяцев, и в Калькутту поступили жалобы от двух английских капитанов — Шеппарда и Льюиса. Капитаны были задержаны бирманцами, потому что против них были серьезные обвинения. Шеппард обвинялся в том, что убил бирманского лодмана, а Льюис — одного из членов команды. Вина обоих была доказана, но, поскольку они были британскими подданными, их лишь заставили уплатить штраф и выпустили из тюрьмы. И вот теперь капитаны, сообщая сумму штрафов, требовали компенсации вдвое большей.

Казалось бы, не в первый раз британские подданные сомнительной репутации утождают в бирманскую тюрьму и подвергаются штрафам. Прежде английские власти и пальцем не шевелили, чтобы им помочь. Однако сейчас Калькутта разражается заявлением: «Британские подданные и торговцы имеют, без сомнения, право ожидать, что они будут защищены своим правительством от несправедливости, насилия и вымогательства».

Декорации сменены. Сцена готовится для военных действий. А для них нужно оправдание, нужен предлог, пусть даже ничтожный.

Заняться урегулированием конфликта должен был английский комиссар, который сидел неподалеку, в порту Моулмейн, и заботился об интересах британских подданных в Бирме. Однако генерал-губернатор Британской Индии лорд Дальхузи решил, что лучше других разобран, кто прав, а кто виноват, сможет commodore Ламберт — заместитель командующего морскими силами Ост-Индской компании. Его и направляют в Рангун на фрегате королевского флота «Лисица».

Инструкции Ламберту были туманны, но никаких воинственных действий ему не позволялось. Приказ гласил: «Направиться в Рангун для поддержания договора в Яндабо и коммерческого договора 1826 года (договоры, явившиеся следствием победы англичан в первой англо-бирманской войне. — И. М.), потребовать полной компенсации за несправедливости и оскорбления, которым

были подвергнуты вышеупомянутые британские подданные».

Бирманцы были, мягко говоря, удивлены, когда 25 ноября 1851 года в реку Рангун вошла английская эскадра, состоявшая из трех парусных и двух паровых военных кораблей во главе с фрегатом «Лисица».

Первая официальная встреча коммодора была не с бирманским губернатором, а с английскими купцами, у которых появление эскадры вызвало небывалый подъем. Они поняли, что им представляется прекрасный случай потребовать от бирманцев возмещения за все, что было и чего не было.

Составление коллективной петиции из двадцати восьми пунктов, по которым купцы имели претензии к бирманцам, заняло целые сутки. Ламберт получил ее 27 ноября и на следующий день направил бирманскому двору ультиматум: сместить губернатора и вознаградить британских подданных. Выдвижение подобных требований не входило в данные ему инструкции, поэтому Ламберт решил на всякий случай подстраховаться. Уже на второй день по прибытии в Рангун он отрядил один из кораблей в Калькутту и на нем отправил своего переводчика с жалобами торговцев. В Калькутте удивились или сделали вид, что удивились. Переводчик объяснил свое появление следующим образом: «Коммодор, кажется, думает, что, когда генерал-губернатор Индии узнает о новых случаях дурного поведения губернатора Рангуна, он, генерал-губернатор, не будет считать удовлетворительным только решение дел Шеппарда и Льюиса, а может предпринять дальнейшие шаги».

На заседании Индийского совета инициатива коммодора встретила возражения. Жалобы торговцев были явным вздором и в большинстве надуманны, и члены совета высказали сомнение в необходимости и целесообразности новой войны. Ждали выступления самого генерал-губернатора. Казалось, он должен резче всех выступить против коммодора, ибо тот нарушил его письменные инструкции. Этого, однако, не случилось. Дальхузи заявил, что коммодор действовал «благоразумно», и члены совета были вынуждены замолчать.

Историки, которые описывают последующие события, обычно сваливают всю вину на «вспыльчивого» коммодора

ра. Нам же представляется, что из исторической канвы выпала хотя и гипотетическая, но весьма вероятная неофициальная беседа Дальхузи и Ламберта перед отплытием эскадры, во время которой коммодор получил от генерал-губернатора негласный сценарий разыгрываемого представления. Все поведение Дальхузи — начиная с самого факта посылки в Рангун целой эскадры (вряд ли она была нужна лишь для дипломатических демонстраций) до его речи на заседании совета — свидетельствует именно об этом.

В Рангун было отправлено письмо коммодору Ламберту: если ответ бирманского правительства вас не удовлетворяет, погрузите на суда всех британских подданных и произведите эвакуацию их из Бирмы. Однако неожиданно для Ламберта послание из бирманской столицы гласило: все требования коммодора приняты, губернатор смещен, претензии торговцев будут благожелательно рассмотрены.

Тогда начинается следующее действие. Сначала — по сценарию для зрителей. Генерал-губернатор выступает с речью, в которой выражает полное удовлетворение ответом бирманского правительства. Все хорошо, Ламберту пора отправляться домой. Идет уже январь, и делать ему в Рангуне больше нечего. И тут, очевидно, начинает вновь действовать второй, негласный сценарий.

Ламберт не уходит, он чего-то ждет, он недоволен благоприятным развитием событий. Прибывает новый губернатор. Ламберт, как уверяют, ожидал, что губернатор сразу отправится к нему на борт, чтобы засвидетельствовать свое почтение. На самом деле Ламберт этого ожидать не мог: Бирма все еще оставалась независимой страной. Тогда коммодор устраивает провокацию, послав к губернатору нескольких офицеров верхом на конях в полдень. Все эти детали немаловажны. Во-первых, по бирманским обычаям, нельзя въезжать верхом во двор губернатора; во-вторых, губернатор ведет прием только утром; в-третьих, приехал не сам коммодор, а подчиненные ему офицеры. Требование, с которым они явились, также было вызывающим: уплатить компенсацию в десять тысяч рупий.

Губернатор, как и следовало ожидать, офицеров не принял. Ламберт счел это оскорблением и сделал то, что должен был предпринять лишь в случае отрицательного

ответа бирманского двора: приказал всем британским подданным перейти на английские корабли.

Торговцы бросились на корабли, волоча тюки и сундуки с добром и деньгами. Ламберт тут же отправляет письмо британскому правительству: ввиду оскорбительного поведения нового губернатора по отношению к Великобритании он вынужден по инструкции, полученной от своего начальства, прервать отношения с Бирмой и объявить блокаду. Затем Ламберт совершает пиратский набег. Он давно уже присмотрел среди судов, стоявших у рангунских причалов, наиболее крупное, принадлежавшее бирманскому монарху. Судно было захвачено, взято на буксир, и с трофеем эскадры начала медленно продвигаться к морю.

Терпение бирманцев наконец истощилось. Ни угрозы блокады, ни отъезд торговцев, ни оскорбление губернатора — ничто так не поразило их, как пиратский акт, совершенный на виду у всего города. Впоследствии в официальных бирманских письмах и нотах не раз говорилось, что великая нация не может воровать чужие корабли. Бирманцы даже оставляли англичанам лазейку, ставя под сомнение, был ли Ламберт послом, за которого себя выдавал.

Пиратский акт был осужден английским правительством. Премьер-министр лорд Дерби с сожалением констатировал, выступая в парламенте, что коммодор Ламберт нарушил инструкцию, захватив торговое судно. А генерал-губернатор написал своему другу письмо, в котором говорилось: «Нет сомнения, что Ламберт, захватив королевский корабль в прямом противоречии с моими указаниями, стал непосредственной причиной войны».

Ламберт приказал эскадре остановиться в виду города Даллы. Губернатор Даллы, почтенный старик, дважды приезжал на фрегат и от имени бирманского правительства просил вернуть похищенное судно. Ламберт куражился. Сначала он требовал письменного извинения от губернатора Рангуна. Губернатор письмо прислал, но Ламберт оно не удовлетворило. Не откликнулся он и на приглашение рангунского губернатора возобновить переговоры. Но стоять дальше он не мог. Его корабли были полны беженцами, их надо было кормить и поить, дни шли, а повода к военным действиям все не было.

И тут повезло. В новом письме губернатор Рангуна, подтверждая свое желание встретиться с коммодором, предупредил его, чтобы он не уводил похищенный корабль в открытое море. Узнав о решении губернатора воспрепятствовать уводу корабля, Ламберт имел все основания обрадоваться: бирманские пушки были не чета английским. Коммодор сейчас же отдал приказ следовать вниз по реке к бирманским батареям, сторожившим устье.

Коммодор стоял на носу фрегата, с надеждой глядя в подзорную трубу на вал, скрывающий бирманскую батарею. Больше всего он боялся, что артиллеристы почему-либо не выполнят угрозу губернатора. Но тут над валом поднялось облачко дыма, и ядро, выпущенное из бирманской пушки, упало в воду. Ламберт с облегчением вздохнул и взмахнул шпагой, приказывая открыть огонь.

Два часа пушки английской эскадры обстреливали бирманские батареи, а когда полностью сровняли их с землей, перенесли огонь на торговые суда, что стояли у входа в реку, затем на доки и прекратили канонаду только тогда, когда уже не по чему было стрелять. Бирманцы потеряли береговые укрепления, несколько кораблей, доки и более трехсот человек убитыми.

На следующий день губернатор Рангуна, все еще надеясь на мирное разрешение конфликта, направил Ламберту новое письмо, в котором соглашался на все его требования. Коммодор не стал отвечать. Дело было сделано, и он взял курс на Калькутту.

Генерал-губернатор Дальхузи сурово осудил самоуправство Ламберта. Но никакого наказания коммодору не последовало. Тот остался на старом посту. Оба сценария продолжали дополнять друг друга.

Дальше все шло по обычным правилам колониальной войны. Дальхузи заявил, что письмо губернатора Рангуна (в котором тот соглашался на все требования англичан) не оставляет никакой альтернативы, кроме получения репараций силой оружия. И добавил: «Мы не можем допустить, чтобы нам где бы то ни было на Востоке указали на дверь».

Последовал еще один ультиматум, в котором, в частности, требовалась контрибуция в десять миллионов рупий (в нее входила и стоимость подготовки к еще не начавшейся войне). Бирманцы ультиматум приняли, однако

через несколько недель англичане все же высадились в Бирме и после короткой кампании отняли у нее все южные провинции.

А что касается двух сценариев и расхождений между указаниями commodору и его действиями, то любопытно, что в вышедшей через несколько лет «Синей книге» никаких разночтений между инструкциями и действиями нет. Если читать отредактированный текст, то окажется, что commodора никто не осуждал, а вел он себя как самый дисциплинированный корсар на государственной службе.

### **Белый раджа, «победитель пиратов»**

Внешность этого человека была романтической и в то же время внушительной. Было в нем что-то байроновское, и в его мозгу часто возникали грандиозные идеи и планы. Личностью он был незаурядной, сочетавшей авантюристические наклонности с любовью к естественным наукам. В общем, Джеймс Брук ни в коем случае не подходил ни под одну категорию колониального англичанина, и это сказалось на его карьере, сделавшей его одним из наиболее известных людей в Англии середины прошлого века.

Джеймс Брук, национальный герой, «победитель пиратов», белый раджа, основатель династии, был сыном зажиточного служащего колониальной администрации в Индии. Он не получил формального образования, а пользовался услугами домашних учителей. Молодым человеком будущий раджа поступил на службу в армию и отличился во время операций в Ассаме в первую англо-бирманскую войну. Полученное в 1826 году под Рангуном ранение заставило его покинуть военную службу. Некоторое время он провел в Англии, а в 1830 году отправился в Китай и на пути туда впервые увидел Малайский архипелаг.

«Красота Малайского архипелага, — пишет английский историк Холл, — и опустошения, нанесенные пиратами и междоусобными войнами, произвели на него столь сильное впечатление, что, когда умер его отец, оставив ему крупное наследство, он истратил это наследство на яхту «Роялист» водоизмещением 140 тонн, подготовил отборную команду и в 1839 году прибыл на Борнео и

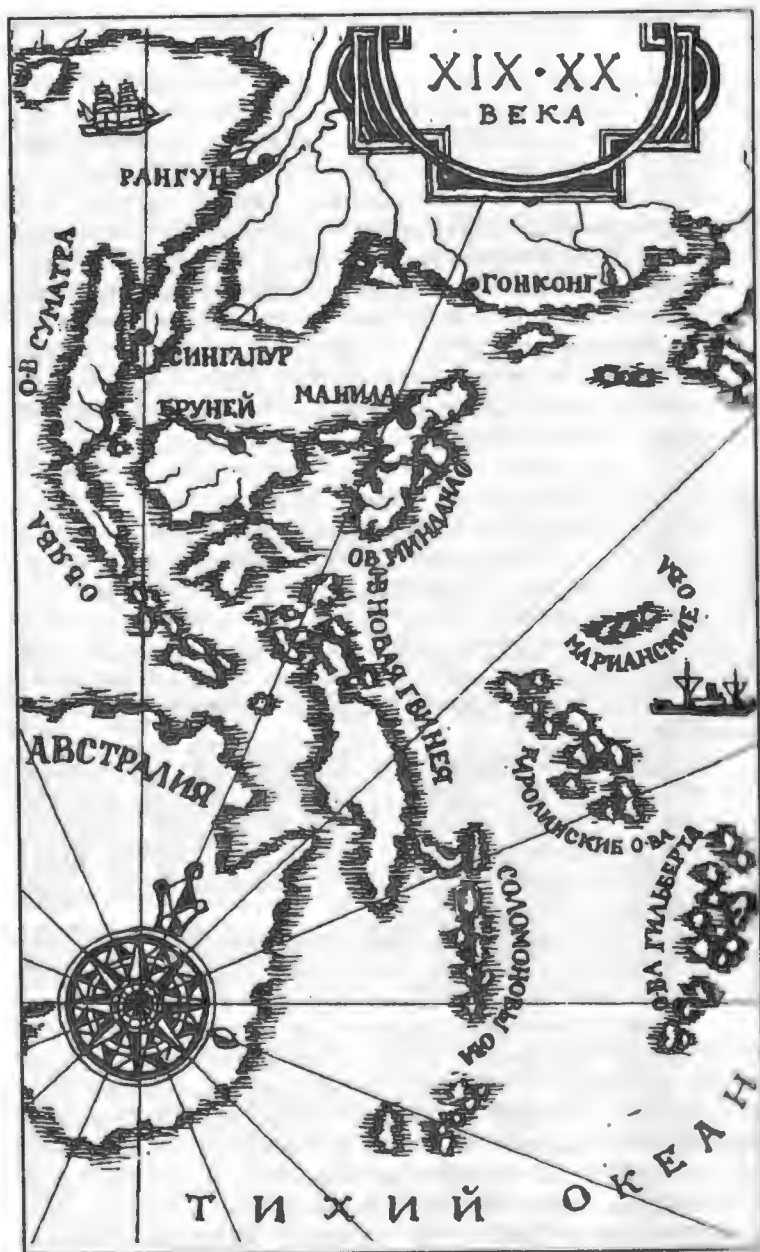
непосредственной целью вести исследования и научную работу».

О своем намерении вести исследования Брук писал в дневнике, который, как и положено дневнику политика, должен был скрыть от потомства его истинные намерения. В словах Холла есть очевидное противоречие: если Брук прибыл на Борнео (Калимантан), потому что на него произвели сильное впечатление опустошения, нанесенные пиратами и междоусобными войнами, то при чем здесь научные наблюдения? А если он прибыл для научных наблюдений на яхте с тщательно подобранным экипажем, то как же получилось, что за военную помощь в подавлении восстания дяде султана Брунея Муда Хашиму Брук получил от него право управлять областью Саравак на Северном Калимантане?

«Брук не только подавил восстание, но и завоевал преданность малайцев и даяков, которые долго страдали от плохого управления Брунея. После некоторой отсрочки, вызванной сопротивлением губернатора, он в сентябре 1841 года получил назначение и в следующем году был утвержден султаном. С заметным успехом занимаясь внедрением справедливого и гуманного управления на вверенной ему территории, Брук настойчиво пытался заинтересовать английское правительство в Брунее», — пишет далее Холл.

«Внедрение справедливого и гуманного управления» заключалось в том, чтобы установить мир и обуздать пиратов — морских даяков. И для того чтобы понять и оценить деятельность борца с пиратством Джеймса Брука и его племянника и наследника Чарльза Брука, надо обратиться к самому пиратству.

Узкие проливы между лесистыми берегами Малакки, Калимантана и Суматры более двух тысячелетий были оживленнейшей торговой дорогой, вдоль которой создавались и гибли десятки государств, по которой шли грузы из Римской империи в Китай, пряности с Молуккских островов, товары из Тямпы и Фунани, королевств Явы и Суматры, Цейлона и Индии. И испокон веку жители прибрежных районов, торговцы и отличные мореплаватели, не гнушались пиратством. Пиратство не было предосудительным занятием, как не было позором в средневековой Европе напасть на владения соседнего феодала.



Государства в этих местах порой боролись с пиратами, порой покровительствовали им. Пираты были неотделимы от торговли, они были, по выражению малайского хрониста, «блохами на собаке» — а какая собака без блох?

Перед появлением в этих местах европейцев пиратов держали в узде малаккские султаны и другие государи. Однако португальцы, а потом в еще большей степени голландцы нарушили привычное равновесие сил. Голландцы, упрочивая свое господство в Индонезии, уничтожали местные правительства и вносили дезорганизацию в веками установившиеся отношения. В расцвете своего могущества голландская колониальная держава могла преследовать пиратов, но к концу XVIII века голландцы уже потеряли монополию на власть в этом районе. Когда же в борьбу вмешалась Англия и начала одно за другим уничтожать государства Малакки, отряды пиратов усилились за счет оставшихся не у дел, разоренных и озлобленных малайских воинов и торговцев. Положение в проливах стало настолько серьезным, что европейцы не на шутку встревожились. В англо-голландском договоре 1824 года, по которому все острова к югу от Малаккского пролива входили в сферу влияния Нидерландов, а Малаккский полуостров — в зону преимущественных интересов Англии, говорилось: «Статья V. Их Величества согласны действительно сотрудничать в искоренении пиратства в своих владениях: они не будут предоставлять убежище судам, замешанным в пиратстве, и разрешать стоянку или продажу кораблей, захваченных пиратами, в своих портах».

Пожалуй, самыми известными и опасными для местного судоходства пиратами были моро, или илланы, с островов Сулу, входящих ныне в Филиппины. В тех же краях, на острове Минданао, обитали лануны, или «пираты из Лагуны». Эти племена, «викинги Южных морей», выходили на пиратский промысел, как выходят рыбаки на путину. Их подвижные и юркие прау водоизмещением до ста тонн, на которых помещалось по сорок—шестьдесят человек, стоями бродили у извилистых берегов, подстерегая добычу — небольшие каботажные суда. Большим европейским кораблям прау пиратов не были опасны, и английскому или голландскому судоходству они не мешали. Это также было одной из причин, почему европейцы

начали настоящую борьбу с местными пиратами лишь в XIX веке, когда перешли к упорядоченной эксплуатации колоний.

Прау пиратов расходились обычно в двух направлениях. Одни совершали набеги на Филиппинские острова, захватывая рабов и добычу. Испанцы неоднократно устраивали против них карательные экспедиции, сжигали деревни, но искоренить пиратство не могли. Вторым направлением набегов были Малаккский пролив, берега Суматры и Калимантана. Больше всего пиратов скапливалось на путях, ведущих в быстро растущий Сингапур — центр английского влияния и торговли. Сингапур словно магнит притягивал к себе суда из многих стран. Поэтому с каждым годом все больше пиратских прау собиралось на подступах к городу, и к началу тридцатых годов английская торговля уже начала ощущать убытки от пиратских нападений на мелкие суда, свозившие к Сингапуру сырьё. Явившись причиной роста пиратства в Малаккском проливе, англичане и голландцы стали его косвенной жертвой.

Значительной группой пиратов были также малайские морские разбойники с архипелага Риау-Лингта, острова Каримон и других островов у южного конца Малаккского пролива. Косвенное участие в пиратских набегах принимали владельцы этих островов. Получая долю с доходов пиратов, они давали им за это убежище и позволяли торговать в своих владениях рабами и добычей. Так развороченный колонизаторами мир пытался жить по своим древним законам и даже пользоваться обстоятельствами, созданными европейцами.

Договор 1824 года в течение ряда лет оставался в основном на бумаге. Голландцы боролись с малайскими пиратами, испанцы — с пиратами Сулу, но делали они это лишь в своих районах. Англичане же долгое время не могли обрушиться на неуловимых пиратов, потому что для этого надо было организовать патрулирование проливов, а лондонское правление Ост-Индской компании не желало тратить на это средства.

В начале тридцатых годов бугские и китайские торговцы не раз жаловались в Сингапур, что прекратят туда рейсы, потому что теряют слишком много джонок и сампанов. В 1832 году по просьбе китайских купцов им

было разрешено на собственные средства снарядить четыре военные джонки для охраны морского пути. Забеспокоились и европейские торговцы: цены на товары, привозимые в Сингапур, росли и доходы англичан ощутимо падали. В итоге родилась совместная петиция европейских и китайских купцов правительству Британской Индии об усилении охраны проливов. Такая же петиция в 1835 году была направлена в английский парламент.

Наконец в Малаккский пролив были направлены военный корабль «Андромаха», затем еще два военных корабля и три канонерки. В их задачу входила не столько охрана путей, сколько нападения на предполагаемые центры пиратства. Например, эти корабли совершили набег на остров Галанг и разрушили город на нем. Никто не намеревался найти мирный выход из положения — была объявлена война, и в этой войне пираты не имели шансов на победу.

С 1837 года в проливах постоянно дежурила английская эскадра, в том числе один пароход. Его появление открыло новую страницу в борьбе с пиратством: если от больших парусных судов пираты еще могли ускользнуть, пользуясь маневренностью прау, то против парохода, не зависевшего от ветра, они были бессильны. А для того чтобы английские капитаны не ленились, была введена цена за голову каждого пирата. Цена была достаточно высокой, и это привело к тому, что английские моряки сами стали заниматься пиратством: если не хватало пиратов, то можно было охотиться за мирными прау, тем более что и прау одинаковы, и люди на них одеты схоже.

Морские даяки — ибаны появились на севере громадного острова Калимантан примерно в XVI веке. Пришли они из южных районов острова и постепенно заселили верховья речек, впадающих в Малаккский пролив. Ибаны встретили на этих реках лишь разрозненные, родственные им по происхождению племена и постепенно ассимилировали их или вытеснили из речных долин. Лет через двести ибаны уже контролировали большую часть Саравака, за исключением прибрежных районов, где были малайские поселения. Ибаны разводили рис, охотились. Жили они в длинных домах, где размещался весь род или небольшое племя.

Это был гордый, непокорный народ, воины которого

наводили ужас на соседние племена. Ибаны были охотниками за головами: до недавнего времени юноша ибанов не мог считаться мужчиной до тех пор, пока не приносил домой голову врага. Выйдя из рек в море, ибаны скоро освоили мореходство настолько, что вошли в историю как «морские дьяволы», и это название сохранилось за ними в литературе до сих пор.

Когда небольшие прау ибанов стали выходить к побережью, чаще всего во время войн между племенами или набегов на врагов, малайские вожди начали использовать ибанов в своих интересах. Они указывали воинственным даякам, куда направить лодки, и забирали у них добычу, так как ибаны не интересовались ни шелком, ни пряностями. Для них главной ценностью были медные котлы, соль, оружие и головы врагов.

Вот с этими даяками и столкнулся Джеймс Брук.

За помощь, оказанную Муда Хашиму, Брук получил (хотя и не сразу, и не без возражений со стороны султана) право собирать налоги с Саравака. Для того чтобы понять значение этой привилегии, достаточно взглянуть на карту.

Если южная часть Калимантана принадлежала в прошлом веке голландцам, то северная треть острова подчинялась султану Брунея. Она была передана ему султаном Малакки еще до прихода португальцев, после распада островной империи Маджапахит в начале XVI века. Сам Бруней и расположенный неподалеку островок Лабуан составляли лишь малую часть султаната. К западу и востоку от Брунея лежали обширные области — Саравак и Сабах, населенные независимыми племенами, ни из которых власть брунейских султанов была чисто номинальной. А с ослаблением султаната, раздираемого борьбой нескольких партий малайских аристократов, связи между брунейскими властями и жителями внутренних областей Саравака настолько нарушились, что в Брунее вряд ли представляли себе, сколько у них подданных в Сараваке и чем они занимаются. Дань в Бруней поступала лишь с прибрежных деревень, и чиновники, назначенные султаном, не отваживались заглядывать в глубь острова.

Брук, обладавший небольшим отрядом, но громадным запасом энергии, должен был решить, как укрепиться в области, отданной под его контроль. У него было немало

недоброжелателей в самом Брунее, которые не без оснований опасались, что зря ему дали палец — он может отхватить и всю руку. Не хотели платить дань новому радже и малайские торговцы и владельцы прибрежных деревень. Тогда Брук решил припутнуть своих новых подданных.

В Сингапуре, куда он часто ездил, чтобы устроить торговые дела и заручиться поддержкой влиятельных лиц, Брук уверял торговцев и чиновников, что Саравак — гнездо самых опасных пиратов в малайских водах. Это было неправдой, потому что ибаны появлялись в море от случая к случаю, пиратство не было их основным занятием и ни в какое сравнение с настоящими пиратами они не шли. Тем не менее Брук не устал говорить и писать (а писать он любил — недаром им оставлено несколько томов мемуаров), что крестовый поход против «диких пиратов» — одна из основных целей его пребывания в Сараваке. Он утверждал также, что пираты действуют не сами по себе, а по приказу малайских торговцев, что покровительствуют пиратам придворные брунейского султана и даже, возможно, сам султан. Тем самым пиратами и пособниками пиратов Брук объявлял всех, кто был против его господства в Сараваке. Ибаны его интересовали менее всего, так как в торговле они не участвовали. Был, впрочем, у белого раджи план и относительно ибанов, который позже осуществился: зная, что ибаны — отличные воины, Брук рассчитывал со временем создать из них армию.

Готовясь к войне, Брук штурмовал Индию и Лондон требованиями признать его официальным представителем Великобритании, что дало бы ему возможность рассчитывать на английскую военную помощь. В этом ему помогали друзья в Англии, которые обивали пороги высоких кабинетов и заказывали статьи во влиятельных газетах, создавая романтический образ бескорыстного патриота. В Англии, охваченной угаром строительства империи, их агитация вызвала благожелательный отклик, и в ноябре 1844 года английское правительство признало Брука «британским агентом на Борнео».

Известие о том, что отныне он должностное лицо, Брук получил в марте 1845 года. Но и до этого он не терял времени даром. Сингапурские власти, правда, не

хотели оказывать ему поддержки, боясь осложнений с малайцами и голландцами. Последние с большим подозрением поглядывали на деятельность англичанина на севере принадлежащего им острова и присылали гневные ноты, указывая, что по договору 1824 года все земли южнее Малаккского пролива передавались Голландии. Голландцам отвечали, что географически Северный Калимантан расположен севернее Сингапура, но довод был неубедительным, потому что остров все-таки лежит к югу от пролива.

Не получив поддержки от официального Сингапура, Брук сблизился с капитанами английских военных кораблей и сумел уговорить одного из них, Генри Кеппела, командира восемнадцатипушечного фрегата «Дидона», отправиться в набег на ибанов. Кеппелу было обещано достаточное количество призовых голов даяков, чтобы обогатиться. И Кеппел решил рискнуть. Объявив начальству, что уходит бороться с пиратами к островам Сулу, он взял курс на Саравак.

Правда, вскоре выяснилось, что Кеппел не многим рисковал. Среди его начальников были друзья Брука, которые желали помочь ему в обход официальных каналов. Когда Кеппел вернулся в Сингапур, он не был наказан за самовольный поступок. Свидетельство тому — письмо Брука, где говорится: «К чести Кеппела, следует признать, что он совершил все на свою собственную ответственность, и я счастлив добавить, что он получил благодарность и одобрение своим действиям со стороны командующего».

«Дидона» с Бруком на борту вошла в гавань городка Кучинг — столицы Саравака — в мае 1843 года. По дороге туда встретили несколько прау, и Кеппел велел открыть по ним огонь. Лодки бросились врассыпную. Топя их одну за другой, моряки вылавливали людей из воды, чтобы представить их головы как трофеи. Но тут выяснилось, что в лодках были не пираты, а мирная делегация с островов Риау. Через несколько дней настигли еще три прау и убили двадцать человек. Неизвестно, какие из голов по возвращении Кеппел представил в качестве пиратских, зато известно, что Адмиралтейский суд в Сингапуре присудил команде «Дидоны» семьсот девяносто пять фунтов стерлингов награды.

В помощь Кеппелу Брук собрал отряд из местных малайцев и сухопутных даяков, и 11 июня 1843 года, когда фрегат подошел к устью реки Сарибас, пятьсот англичан и малайцев погрузились в шлюпки и лодки и начали подниматься по мелкой реке.

Ибаны уже знали, что на них идут англичане, и перегородили реку поваленными деревьями. Разобрав завалы, экспедиция достигла стоявшей на берегу крепостцы ибанов. Взять укрепление, однако, удалось лишь с помощью ибанов из враждебного племени. Брук и в дальнейшем всегда старался в своих экспедициях использовать вражду племен.

Удачный поход увеличивал шансы Брука в переговорах с султаном, у которого он намеревался выторговать новые области. Он записал в дневнике: «Хорошо бы получить еще дюжину речных долин за Сараваком». Единственное, что огорчало Брука, — это отъезд Кеппела.

Правда, через год Кеппел вернулся, и они с Бруком организовали еще одну экспедицию. Когда отряд осадил укрепление на реке Скранг, ибаны, воспользовавшись тем, что авангард отряда оторвался от остальных сил, забросали камнями и потопили лодки, а нападающих перебили стрелами. В этом бою ибанами командовал вождь по имени Рентап.

После этого карательного набега политика Брука на время изменилась. Его главным врагом становится султан Брунея, противившийся созданию империи Брука. В новых планах, в которые входила и смена султана (на эту роль Брук намечал своего друга Муда Хашима), белый раджа не последнее место отводил ибанам. В дневнике появляется запись: «Если придется остаться без всякой поддержки, я должен буду стать вождем даяков и с помощью моего влияния бороться с интригами. Канонерка, двенадцать больших лодок с шестифунтовыми пушками и ружьями да еще двести прау даяков станут внушительной силой, и эта сила может мне понадобиться в случае, если Муда Хашима в Брунее победят».

К концу 1845 года самые тяжелые предчувствия Джеймса Брука оправдались. Заговорщики, которых, возможно, поддерживал сам султан, убили Муда Хашима и его брата — единственных союзников Брука в Брунее. Брук сначала не мог поверить случившемуся. Когда же

никаких сомнений не оставалось, Брук разразился гневной тирадой против султана и его окружения: «Он убил наших друзей, верных друзей правительства Ее Величества, только потому, что они были нашими друзьями, — другого повода не было».

С легкой руки Брука султан Брунея объявляется покровителем пиратов, его ближайшие помощники — пиратами, а все сторонники независимости Брунея — «пиратской партией». А какие могут быть разговоры с пиратами? За пиратские головы платят фунтами стерлингов. Осечки быть не должно. И, как пишет Холл, «триумф пиратской партии в Брунее в 1846 году был кратковременным».

На помощь Бруку была прислана эскадра адмирала Кокрейна, в которую были включены все корабли, базировавшиеся в проливах. Войдя в устье реки, на которой стоит Бруней, Кокрейн и Брук предложили султану капитулировать. Султан не ответил, и английские корабли обстреляли город, высадили десант. После короткого боя маленькая армия султана была разгромлена, а сам он бежал. Когда через несколько дней султан сдался и принял требования англичан, ему было разрешено вернуться в столицу. За это пришлось подарить англичанам остров Лабуан, передать все права на Саравак радже Бруку и подписать унижительный договор.

Теперь Брук мог с триумфом отправиться в Англию. Он блистал на приемах, его портреты украшали страницы иллюстрированных журналов. Королева возвела раджу в рыцарское достоинство, а правительство назначило его «губернатором Лабуана, комиссаром и генеральным консулом при султанате и независимых вождях Борнео». Брук стал действительным хозяином части острова и мог рассчитывать на помощь британской короны в случае, если кто-нибудь ему не покорится.

Для дальнейших планов важно было и то, что у Брука появились в Лондоне весьма состоятельные поклонники и поклонницы, и то, что с ним в Кучинг ехали молодые люди, глядевшие с обожанием на раджу, а также многочисленные родственники, которые должны были обеспечить продолжение рода Бруков. Английское правительство, конечно, предпочло бы иметь в лице Брука просто исполнительного чиновника, но сам он видел себя родо-

начальником могучей азиатской белой династии. Впрочем, все награды и достижения отступали на второй план перед главным: вез его на остров военный фрегат королевского флота «Меандр», специально оборудованный для операций в устьях мелких рек и снабженный многочисленными шлюпками, каждая из которых несла на носу небольшую пушку. А командовал «Меандром» старый приятель, охотник за «пиратскими головами» Генри Кеппел.

Сингапурское начальство, однако, вновь начало ставить палки в столь отлично смазанные в Лондоне колеса. Едва Брук собрался полностью лишить независимости ибанов, как из Сингапура последовал приказ: фрегат «Меандр» передать в распоряжение командования для операций против настоящих пиратов, а не для улаживания личных дел раджи. Возвышению Брука в Сингапуре завидовали. В то время как чиновники тянули колониальную лямку, он выкроил себе княжество, да еще стал сэром.

После отчаянной переписки с Сингапуром и Лондоном и заявлений, что пираты вот-вот лишат Англию ее приобретений, Брук все-таки смог добиться своего. В июле 1849 года несколько паровых катеров и пароходов, а также двадцать союзных Бруку прау подошли к устьям Сарибаса и Криана. Всего в распоряжении Брука было более двух тысяч человек и несколько пушек.

Когда белый раджа узнал, что флотилия легких лодок ибанов вышла навстречу карательной экспедиции, решено было окружить морских даяков. Прау и катера Брука притаились у устьев рек, а пароход «Немезида» встал в открытом море так, чтобы в случае необходимости можно было двинуться в любой пункт боя.

Перед рассветом следующего дня при полной луне лодки ибанов проскочили засаду у устья Криана и неожиданно для себя столкнулись с основными силами Брука. Ослепив ибанов ракетами, Брук и его союзники начали стрельбу из орудий и ружей. В тыл ибанам ударили прау, таившиеся в засаде. Началась бойня.

Семнадцать лодок вырвались в открытое море, но здесь их уже поджидала «Немезида». Капитан парохода докладывал о том, что произошло далее: «Поравнявшись с ними, я дал бортовой залп картечью, а так как ближайшая прау была уже в двадцати-тридцати ярдах, то все члены

команды открыли прицельный огонь из ручного оружия. Мы продолжали преследование... и лишь некоторые из них в жалком состоянии смогли выбраться на берег, где стали легкой добычей для отряда туземных лодок под командованием мистера Стила из Саравака, который хорошо поработал, не мешая нашему огню.

Затем мы догнали пять прау, которые продолжали держать курс на Батанг Лупра, и настигли их по очереди залпами, осыпая картечью и пулями до тех пор, пока они не проплыли мимо нас, подобно беспомощным бревнам, и на них не осталось ни одной живой души, так как их команды были перебиты, если не успели броситься в море, надеясь доплыть до берега, но вряд ли кому-нибудь это удалось».

По заключению Адмиралтейского суда в Сингапуре, в бою участвовали две тысячи сто сорок пиратов на восьмидесяти восьми лодках, из них пятьсот были убиты. Английским морякам, принимавшим участие в бою, было вручено двадцать тысяч семьсот фунтов стерлингов награды. Однако впоследствии Джеймс Брук заявил, что лишь триста пиратов из трех тысяч семисот были убиты, но более пятисот погибли потом, пробиваясь сквозь джунгли домой и либо умерев от голода, либо попав в засады союзников Брука. Казалось бы, зачем Бруку преуменьшать потери пиратов, уменьшать число голов, за которые его помощники получили награды? Дело в том, что «миротворца» Брука обвинили в зверском избиении ибанов, и обвинили не даяки, не малайцы, а англичане. До сего дня английским историкам, благожелательно настроенным к Бруку, приходится защищать его так, как это делает, например, Холл: «Потери были бы по крайней мере втрое больше, если бы Брук сознательно не дал бежать большому числу людей».

Операция на этом не была закончена. Суда Брука поднимались по рекам, сравнивая с землей длинные дома ибанов. Имущество ибанов становилось собственностью белого раджи и его союзников; более того, Брук приказал отобрать все имущество (вплоть до гонгов, медных котлов и посуды) у тех племен, которые, живя неподалеку от реки, не мешали ибанам спускаться к морю.

Ибаны были разбиты и ограблены, но не покорены. Брук понимал, что походы против них можно продолжать

до бесконечности, но они все равно не сдадутся. Тогда Брук решил построить укрепления в устьях всех рек, на которых жили ибаны, и посадить в каждую из крепостей гарнизон малайцев во главе с начальником из числа молодых английских добровольцев. Крепости будут останавливать прау ибанов, если те решатся выйти в море, и не пропустят торговцев, которые захотят подняться к ибанам с моря. Из всех продуктов внешнего мира ибаны больше всего нуждались в соли. Если перехватывать соль, ибаны должны стать смиренными и покорными. Так Брук установил блокаду побережья Саравака.

И снова эпистолярная бомбардировка Англии. Брук доказывает своим союзникам и недругам, что эта идея исходит не от него, а от самих местных жителей: «Здесь все в один голос требуют, чтобы ими управляли европейцы. И они получают европейцев, если я смогу это организовать».

«Установление такого форта обошлось мне в значительную сумму денег и никакой выгоды мне не принесет. Вреретон встал во главе крепости, он живет без всякой моей помощи и полностью зависит от даяков, которые снабжают его так, как сочтут нужным. Но если судить по тому, что я о них знаю, они приносят ему дары по древнему обычаю».

Бруку было выгодно сообщать в Англию, что его молодые офицеры жертвуют всем, охраняя мирное побережье от пиратов, за что сами же пираты приносят им дары рисом и бананами. Это, однако, было неправдой. Не говоря уж о дани, которой были обложены окрестные племена и значительная часть которой шла комендантам крепостей, они тайно получали еще и жалованье от самого Брука. Узнали об этом лишь через много лет после смерти Брука, когда стали доступными его бухгалтерские книги. О содержании бухгалтерских книг известно очень немногим учёным, зато легенда о «бескорыстных цивилизаторах», придуманная Бруком, жива и по сей день.

Резкая критика в Англии варварских методов Брука, к которой присоединились и многие его бывшие соратники, привела все же к тому, что Бруку пришлось сложить с себя звание губернатора Лабуана и генерального консула. Более того, приехала комиссия для расследования деятельности белого раджи. Хотя она и оправдала его (не

оправдать Брука значило обвинить само правительство», но признала его не более чем вассалом брунейского султана и поставила на вид английскому военному флоту то, что он во время резни ибанов участвовал в бою наравне с союзниками Брука и этим уронил достоинство британского флага.

Брук был подавлен неблагодарностью родины, да и позиции его в самом Брунее пошатнулись: многие малайские вожди справедливо усмотрели в приезде комиссии и отказе Брука от почетных постов признак его ослабления. У них появилась надежда, что белый раджа в конце концов оставит их в покое.

Но до этого дело не дошло. Среди родственников, привлеченных славой Брука и поселившихся в Кучинге, был племянник Брука — Чарльз Энтони Джонсон, из династических соображений взявший фамилию дяди и известный в истории Саравака как Чарльз Брук.

Чарльз Брук был прирожденным авантюристом. И двенадцать лет он убежал из школы и поступил юнгой на корабль, в пятнадцать, будучи матросом на известном уже фрегате «Дидона», впервые стрелял по ибанам. В 1852 году он ушел из флота и прибыл ко двору дяди. В отличие от Джеймса Чарльз Брук был необразован, неотесан, не любил речей, приемов и прессы. Он согласился уехать в одну из крепостей в стране ибанов и там создавать могущество будущей державы Бруков.

В 1853 году Джеймс Брук привел войска из Кучинга и вместе с племянником повел их против Рентапа — того самого вождя ибанов, который нанес первое поражение белому радже. Бой не привел к победе, и Джеймс Брук, потеряв надежду победить Рентапа, хотел начать переговоры. Вот тут впервые показал себя Чарльз. «Я недолюбливаю деспотизм, — объяснил он свой отказ от переговоров, — но и терпимость по отношению к даякам должны иметь границы. Они ведь как дети: доброта и жестокость должны быть неразделимы в обращении с этим народом».

На следующий год более сильная экспедиция смогла взять приступом длинный дом Рентапа, вождь даяков был ранен, но успел уйти в горы.

Сидя в одиночестве в крепости, Чарльз придумал лозунг, которому и решил следовать: «Только даяк может убить даяка». Целый год он разрабатывал новую тактику,

набирал и обучал современному бою отряды. Пробный поход должен был состояться против ибанов одной из далеких рек, которые совсем недавно пришли из внутренних областей острова и еще не сталкивались с европейцами.

Армия Чарльза насчитывала около трехсот малайцев и две или три тысячи даяков, которым были обещаны головы врагов. Передвигалась армия по джунглям строем «птица», изобретенным Чарльзом. «Клюв» птицы состоял из надежного авангарда малайцев. Племена ибанов образовали «крылья», причем между крыльями также была прослойка малайцев, чтобы даяки не могли объединиться против «белого господина».

Поход был удачен. Чарльз доносил дяде: «Двадцать пять длинных домов разрушено. Объем захваченного имущества грандиозен. Пепел от сожженного нами риса достигал в некоторых местах фута толщины, и, когда мы уходили, дым еще не улегся».

Ибаны, перебитые во время этого похода, никогда не занимались пиратством и даже не выходили в море. Вся их вина заключалась в том, что молодому радже нужна была тренировка для будущих походов и добыча, чтобы наградить союзников. Союзным ибанам было дозволено отрезать головы врагам. Половина добычи, захваченной в деревнях, предназначалась молодому радже. По возвращении из похода он устроил аукцион, на котором продавались золотые украшения, медные котлы и другие «трофеи». Из этих средств Брук платил своей малайской гвардии.

После этой экспедиции усилилась рознь между племенами даяков. Ибаны, против которых был направлен удар, стали кровными врагами союзников Чарльза. Редкие стычки и засады в джунглях, о которых забывали, когда приходило время объединиться против общего врага, уступили место настоящим войнам. Чарльз добился того, чего не смог сделать Джеймс: даяки убивали даяков и руководил этим англичанин.

Сам Чарльз получал от этой опасной и нелегкой походной жизни, от возможности решать судьбы других людей почти садистское наслаждение. Он был настоящим «королем джунглей», и его именем матери пугали детей. Он сам писал об этом через несколько лет: «Наша

жизнь — не для семейного человека, имеющего вкус к светской роскоши или тихим вечерам у камелька. Самое радостное в нашей жизни — великолепная независимость от всех пут, связанная со значительной степенью власти и влияния на жизнь других представителей рода людского. Мы можем вместо тронов использовать вершины гор и обозревать широкие пространства дикого безмолвия, как халдеи смотрели на мир звезд».

Малограмотный пират в этих описаниях становится почти поэтом.

О Чарльзе и его «подвигах» было известно каждому в Сараваке и Брунее. Молодой раджа не собирался бороться со слухами. Он предпочитал быть ужасом всего острова, понимая, что такая слава здесь — половина победы.

В погоне за прибылью раджа Джеймс поощрял приезд в Саравак китайских кули, которые работали в шахтах и исправно платили налоги. К 1857 году их набралось более четырех тысяч, и они все чаще проявляли недовольство условиями жизни и труда. Одну попытку китайцев восстать Брук подавил, но выступление 1857 года застало его врасплох, и восставшие ворвались в Кучинг.

Сам раджа едва успел убежать из столицы. Несколько англичан были убиты, остальных взяли в плен.

Когда с пленными встретился предводитель восставших, один из англичан, требуя, чтобы их отпустили, сказал, что в противном случае племянник раджи будет очень недоволен. Наступила пауза. Свидетель этих событий описывает дальнейшее так: «При упоминании имени мистера Джонсона (то есть Чарльза Брука. — И. М.) воцарилось молчание и лица повстанцев стали бесстрастными. Они поглядели друг на друга, как будто только сейчас впервые вспомнили, что он, племянник раджи, был губернатором морских даяков и может напустить на них десять тысяч диких воинов. Наконец они пришли к решению послать ему письмо с просьбой не вмешиваться в их дела, а они обещали его не трогать». Письмо было отправлено, но события развивались так быстро, что Чарльз не успел на него ответить.

Пока он спешил к Кучингу на боевых прау, в гавань Кучинга вошел вооруженный пушками пароход Компании Северного Борнео. Огнем орудий повстанцы были изгнаны из города, и десант с парохода, объединившись с

освобожденными англичанами, начал преследовать плохо вооруженных и не умевших воевать шахтеров.

Тут и появились на сцене соблазненные богатой добычей и разрешением набрать сколько угодно голов наемники Чарльза Брука. По словам Чарльза, его армия провела свою работу «очень эффективно, хотя и не по правилам». Лишь небольшая часть шахтеров успела убежать в горы, и они погибли бы все, если бы не «предательство лесных даяков, которые пропустили китайцев через свою территорию».

На следующий день на разграбленном союзниками раджи рынке Кучинга толпились англичане и малайцы, наблюдая, как суровые воины ибанов высушивают над кострами головы повстанцев. Один из зрителей записал в дневнике: «Поджаривание голов было самым отвратительным событием в этом деле и заставило нас вспомнить, что все это — борьба одной группы дикарей с другой. Этот праздник отрицательно скажется на приобщении даяков к цивилизации и на росте благосостояния Саравака».

«Приобщение даяков к цивилизации», впрочем, вовсе не входило в планы Чарльза Брука. Они нужны были ему именно такими: суеверными, отсталыми, находившимися во власти древних примитивных обычаев, разобщенными на враждующие племена и потому послушными.

Однако Чарльз не мог забыть, что не все ибаны покорны ему. В верховьях Сарибаса еще правил Рентап — непобедимый вождь, к которому стекались недовольные. И, восстановив на троне дядю, Чарльз начал готовить новую экспедицию против Рентапа.

В поход против крепости Рентапа, расположенной на горе Садок, Чарльз повел более четырех тысяч человек на множестве лодок. На помощь к Рентапу подошли отряды ибанов из джунглей, но их все равно было в несколько раз меньше, чем нападающих. Кроме того, гвардия Чарльза, состоящая из пятисот малайцев, была вооружена ружьями, а защитники горы Садок — копьями и луками. Но на их стороне были джунгли, где они знали каждый камень, каждое дерево.

После длительной битвы Чарльзу пришлось с позором отступить. Был тяжело ранен его заместитель, и погибло много малайцев. Когда бегущая в беспорядке армия белого

раджи добралась до оставленных на берегу лодок, оказалось, что их унесло, когда внезапный ливень поднял уровень воды в реке. Последовало долгое путешествие вниз вдоль реки, во время которого таючая армия подвергалась атакам ибанов и теряла людей в мелких стычках и засадах.

Прошел еще год, и Чарльз вновь собрал армию для захвата крепости Рентапа. И вновь пришлось отступить.

В свой последний поход против Рентапа Чарльз Брук смог отправиться только в 1861 году, после того как с помощью интриг, обманов и карательных экспедиций Бруки сломили сопротивление малайцев в самом Брунее. Помимо увеличенной армии малайцев и ибанов Брук привел с собой большой отряд китайских кули, которые прокладывали в джунглях дорогу, и добыл пушку большого калибра, специально рассчитанную на то, чтобы разрушить укрепления на горе Садок. Кроме того, Чарльз смог поодиночке разбить союзников Рентапа и заставил их сложить оружие при условии, что в качестве контрибуции они отдадут ему все ценности племен.

На этот раз положение Рентапа было безнадежным. Армия Чарльза превышала его силы вдесятеро. С небольшим отрядом верных соратников Рентап прорвался сквозь кольцо осаждавших и ушел в дальние горы. Там он поклялся, что никогда больше не посмотрит в лицо белому человеку.

Джеймс Брук писал племяннику, назначая его своим наследником: «По сравнению с тобой мы все дети в управлении даяками». Подводя итоги деятельности Чарльза, первый раджа заявил: «Его задача была успешно завершена полным разрушением последних попыток пиратствующих малайских вождей и их сподвижников из числа даяков с Сарибаса и из других мест. Сначала ему удалось привлечь часть этих даяков на сторону закона и порядка, а затем использовать их в качестве инструмента правого дела для обуздания соплеменников. В результате берега Саравака так же безопасны для торговцев, как и берега Англии, и безоружный человек может путешествовать по стране без страха, что на него нападут».

Но дело было не в безопасности берегов. Бруки завоёвывали себе страну, и тут все средства были хороши.

Их держава просуществовала до конца второй мировой

войны, когда английское правительство взяло ее под свой контроль. И лишь в 1963 году Саравак стал независимым в составе Федерации Малайзии.

## **Капитан Хейс и другие «охотники за головами»**

Во второй половине XIX века борьба за колонии между европейскими державами, утихшая было после наполеоновских войн, разгорается вновь. Восстанавливает свои позиции Франция, вмешивается в схватку опоздавшая к началу дележа Германия. Не имея возможности вытеснить Англию и Голландию из их владений, новые конкуренты принимаются расхватывать те земли, которые ранее не привлекали европейцев.

Помимо Восточного Индокитая, где Франция быстро завоевывает прочные позиции, внимание начинают привлекать Африка и многочисленные острова Южных морей. Но островов тысячи, и власть европейских держав на многих из них чисто номинальная. В то же время на новых плантациях ощущается потребность в рабочих руках, на европейских рынках растет спрос на копру, перламутр и другие продукты островов. В результате в этом обширном мире возникают не менее обширные возможности для авантюристов.

Разбойничьи действия тех, кого называют пиратами Южных морей, по своим масштабам не могут соперничать с пиратством былых времен. Но в истории Океании эти пираты — авантюристы и работорговцы — сыграли существенную роль.

Расцвет весьма своеобразного симбиоза пиратства и работорговли в Южных морях приходится на вторую половину прошлого века, и, чтобы повествование об этом было более конкретным, попробуем, как делали раньше, выбрать героя, на примере которого можно представить суть явления.

Таким героем станет капитан Булли (Буйвол) Хейс.

Был он часто невезуч, но стал знаменитым. Бывают ведь знаменитые неудачники, преувеличенная слава которых настолько стойка, что переломить ее почти невозможно. Так в свое время случилось с капитаном Киддом — почти синонимом сказочно богатого и жестокого пирата.

Так случилось, хотя и в меньших масштабах, с капитаном Хейсом.

Черная слава Хейса расцвела уже после его смерти, когда бурная жизнь на островах стала отходить в область легенд.

В 1894 году в Лондоне была издана книга Рольфа Болдервуда под названием «Современный пират». Вскоре вышла книга Беке «Булли Хейс, пират». А в 1931 году английский писатель Бэзил Лаббок опубликовал книгу «Буйвол Хейс, пират Южных морей».

Из этих трех основных биографов капитана Хейса лишь Беке знал его лично. В своей книге, наполненной описаниями многих «жутких» приключений, он утверждал, что в течение четырех лет был у Хейса суперкарго. Однако, как выяснилось потом, это было ложью. Беке провел на шхуне Хейса шесть недель и был всего лишь пассажиром во время прозаического объезда Хейсом торговых пунктов, причем обманул капитана и предпочел исчезнуть.

Недавно австралийский историк Френк Ключи попытался проверить, насколько правдивы легенды о Хейсе, и с этой целью изучил подшивки газет середины прошлого века, объездил острова, встречался со старожилами. Результат был неожиданным: Хейс вообще не пират. Делая такой вывод, Ключи действовал по принципу классического суда: любое сомнение толковал в пользу обвиняемого. А так как все, что Ключи узнал о Хейсе, на девять десятых состояло из сомнений и тайн, то Хейс потерял пиратский оскал и превратился в не очень чистого на руку, но в остальном обычного дельца.

Очевидно, истина, как часто бывает, лежит посередине. Даже если отбросить фантастические вымыслы предприимчивого Беке и жаждущих сенсаций обывателей Сиднея и Сан-Франциско, в действиях капитана Хейса можно найти достаточно поступков, дающих основание считать его пиратом, работником и разбойником. Впрочем, он был ненамного хуже большинства своих коллег и друзей и даже уступал таким бандитам, как Росс Льюин и капитан Пиз.

В 1847 году восемнадцатилетний американец Уильям Генри Хейс нанялся матросом на парусник, который совершал рейсы из Нью-Йорка в Сан-Франциско вокруг

мыса Горн. У него уже был некоторый опыт — с детских лет Хейс работал на барже отца на озере Эри. К 1849 году, когда в Калифорнии началась золотая лихорадка, Хейс дослужился до боцмана, а вскоре, хотя и не имел диплома, — до третьего помощника капитана. Еще через два года он уже первый помощник на бриге «Кантон», который перевозит пассажиров из Америки в Австралию, где тоже началась золотая лихорадка.

«Кантон» привез в Сидней золотоискателей, совершил два или три рейса на Тасманию за деревом, а потом встал на прикол. Груза на обратный путь в Сан-Франциско достать не удалось. Решено было «Кантон» продать, но покупателя не нашлось. Хейс, который являлся не только первым помощником, но и совладельцем брига, предложил уйти из Сиднея с балластом и поискать счастья в других местах. 27 мая 1854 года бриг отплыл на Гуам, но после сорокасемидневного путешествия оказался в Сингапуре. Неизвестно, чем занимался «Кантон» почти два месяца, но важно, что именно в эти недели Хейс впервые познакомился с островами, на которых впоследствии развернулась его деятельность.

В Сингапуре «Кантон» все-таки был продан, и Хейс поспешил в Сан-Франциско, чтобы исполнить свою мечту — купить судно. В Сан-Франциско он отыскал старый барк «Оранто» водоизмещением сто пятьдесят тонн. Барк надо было отремонтировать, и Хейс, все деньги которого ушли на покупку, вступает в пай с удачливым золотоискателем Джеймсом Коллинзом.

Хейсу, который уже получил прозвище Буйвол, двадцать шесть лет. Он высок, красив, отрастил небольшую рыжую бородку, но респектабельным его не назовешь. Он похож на золотоискателей из рассказов Джека Лондона — сила, уверенность в себе, благородные поступки и широкие жесты сочетаются в нем с грубостью, жадной наживой и беззастенчивостью в выборе средств.

Отремонтированный барк был нагружен американскими товарами и отправился в Китай, где Хейс благополучно все распродал и должен был вернуться в Сан-Франциско, чтобы разделить прибыль с совладельцем судна. Однако в этот момент подвернулся соблазнительный случай, который оказал решительное влияние на дальнейшую карьеру Хейса.

В Сватоу на борт поднялся толстый китаец с длинной черной косой. Китайца сопровождали телохранители. После долгого вежливого разговора господин Тонг сделал предложение: отвезти в Сингапур партию китайских кули. Рейс обещал быть коротким и прибыльным, и Хейс раздумывал недолго. Через три дня «Оранто» отплыл в Сингапур. Трюмы и твиндек были набиты живым товаром.

В следующем году Хейс уже в Австралии. Там он занимается сомнительными сделками, а по его пятам несутся возмущенные кредиторы. В конце концов его корабль арестовывают и продают с торгов, но Хейс не унывает. Он отлично чувствует себя на берегу, находит время жениться и средства закатывать шикарные приемы. А когда, после долгих отсрочек, суд все-таки постановляет принять решительные меры против объявившего себя банкротом капитана, он тайком покупает билеты для себя и молодой жены на идущий в Америку пароход «Адмелла», причем просит одного из своих друзей распустить слух, что Хейс бежал на другом корабле. И пока кредиторы догоняют ни в чем не повинный корабль и обыскивают его, пароход, на борту которого находятся Хейсы, проходит совсем рядом. Наблюдая за происходящим, Хейс снисходительно объясняет попутчикам, что перед их взором разворачивается редкое зрелище — поимка пиратского корабля.

В Сан-Франциско Хейсу удалось отыскать судовладельца, который не знал о его сомнительной репутации и поручил ему свой корабль. Но через несколько дней после отплытия знакомые сообщили судовладельцу о дурной славе капитана, и перепуганный хозяин, несмотря на то, что на борту находился его агент, разослал в газеты письмо с просьбой арестовать Хейса. Все газеты от Рангуна до Гонолулу опубликовали письмо. По прибытии в Гонолулу Хейс был с позором изгнан с корабля, и молодоженам пришлось провести некоторое время на Гавайях, прежде чем какой-то миссионер одолжил им денег на проезд до Сан-Франциско.

В начале 1859 года Хейс вновь в Сан-Франциско. Неизвестно, на какие средства он там живет, но полгода о нем ничего не слышно. Всю весну и лето Хейс подолгу пропадает в порту. Но не у тех причалов, куда приходят чайные клиперы или большие пассажирские корабли. Он

встречает китобойцев, пьет с рыбаками, заводит знакомство с барменами. Сюда дурная слава Хейса не доползла. Для новых друзей Буйвол — богатый золотоискатель, который ищет подходящую посудину, чтобы заняться делом.

...«Эллениту» пора было списывать на слом, однако хозяин поставил ее на прикол в дальнем углу порта. Когда Хейс впервые поднялся на борт, он подумал, что этот бриг ему не подойдет. Но затянувшееся пребывание в большом городе, нужда в деньгах, тоска по просторам Южных морей — все это заставило его еще раз вернуться на «Эллениту». Цена была бросовой — восемьсот долларов, дешевле, чем дерево, из которого она была сделана. Хозяин согласился получить наличными пятьсот, а на остальные взял расписку. Пятьсот долларов — это все, что было у Хейса. Но он соорудил на бриге каюты для пассажиров, раздобыл новый такелаж, запаса продовольствием, нанял команду — и все в кредит. Разумеется, никаких возможностей расплатиться с долгами у него не было, но, вероятно, его это не очень беспокоило.

Узнав, что день отплытия назначен и пассажиры, большей частью золотоискатели, уже собираются на борт, кредиторы попытались наложить арест на судно. Хейс нанял адвоката и пообещал ему значительный гонорар, если он сможет хотя бы на сутки притормозить действия кредиторов. Когда на следующий день, часов в девять утра, кредиторы сбежались в порт, «Элленита» уже миновала Золотые Ворота. На совещании кредиторов было решено нанять и пустить вдогонку бригу портовый буксир. Но дул свежий бриз, и буксир возвратился к вечеру, так и не настигнув «Эллениты».

Жалобу в суд, опубликованную в газетах Сан-Франциско, сочинил адвокат Хейса, который не только не получил гонорара, но и остался в дураках, защищая мошенника. Кредиторы предъявили Хейсу иск на четыре тысячи долларов, и в тот же день иск был направлен в Австралию с таким расчетом, чтобы судебный исполнитель встретил Хейса в гавани Сиднея. Однако судебный исполнитель так и не дождался «Эллениты», и Хейс тут был ни при чем.

Удрав из Сан-Франциско, «Элленита» вскоре встрети-лась с неблагоприятным ветром и лишь 15 сентября, после

семнадцатидневного плавания, бросила якорь у острова Маун на Гавайях. Хейс продал взятые в Сан-Франциско бобы, картофель и лук и закупил сахар и кокосовое масло. Затем бриг пошел на юг, к берегам Зеленого материка.

Возможно, дряхлая «Элленита» и добралась бы до Австралии, но вскоре после отплытия с Гавайских островов она попала в шторм, и ее кое-как залатанные швы разошлись. К тому времени, когда «Элленита» пересекла экватор, вода поступала так быстро, что уже не только команда, но и все пассажиры, сменяя друг друга, непрерывно вычерпывали ведрами воду.

Ближайшей землей был архипелаг Самоа, куда Хейс и взял курс. Однако 16 октября стало ясно, что и до Самоа «Эллените» не дойти. Вода затопила трюмы, погубила груз, плескалась в пассажирских каютах. Капитан приказал сделать плот, так как в единственной имевшейся шлюпке все уместиться не могли: шлюпка была рассчитана на двенадцать человек, а на борту вместе с пассажирами было двадцать шесть. Пока сооружали плот, Хейс приказал перейти в шлюпку женщинам и детям.

Шлюпка, в которой кроме женщин должны были находиться капитан, помощник и еще несколько пассажиров, взяла плот на буксир. Хейс сошел с «Эллениты» последним. Палуба уже почти сровнялась с водой, и Хейс просто шагнул в шлюпку, а гребцы поспешили отстрестить от судна, чтобы не затянуло в воронку.

Ночью налетел шквал и порвал трос, соединявший шлюпку с плотом. С рассветом плот обнаружить не удалось, и Хейс поспешил в Самоа, куда прибыл через четыре дня. В то время на эти острова, формально независимые, претендовали несколько европейских держав. Борьба закончилась победой Германии, превратившей архипелаг в колонию и потерявшей его после первой мировой войны.

Потерпевшие кораблекрушение прибыли в Апию, главный город на Самоа, 16 ноября 1859 года. Там в американском консульстве Хейс под присягой дал показания о причинах и обстоятельствах гибели «Эллениты», а также сообщил, что жители деревни, куда по пути пристала шлюпка, украли у него мешок с деньгами. Неизвестно, насколько эти показания были правдивы, но ни с кем Хейс так и не расплатился, в том числе, несмотря на

судебный процесс, и с теми из пассажиров и членов команды, кто дал ему деньги на сохранение.

В Сиднее, куда Хейс прибыл с Самоа, его ждал судебный исполнитель с ордером на конфискацию «Эллениты». В последующие недели Хейс был занят. Его привлекли к суду по нескольким обвинениям, в том числе за попытку соблазнить во время путешествия пятнадцатилетнюю пассажирку, за отказ вернуть деньги пассажирам и так далее. Одновременно Хейс вел дискуссию в газетах, стараясь ответить на каждую статью, порочащую его имя.

От уголовных обвинений за отсутствием прямых доказательств Хейсу удалось избавиться, но пришлось сесть в долговую тюрьму в связи с иском кредиторов. В тюрьме, однако, он провел всего два дня. Он подал заявление о банкротстве, и, так как некому было поручиться за него и некому оплатить его долги, австралийские власти решили отпустить его на все четыре стороны.

19 января 1860 года Хейс вышел из тюрьмы. Имущество его состояло из секстанта, оцененного в тридцать шиллингов и не подлежащего конфискации как орудие труда. С планами разбогатеть на море пришлось временно расстаться, и Хейс становится... певцом. Присоединившись к бродячей труппе «Негры-менестрели», он больше года разъезжает по австралийским городкам. В начале 1861 года Хейс встречает старых друзей и рассказывает им, что мечтает вернуться в море и уже придумал, как это сделать.

Неподалеку от Сиднея жил на своем ранчо некий Сэм Клифт, попавший в Австралию в 1818 году не по доброй воле, а в качестве каторжника. С тех пор Клифт остепенился, стал одним из самых богатых овцеводов в округе и столпом местного общества. Вот с этим-то Клифтом Хейс и подружился. Больше того, в Хейса влюбилась дочь овцевода, и бывший капитан не стал утруждать ее рассказами о своей жене и детях, оставшихся в Сан-Франциско. Хейс обручился с мисс Клифт и в качестве подарка к предстоящей свадьбе получил барк «Лонгестон» водоизмещением триста двадцать восемь тонн. Так Хейс снова стал капитаном.

Вскоре Хейс, сопровождаемый напутственными пожеланиями старика Клифта, юной невесты и друзей-певцов, погрузил в Ньюкасле уголь и ушел в Бомбей. Но до Бомбея он не добрался. Через три месяца в газетах

различных портов появилось письмо, подписанное делами Батавии. В нем говорилось, что некоторое время назад в Батавию прибыло из Австралии судно «Лонгестон». Оно выгрузило там уголь и подрядилось отвезти в Сингапур груз на общую сумму сто тысяч долларов. Как только «Лонгестон» вышел из порта, купцы, доверившие капитану Хейсу груз, спохватились: а не тот ли это Хейс, о котором столько говорили год назад? Оказалось — тот Хейса принялись разыскивать, чтобы получить груз обратно. Но тут следы потерялись. И никто не знает, что он делал в течение следующего года. Ясно только, что он не вернулся в Сидней, не женился на мисс Клифт, не вернул батавским купцам их сто тысяч долларов.

Вероятнее всего, в те месяцы, когда никакой информации о Хейсе не поступало, он курсировал в Южно-Китайском море вдали от бдительного ока судебных исполнителей. Лишь одно из приключений Хейса того времени стало достоянием гласности.

В период своих незарегистрированных плаваний на «свадебном подарке» Клифта Хейс зашел в Китай, где купил на борт несколько сотен кули для плантаций в Северной Австралии. Помимо платы за провоз кули он получил еще по десять долларов с головы для того, чтобы уплатить таможенникам иммиграционный сбор. Платить Хейс не хотел и потому придумал следующее.

Когда «Лонгестон» приблизился к порту назначения, Хейс велел пригнать трюмы. Перепуганные кули выпали на палубу и сбились там. Трюк был совершен в тот момент, когда на горизонте показался торговый корабль (по другой версии, портовый буксир). Хейс подал сигнал бедствия и, когда судно подошло ближе, сообщил, что скоро пойдет ко дну, но, беспокоясь за судьбу не умеющих плавать пассажиров, он просит принять их на борт, за что заплатит по три доллара с головы спасенных. Как только корабль с китайцами на борту скрылся с глаз, заработали помпы, были подняты паруса и «Лонгестон» взял курс в открытое море. Так Хейс избежал нежелательной встречи с портовыми властями, выполнил обязательство доставить кули до места назначения и прикарманил несколько тысяч долларов портовых сборов.

Конечно, действия Хейса кажутся почти невинными по сравнению с бандитизмом его предшественников, но

времена изменились. Эскапады Хейса довольно быстро получили широкую огласку, за ним охотились, его преследовали, что, впрочем, не мешало ему продолжать свою деятельность в течение многих лет.

Неизвестно, где и как Хейс расстался с «Лонцестоном» и почему он через год вновь оказался на берегу в роли страдного певца. Потом будут новые корабли, катастрофы, еще одна женитьба, крушение корабля, при котором погибнут его жена и ребенок; некоторое время Хейс будет владельцем театра на приисках в Новой Зеландии и, наконец, станет работорговцем. Но для того чтобы понять, как могла развиваться и процветать работорговля в конце прошлого века в Южных морях, следует вернуться на несколько лет назад.

\* \* \*

Среди австралийских богачей сороковых годов XIX века выделялся некий Уильям Бойд. Бывший биржевой маклер, он появился в Австралии с небольшим флотом из двух пароходов и трех яхт и начал заниматься китобойным промыслом и скупать землю. К 1844 году он был уже владельцем более двух миллионов акров пастбищ, разводил овец и экспортировал шерсть в Европу. В то время пастухам и другим рабочим в Австралии было принято платить тридцать фунтов в год. Бойд срезал зарплату втрое.

Сэмюэл Сидней в книге «Три колонии Австралии» пишет: «Бойд был настолько непопулярен среди рабочих... что не осмеливался один посещать свои фермы, и полицейский магистрат выделил для него наряд полиции, сопровождавший Бойда во время ежегодных объездов».

Ни австралийцы европейского происхождения, ни аборигены работать на Бойда не желали. Тогда Бойд решил поставить на широкую ногу похищение жителей Южных морей, которым за работу можно было почти ничего не платить: островитяне, как правило, даже не знали еще, что такое деньги.

Вскоре Бойд разорился на своих спекуляциях, но ввоз рабов в Австралию не прекратился. Новым толчком к этому послужила гражданская война в США. Боевые действия шли большей частью в хлопкопроизводящих

районах, и производство хлопка резко сократилось. Однако мировые потребности в хлопке росли, и начался хлопковый бум, на котором наживались плантаторы Австралии. Сложилась парадоксальная ситуация: борясь с рабством у себя дома, американские республиканцы способствовали развитию рабства в Южных морях. Спрос на дешевую рабочую силу не прекратился и после окончания хлопкового бума. Хлопковые поля в Квинсленде были перепаханы и засажены сахарным тростником. И снова потребовались рабочие.

Наиболее одиозной фигурой из плантаторов-рабовладельцев Австралии был, пожалуй, капитан Таунс, имевший помимо больших плантаций и собственный флот. Принадлежавшая ему шхуна «Черный пес» считалась самым быстроходным судном в Южных морях. Таунсу в его начинаниях помогал Росс Льюин, бывший английский военный моряк, самый крупный «специалист» по добыче рабочей силы. И если сегодня пишут о работорговле в Южных морях, то обычно вспоминают Хейса, Льюина и Пиза — зловещую тройцу, проклятую писателями и историками. А Бойд и Таунс, которые финансировали пиратские налеты, остались в памяти австралийцев как пионеры, закладывавшие основы благосостояния материка. И честь Таунса даже назван город — Таунсвилл.

Сохранились документы, связанные с одним из рейсов принадлежавшего Таунсу корабля «Дон-Жуан». Командовал кораблем капитан Грубер, а в качестве главного вербовщика выступал Росс Льюин. Любопытно привести выдержку из инструкций Таунса, которые в отличие от устных указаний могли стать достоянием гласности и потому отличались фантастическим лицемерием.

«Сначала вы посетите те острова, которые вам знакомы, и объясните туземцам, в чем состоит ваша задача, а именно нанять для меня от пятидесяти до ста мужчин. Я предпочитаю парней от 14 до 18 лет. Но в партии должны быть и экземпляры постарше, которые могли бы влиять на молодежь в момент вербовки. Вербуй людей, точно объясняйте им, что они должны будут делать: работать на хлопковых плантациях. У них будут хорошие хижинки и добрый господин, который их будет защищать, и обещайте, что возвратите их через двенадцать месяцев домой, а может, даже и через шесть месяцев, и что вы все время

будете находиться вместе с ними, чтобы переводить для них и все им объяснять, и что им будут платить товарами и вещами из расчета десять шиллингов в месяц... В заключение я напоминаю вам о моем искреннем желании, чтобы с туземцами обращались с максимальной добротой и чтобы ни в коем случае ни один из членов экипажа не позволял себе по отношению к ним дурных поступков. Я буду удовлетворен, если вы раздобудете пятьдесят мужчин и мальчиков, но еще более буду доволен, если вы привезете семьдесят штук, разумеется, если судно сможет перевезти такое количество с комфортом, и я ни в коем случае не разрешаю перевозить туземцев в тесноте».

Помимо инструкции капитаны вербовочных судов Таунса снабжались письмами к миссионерам. В этих письмах Таунс представляет себя в качестве ближайшего помощника миссионеров, намеренного предоставить «туземцам» возможность пожить в цивилизованных условиях: «Я сделаю больше для цивилизации туземцев за год, чем вам удастся сделать за десять лет. Они воочию убедятся, что представляет собой цивилизация, и постараются следовать этому примеру».

В действительности, однако, и сами методы вербовщиков, и условия, в которых перевозили островитян, а затем содержали их на плантациях, были настолько бесчеловечны, что правительства штатов Австралии с середины шестидесятых годов были вынуждены принимать меры, направленные на успокоение общественного мнения. Например, в 1868 году правительство штата Квинсленд издало Акт о полинезийских рабочих (к этому времени называемых обычно «канаками»), в котором старалось упорядочить вербовку, перевозку и использование островитян. Однако случай с кораблем «Дафни» в 1869 году показал, что этот указ не более чем пустая бумажка. Это вынуждена признать, в частности, Австралийская энциклопедия, которая говорит, что «недостатки Акта явственно обнаружались в знаменитом деле “Дафни”».

В апреле 1869 года британский паровой фрегат «Розарио» стоял на якоре у островов Фиджи. Фрегат должен был наблюдать за порядком в Южных морях, защищать интересы Великобритании и следить за происками европейских конкурентов. В обязанности его входил и досмотр кораблей, которые могли показаться подозрительными.

Капитану Пальмеру показалась подозрительной шхуна «Дафни» водоизмещением меньше пятидесяти тонн. Капитан шхуны Даджет и его помощник Причард (партнер Росса Льюина) предъявили документы, согласно которым правительство штата Квинсленд поручало им завербовать и привезти пятьдесят «туземных» рабочих. Когда капитан Пальмер и сопровождавший его британский консул вошли на борт «Дафни», они обнаружили, что «шхуна была оборудована, как африканское работоторговое судно. В трюме помещалось сто туземцев, все они были совершенно голые, там не было даже ни единой циновки. Трюм был разделен на загородки, как для перевозки свиней, и, что удивительно, оказалось, что его инспектировал и выпустил в море правительственный чиновник штата Квинсленд».

В трюме площадью пятьдесят квадратных метров сто человек были заперты в течение двадцати одного дня!

Британский офицер был шокирован столь откровенным бандитизмом. «Дафни» была конфискована, капитан и вербовщики арестованы. Но по прибытии в Австралию работоторговцы были выпущены до суда на свободу, и прокурор информировал Пальмера, что сомневается, удастся ли их осудить. Когда начался процесс, адвокат поведал слушателям и судьям, как несчастные «туземцы», которых злобный английский капитан выпшвырнул со шхуны, плыли за ней, цепляясь за канаты, и умоляли не отправлять их домой, а отвезти на плантации. К концу первого дня заседания всем стало ясно, что виноваты не работоторговцы, которые хотели, чтобы «туземцы» пожили в цивилизованной обстановке, а капитан Пальмер. Способствовало общей обстановке, пишет Пальмер, и то, что капитан «Дафни» Даджет являл собой трогательное зрелище — он был высоким стариком с длинными белыми волосами и настолько благородной осанкой, что казался скорее миссионером, нежели капитаном дальнего плавания.

Процесс кончился тем, что рабы были признаны бережливыми рабочими, которые ехали в трюме, потому что там было теплее и спокойнее. Возмущенный капитан Пальмер апеллировал в Вице-Адмиралтейство, находящееся в Австралии, однако оно, поддержав приговор суда, приказало к тому же взыскать с Пальмера судебные

издержки. Капитан вернулся в Англию и в свободное от вахт время написал книгу «Похищение в Южных морях», в которой описал все как было. Его гневное перо не пощадило ни плантаторов, ни сиднейских торговцев, ни государственных чиновников. Правительство Квинсленда было оскорблено, и в результате длительной тяжбы капитану Пальмеру пришлось дать обязательство изъять из книги при последующих изданиях наиболее острые места. Капитан надеялся, что судебные издержки с него все-таки не взыщут: как-никак капитан королевского флота. Однако издержки в размере ста семидесяти девяти фунтов пяти шиллингов и пяти пенсов взыскали.

\* \* \*

Капитан Хейс, которого мы оставили в тот момент, когда он решил заняться работоторговлей, купил бриг «Рона» и завязал деловые отношения с Пизом и Льювином. Если Льювин был новым знакомым, то Пизу Хейс помог в Китае за несколько лет до того.

Капитан Пиз начинал свою карьеру, по крайней мере более или менее документированную ее часть, командуя китайским патрульным судном, которое должно было бороться с прибрежными пиратами. Уверяют, что Пиз нашел с пиратами общий язык и не мешал им, получая за это часть добычи. Если же кто-либо осмеливался встать у него на пути, то расправа была короткой. Однажды Пиз захватил китайскую джонку и выбросил за борт всю команду, за исключением капитана и его помощника. Привязав их за косы к мачтам лицом к лицу, он вручил им ножи и приказал драться до смерти. Когда они отказались, Пиз велел поймать двух крыс и привязать их к животам пленников. Испуганные моряки предпочли бой, и, когда один из них погиб, победителя выкинули за борт. Но Пиз не учел, что израненный китаец сохранил достаточно сил, чтобы доплыть до берега. Там его, полуживого, подобрали, и он успел перед смертью все рассказать. Пиза выгнали со службы и отняли все награбленное добро. Когда капитан Хейс через несколько месяцев был в Шанхае (очевидно, это случилось в темный период крейсерства на «Лонцестоне»), он встретил на улице оборванного, нищего Пиза, и они плавали вместе

до тех пор, пока Пиз не украл в Гонолулу шхуну «Водяная лилия».

Свой первый вербовочный рейс Хейс совершил на остров Ниуэ. Сюда Хейс заходил и раньше и даже оставил на берегу своего агента. Народ здесь жил мирный, и озлобление против работорговцев, распространившееся вскоре на всех «белых», еще не овладело островитянами. На этом и строилась тактика Хейса.

Корабль бросил якорь, и через некоторое время островитяне окружили его. Никто не мешал им взбираться на палубу. Когда на борту набралось шестьдесят человек, Хейс приказал поднять якорь и направился в открытое море.

Через неделю по острову распространился удивительный слух: коварный капитан возвращается. Все население острова собралось на берегу. С «Роны» спустили шлюпку, и капитан Хейс один, без охраны, подгреб к пляжу. Среди островитян стоял и мистер Хэд, агент Хейса, которому отъезд капитана причинил много неприятностей. На вопрос Хэда, что же произошло, Хейс ответил: «Я их предупредил, что мне пора отплывать. А они не пожелали оставить корабль. Не мог же я оставаться здесь целый месяц! Пришлось отплыть всем вместе». Хейс был совершенно серьезен, и торговый агент не смог уловить и тени улыбки.

Затем Хейс обернулся к островитянам. «Ваши братья, — сказал он, — живы и здоровы. Я их высадил на одном хорошем острове, потому что мы, катаясь по морю, отплыли так далеко, что у нас кончилась пища. Я вернулся за пищей, а ваши родственники ждут моего возвращения». Последним, самым решительным аргументом были слова: «Если бы я был в чем-нибудь виноват, неужели я решился бы один, без охраны, вернуться к вам и разговаривать с вами?»

Хейс умел убеждать. Не только жители острова Ниуэ, но и прожженные дельцы попадались на его открытую улыбку. В деревне поднялась суматоха — на корабль несли кокосовые орехи, мясо и другие продукты. Затем начался общий пир. А когда гости покинули деревню, в хижину к вождю вбежал один из воинов: «Бородатый капитан увез наших девушек!»

Оказывается, во время пира матросы Хейса так ра-



*Булли Хейс*

хваливали прелести дальних стран, что несколько девушек решили убежать с ними. Кроме того, потихоньку собрались и ушли на корабль жены и невесты украденных ранее островитян. Когда оставшиеся в деревне жители добежали

до берега, они увидели в отдалении огни уходящей «Роны». Они опоздали. На этот раз «Рона» увезла тридцать девушек и женщин. С тех пор капитан Хейс никогда не высаживался на острове Ниуэ.

На пути к Таити Хейс подобрал с необитаемого безводного атолла остальных пленников и загнал всех в трюмы. Впоследствии он продал их с аукциона.

Доктор Ламберт, один из благороднейших людей в истории Южных морей, который побывал практически на всех островах Полинезии, Меланезии, Микронезии, бескорыстно леча островитян, в своей книге «Доктор в раю» рассказывает о встречах с многочисленными представителями «белого» мира на островах — авантюристами, изгнанниками, бандитами, миссионерами, моряками. Вот что он пишет о Хейсе: «Хейс очищал от людей целые острова и увозил их обитателей на верную смерть на полях и в шахтах Австралии, Фиджи и Южной Америки. Побочным его занятием были набеги на жемчужные плантации с конфискацией жемчуга и ныряльщиц. В открытом море он перекрашивал свой корабль для того, чтобы избавиться от возможного опознавания патрульным судном. Он часто в качестве наживки использовал хорошеньких девушек. Особенно соблазнительными были красавицы с Ангутаки. Он набирал несколько девушек и рассаживал их на палубе при подходе к отдаленному острову. Девушки завлекали молодежь, и наивные островитяне подплывали к борту, где их хватали и обращали в неволю».

Помимо «Роны» у Хейса в то время был и другой корабль — бригантина «Самоа», которая объезжала торговые станции Хейса на островах, собирая копру и перламутр. «Рона» была в плохом состоянии: как в свое время «Элленита», она забирала много воды, корпус прогнил — в тропиках суда быстро приходят в негодность. В середине мая 1869 года «Рону» пришлось оставить в море, и команда на двух шлюпках в течение двенадцати дней добиралась до ближайшего острова. Хейс, хотя и был огорчен потерей очередного корабля с грузом, рассчитывал, что быстро наверстает упущенное, как только встретится с «Самоа». И надо же было случиться такому совпадению: «Самоа» налетела на риф у того же острова Манихики, к которому пристали шлюпки с Хейсом и командой «Роны». Таким образом, на островке собрались команды обоих судов

Хейса, и им пришлось соорудить из обломков «Самоа» лодку, в которую погрузились все сорок моряков, и с невероятными лишениями полтора месяца плыть до Апии на Самоа.

Пришлось начинать все сначала. На этот раз Хейс зафрахтовал в Апии шхуну «Атлантик», взял часть своей проверенной в рискованных авантюрах команды и предложил желающим свои услуги. Желающий нашелся — плантатор с Фиджи Сиверайт. Хейс, сопровождаемый плантатором, тут же взял курс на Манихики, на котором он несколько месяцев тому назад строил лодку из обломков и где его хорошо знали и миссионер, и островитяне, помогавшие ему строить лодку и снабдившие бесплатно продовольствием.

Островитяне обрадовались, увидев Хейса — все такого же веселого и добродушного. А Хейс особенно обрадовался, узнав, что они мечтают отправиться в гости к соседям на островок Ракаханга и приготовили для этой поездки много кокосовых орехов, шляп, циновок и других подарков. «Вы были добры ко мне, — заявил он вождю, — и я отплату вам тем же. Я предлагаю даже отправиться всей деревней, не оставляя никого на острове. Будет, конечно, тесновато, но ведь до Ракаханги доберемся за день».

Все складывалось удачно для Хейса, однако на радостях он напился допьяна, начал буйствовать, обесчестил десятилетнюю девочку и в бессознательном состоянии был доставлен на борт командой, которая сочла за лучшее убраться из деревни. Наутро Хейс одумался, вернулся в деревню с подарками и извинениями, но островитяне уже не доверяли ему и, хотя не отказались от поездки на его корабле, женщин и детей решили оставить дома.

Они погрузили на борт «Атлантика» двадцать тысяч кокосовых орехов — почти весь урожай, множество циновок и, поддавшись все-таки на уговоры Хейса, согласились даже захватить с собой нескольких женщин и детей.

Когда берега острова слились с горизонтом, Хейс вышел на палубу. За ним шли два матроса с пистолетами в руках. Островитяне прервали песню и начали подниматься на ноги. Капитан не улыбался. «Этот белый господин, — сказал он, указав на Сиверайта, — будет теперь вашим хозяином. Вы едете на острова Фиджи, где много пищи и

где вы будете работать, и вернетесь через год на ваш остров богатыми и много всего повидавшими».

Так как все островитяне в трюм не помещались, то большей частью они находились на палубе под надзором команды. Лишь когда проходили мимо какого-нибудь острова, их загоняли в трюм, где они часами стояли вплотную друг к другу, ожидая, пока остров скроется из глаз и капитан позволит им выйти наружу.

Аппетит приходит во время еды. Плантатор Сиверайт был настолько потрясен простотой и остроумием операции, проведенной Хейсом, что упросил капитана набрать по пути еще два-три десятка рабов. Большая часть вымрет в первый же год, и лучше сразу привезти столько, чтобы был запас. Хейс, которому деньги нужны были позарез, согласился и отправился к островам Пуканука (или Опасным островам), открытым в 1765 году капитаном Байроном — дедом великого поэта.

Здесь Хейс избрал новый путь вербовки. Он обратился прямо к местному миссионеру и с его помощью уговорил вождя отправиться с двадцатью мужчинами на остров неподалеку. Неизвестно, попался ли миссионер на удочку или был участником заговора, но еще двадцать рабов оказались на борту.

По дороге к Фиджи пришлось сделать остановку на острове Паго-Паго, чтобы набрать воды. Пленников под охраной отпускали партиями на берег, чтобы они могли вымыться, и одному из них, старику Моэте, удалось скрыться и добраться до вождя островка. Когда тот узнал, сколько полинезийцев захвачено Хейсом, он немедленно побежал к миссионеру (в те времена миссионеры жили практически на каждом острове). Миссионер, услышав, что вождь намерен напасть на корабль и силой освободить островитян, стал его отговаривать и обещал сам все узнать. Миссионер был в сложном положении. Если он даст Хейсу уйти безнаказанно, то пропадут все результаты его трудов по обращению островитян в христианство. Кто поверит после этого, что он не сообщник работорговцев? Но идти против самого капитана Хейса...

Тут зашел на огонек плантатор Сиверайт, пребывавший в отличном расположении духа, так как выгодный рейс подходил к концу. И когда миссионер спросил его,

не похищены ли «туземцы» обманом со своего острова, плантатор не счел нужным скрывать правду.

Вождь племени ждал неподалеку. Как только плантатор ушел, он вбежал в домик миссионера. Миссионер рассказал ему обо всем и опять просил не прибегать к оружию. Вождь согласился, так как у него уже был готов план спасения рабов. Удалось договориться с пленниками, что они будут послушны и постараются затянуть момент, когда надо спускаться в трюм, а потом по сигналу все разом бросятся в воду. Им навстречу выйдут лодки и помогут добраться до берега.

Так все и вышло. Пленники, запуганные и робкие, послушно вернулись на корабль и расселись на палубе. Команда была пьяна, капитан тоже, и никто не спешил загонять их в трюм. Да и те, кто был внизу, незаметно поднимались вверх. Неожиданно старик Моэте резко крикнул, и все, кто мог, попрыгали за борт.

Команда растерялась. Уже темнело, и стрелять по плывущим было бессмысленно, поэтому старались только ловить отставших и заталкивать их в трюм. В общей сложности смогли поймать десятка два человек. Возможно, Хейсу удалось бы сохранить по крайней мере этот остаток живого груза, но, на его беду, островитяне за последние годы многому научились. На берегу еще оставалась шлюпка с «Атлантика», а в ней помощник Хейса и несколько матросов. Они набирали пресную воду. Узнав от пленников, что спастись удалось не всем, вождь племени приказал захватить шлюпку.

Услышав крики с берега и выстрел, Хейс понял, что часть команды подверглась нападению. Рассвирепев, он спрыгнул в стоявшую у борта пустую лодку и, держа в каждой руке по револьверу, приказал матросу грести к берегу. Но вождь проявил тактическое чутье, стараясь при этом не нарушить обещания, данного миссионеру, который наблюдал за развитием действий с веранды своего дома. Навстречу лодке, в которой возвышался исторгавший проклятия пират, вождь послал другую, которая врезалась в лодку Хейса у берега. Хейс в этот момент целился в вождя и не заметил опасности. От толчка лодка перевернулась, и Хейс оказался в воде. Тут же островитяне навалились на него, и, прежде чем они вытащили его на песок, он успел нахлебаться соленой воды.

Так Хейс попал в плен. Его поместили в доме миссионера и послали гонца к английскому консулу на остров Тутуила с просьбой забрать пленника. Как консул ни отнекивался, делать было нечего — пришлось Хейса арестовать и отправить в Апию. Дело уже получило огласку, и даже в английском парламенте раздавались речи о том, что действия пиратов наносят непоправимый ущерб интересам Британской империи.

В Апии, куда прибыл арестованный Хейс, не было тюрьмы для европейцев, и, что с ним делать дальше, было неясно. Правда, существовал уже официальный доклад консула Тутуилы о том, что семеро из захваченных рабов умерли от жестокого обращения, а остальные находятся в плохом состоянии. Замолчать этот доклад, заверенный миссионером, было нельзя. Значит, следовало отправить Хейса в Сидней, где его ждало обвинение еще в нескольких преступлениях. И, конечно, Хейс не был заинтересован в том, чтобы возвращаться в Австралию.

Так шли недели. Чтобы оправдаться в случае будущих упреков, консул отправил командиру английского патрульного судна письмо с просьбой заглянуть в Апию и забрать арестованного. А арестованный тем временем жил в собственном доме со своей третьей (или четвертой) женой, ходил в гости к соседям, принимал у себя консула и был принят у него. Правда, возможное появление английского военного судна беспокоило Хейса, и он принял меры, разослав по соседним островам с верными людьми письма. Ответ на них пришел весьма быстро.

«В Понапе после пира в честь окончания удачного похода за головами, — писала одна австралийская газета, — пират Пиз узнал, что его друг пират Хейс попал в тюрьму в Апии. Подняв на мачте американский флаг, Пиз ворвался в гавань Апии. Он бросился к тюрьме, сопровождаемый своими головорезами, перебил охрану и освободил Хейса».

История красивая, но действительность, хотя и была не столь картинна, не многим уступает ей.

Пиз в самом деле отмечал в Понапе, где у него был дом, успех экспедиции. Экспедиция же была необычна даже для тех времен.

Подойдя к одному из Соломоновых островов, Пиз бросил якорь у деревни. Подождя, пока корабль окружат

лодки со смеющимися островитянами, Пиз приказал команде кидать заранее заготовленные тяжелые камни. Камни пробивали днища лодок, а оказавшихся в воде людей вытаскивали и тут же рубили им головы. Когда набралось более ста голов, трофеи были положены на солнце для просушки. Затем Пиз начал торговлю с вождями других островов, которые в обмен на головы отдавали ему «добровольных» рабов. Эта история докатилась до Англии и вызвала довольно жаркие дебаты в парламенте. В палате лордов лорд Карнарвон выразил глубокое сожаление по поводу того, что встречаются европейцы, которые, «для того чтобы способствовать своей законной деятельности, потакают ужасным и зверским обычаям туземцев». Другие члены палаты говорили о том же. Защищаясь от их нападок, министр по делам колоний заявил, стараясь не задеть интересов плантаторов: «Мы должны напомнить благородным лордам, что целью законов по упорядочению вербовки туземцев было не запрещение вербовки вообще и что мы достигнем наших целей лучше всего, если заставим каждое судно получать специальную лицензию». И корабли королевского флота получили указание следить, чтобы «туземцев» по возможности не убивали и не торговали их головами.

Отпраздновав свою удачу, Пиз взял курс на Самоа, вошел в гавань и встал на якорь. Конечно, и речи быть не могло о штурме тюрьмы, хотя бы потому, что ее не существовало. Хейс просто явился к консулу и попросил у него официального разрешения отправиться на корабль своего старого друга, чтобы наладить хронометр. Консул немедленно согласился. Хейс на глазах всей Апии попрощался с женой и уехал на шлюпке к Пизу. Через два часа Пиз поднял паруса и взял курс в открытое море. Правда, консулу не удалось убедить командира пришедшего вскоре в гавань английского патрульного судна, который намеревался отвезти Хейса в Сидней, в том, что он не был в сговоре с пиратами. Он был уволен с консульской службы, и всем членам его семейства впредь было запрещено занимать консульские должности.

После этих событий след Хейса на несколько месяцев теряется. Известно лишь, что они с Пизом некоторое время кружили в тех местах, совершая мелкие мошенничества. Например, на Ниуэ Пиз подделал документы и

получил на триста фунтов стерлингов чужой копры, а на другом острове купил у английского торговца три тысячи клубней ямса и отплыл, не расплатившись. Том Данбабин пишет в книге «Работоторговцы Южных морей», что вскоре после этого Пиз был арестован за убийство торговца Купера и отдан под суд в Шанхае. Пиз был оправдан, но к тому времени, если верны дошедшие до нас слухи, Хейс уже ушел на его корабле. Какой-то купец предложил ему доставить в Гонконг (Сянган) груз риса. Хейс рис погрузил, но торговца «забыл» на берегу. Затем он продал рис в Гонконге и исчез.

Встретились ли пираты снова, мы не знаем. Смерть Пиза описывают по-разному. Данбабин сообщает, что в 1881 году Пиз плавал на «Лотосе» у Маршалловых островов: «Когда “Лотос” возвращался с Джалуиты на Эбон, команда, состоявшая из полинезийцев, взбунтовалась и выбросила Пиза за борт — видимо, не без веских на то причин. Шхуна шла медленно, и Пиз поплыл ей вслед, крича, чтобы канаки подобрали его. Тогда матросы выбросили за борт сундук Пиза и посоветовали возвратиться на Джалуиту на нем».

Иная версия изложена в статье, опубликованной в газете «Дейли миррор» в 1958 году. В ней говорится, что в октябре 1874 года на берег острова Понапе была выброшена волнами измазанная запекшейся кровью пирога, в которой лежали шляпа и ржавое ружье. Островитяне, нашедшие пирогу, сразу узнали эти вещи — Пиз подолгу жил на острове.

Итак, когда, где и как погиб Пиз, неизвестно. Известно лишь наверняка, что уже в 1872 году хозяином его брига был Хейс, который переименовал его в «Леонору» (в честь одной из своих дочерей) и даже осмеливался появляться на нем в Апии, правда, только под американским флагом. Американский крейсер задержал «Леонору», и после трех дней расследования в вахтенном журнале крейсера появилась запись: «21 февраля 1872 года. Расследование дела брига “Леонора” завершено. Капитану Хейсу разрешено возобновить свои обязанности в качестве ее капитана и владельца». На этом мы снова на время расстанемся с Хейсом.

Всего за каких-нибудь десять лет жадность плантаторов, жестокость пиратов, лицемерие миссионеров и торговцев изменили отношение жителей Южных морей к европейцам. И если вождь Паго-Паго сумел одолеть Хейса без пролития крови, то для большинства других островитян этот путь был закрыт. Да и не намеревались они к нему обращаться, когда речь шла о смерти их братьев и о собственной судьбе.

Капитаны английских и американских военных кораблей, которые должны были патрулировать Южные моря, чтобы прекратить незаконную вербовку, вели двойственную политику. Ведь о происшедших конфликтах они знали обычно со слов европейцев — миссионеров, торговцев, консулов, плантаторов. И какими бы вескими ни были доводы в пользу незащищенных островитян, в решающий момент пушки военных кораблей оборачивались против них, а пираты безнаказанно продолжали свою деятельность.

Но, пожалуй, всех пиратов перещеголял «честный» торговец, благопристойный джентльмен доктор Мюррей.

Через два года после инцидента с «Дафни» патрульный корабль «Розарио» вновь вышел в рейс по Южным морям. На этот раз им командовал коммодор Маркхэм, который, как и его предшественник, по возвращении в Англию написал книгу о своих приключениях в Южных морях, озаглавленную «Крейсерство “Розарио”». Задачей Маркхэма было останавливать все корабли под английским флагом, проверять их груз и, если они перевозили рабочих, убеждаться, что на это имеются соответствующие лицензии и трюм выбелен из гигиенических соображений.

17 ноября 1871 года коммодор Маркхэм остановил «английский бриг “Карл”, порт приписки Мельбурн, водоизмещением 256 тонн, направляющийся на Фиджи с грузом рабочих с Соломоновых островов. Всего на борту было 76 рабочих. Все остальное в порядке». Так Маркхэм сообщал в официальном рапорте. Лейтенант, побывавший на борту, докладывал, что бриг был недавно чисто вымыт и трюм побелен. И, вероятно, все бы сошло благополучно, если бы не страх доктора Мюррея.

...Доктор Мюррей подозревал, что его собираются отравить. Он следил за коком, когда тот готовил обед, и

ел в одиночестве. Он не выходил из каюты без заряженного револьвера и с неудовольствием отмечал, что его компаньоны и капитан брига также не расстаются с оружием. Встреча с английским фрегатом совсем выбила Мюррея из колеи. Хотя все обошлось благополучно и мальчишка-лейтенант был даже доволен состоянием дел на «Карле», Мюррей понимал, что долго так продолжаться не может. Если он не примет мер, то проговорится кто-нибудь из матросов или компаньонов, и тогда все обвинения падут на него, ведь он был хозяином, он отдавал приказания.

Напряжение дошло до предела, когда впереди показался Сидней. От респектабельности доктора Мюррея к этому времени уже ничего не осталось. Он давно не мылся, ел кое-как, щеки повисли тряпками над углами губ. И в первую же ночь в порту Мюррей сбежал с корабля. Он сбежал вовремя, потому что Армстронг, капитан «Карла», и его друг Доуден через час после бегства доктора взломали дверь в каюту и с пистолетами подошли к пустой койке, на которой лежало свернутое одеяло, чтобы обмануть убийц.

В это время промокший и бессильный унять дрожь доктор Мюррей уже стучался в дверь полицейского участка. Заспанный сержант впустил его и отпрянул, приняв за бродягу.

— Я королевский свидетель, — сказал Мюррей, опускаясь на стул.

Он был спасен: по английским законам человек, объявивший себя королевским свидетелем и рассказавший о преступлении, совершенном им совместно с другими, заслуживает снисхождения и порой совсем освобождается от наказания.

На рассвете, когда «Карл», пытаясь поймать утренний бриз, поднимал якорь, на его борт взошли полицейские. Армстронг и Доуден были арестованы.

Преступление, в котором их обвиняли, было исключительным даже для нравов тех мест.

Бриг «Карл», принадлежащий доктору Мюррею, отправился за рабами к островам. Почему должны наживаться на этом только профессионалы? Чем доктор Мюррей хуже их?

Все попытки завербовать островитян добром провали-

лись. В этих местах уже знали, что с плантаций не возвращаются. Тогда один из компаньонов вытащил заранее заготовленную сутану и встал у борта, зазывая островитян. Из этого тоже ничего не получилось. Пришлось прибегнуть к «пизовскому» методу вербовки. Бриг шел вдоль островов, подкарауливая лодки. Стоило лодку настичь, как в нее тут же летел камень или чугунная болванка. «Капитан и команда, — показывал на суде доктор Мюррей, — в основном были заняты метанием груза в пироги. Компаньоны же в шлюпке подстрекали к месту крушения и извлекали туземцев из воды, а так как порой их ухватить было нелегко, приходилось оглушать их дубинками».

К вечеру трюм был наполнен добычей, и охотники решили отдохнуть от трудов. Однако островитяне не смирились и подняли восстание. Они разламывали банки, вооружались досками и кольями, пытались проломить палубу. Один из матросов открыл люк и выстрелил вниз, чтобы припугнуть бунтовщиков. Но те не испугались и полезли наверх.

В такой ситуации опытный пират вроде Хейса приказал бы закрыть люки, чтобы затем взять островитян измором. Но Мюррею и его компаньонам показалось, что пленники вот-вот пробьют палубу и выйдут наружу. И тогда они решили — чем рисковать жизнью, пускай лучше пропадет товар.

Члены команды и компаньоны по очереди стреляли в люк; чтобы удобнее было целиться, один из компаньонов, господин Уилсон, светил туда фонарем. «Когда наступил день, — продолжал королевский свидетель, — все утихло. Люки были открыты, и мы пригласили тех, кто остался в живых, выйти наверх. Они покорились. Пятеро вышли без посторонней помощи, остальные, человек девять, сами выбраться не смогли. В трюме было много крови и примерно пятьдесят мертвых тел. Их мы, как и раненых, выбросили за борт».

— Это вы приказали бросить в море раненых? — задал вопрос прокурор.

— Я потерял присутствие духа и поддался общему настроению. Мы все вместе обсуждали, что делать с оставшимися в живых, и все кричали: «За борт их, да поскорее!».

Все раненые островитяне были выброшены в море, в большинстве случаев со связанными руками и ногами. После окончания этой процедуры трюм был вымыт и побелен, и «Карл» как ни в чем не бывало отправился дальше искать добычу. После того как вновь было наберено около семидесяти рабов, «Карл» повстречался с «Розарио». Досмотр, производимый лейтенантом с «Розарио», вылился в настоящую пытку для доктора Мюррея. Он боялся, что у его товарищей не выдержат нервы и они во всем сознаются. Он боялся, что лейтенант сам догадается о чем-нибудь, увидев отверстия от пуль, — компаньоны были плохими стрелками. Но лейтенант ничего не заметил.

Хотя Мюррей фактически руководил бойней и хотя на суде было доказано, что он, расстреливая пленников, распевал в восторге «Маршируя по Джорджии», а перед тем как разбивать пироги, собирал команду на палубу и читал ей молитвы, призывая Бога в помощь, его отпустили на свободу. Капитана и Доудена приговорили к смертной казни, однако, чтобы не вызывать гнева плантаторов, ее заменили тюремным заключением. Остальные убийцы получили по два года тюрьмы. Наконец, двух скрывшихся ранее компаньонов отыскали в штате Виктория и приговорили к пятнадцати годам заключения, но тут же выпустили на свободу.

Возмущение «подвигами» пиратов-любителей было настолько велико, что, пожалуй, за исключением плантаторов (да и то большинство их предпочитали вслух осуждать такую жестокость), все австралийцы требовали принять строгие меры против работорговли. Отец доктора Мюррея прислал письмо в сиднейскую газету, в котором говорилось: «Что касается доктора Мюррея, от которого я отсекся уже несколько лет назад, как от позора моей семьи и страны, я полностью разделяю ваше возмущение его поступками и хочу добавить: если кто-либо из убийц с “Карла” когда-нибудь все-таки взойдет на эшафот за похищение и убийство семидесяти несчастных полинезийцев, то пусть же первым из них будет доктор Мюррей, как их вдохновитель и начальник».

Но не только работорговцы уничтожали островитян. Военные корабли, направленные на борьбу с работорговлей, использовались для «наведения порядка» вообще, и

английские капитаны вели себя при этом весьма решительно.

Паровому фрегату «Розарио» было приказано направиться к острову Эспириту-Санто для выяснения обстоятельств гибели команды кеча «Дикая утка».

«Я допросил вождя по имени Васалаи, — вспоминает коммодор Маркхэм. — На допросе он не отрицал, что его племя убило двух белых людей и трех цветных из команды «Дикой утки», но сказал, что сделано это было потому, что они хотели увезти людей из его племени».

Все правильно. Маркхэм и без показаний вождя знал, что погибшие на «Дикой утке» были работорговцами. Но это не меняло дела. Для порядка надо было наказать островитян.

«Я наложил на них штраф в двадцать пять свиней, пригрозив, что мои люди сойдут на берег и разрушат их деревню. Я прождал целый час, но получил лишь четыре свиньи, так что у меня не было иной альтернативы, как высадить десант, разрушить деревню и потопить их пироги». И, оставаясь в глубоком убеждении, что ведет себя справедливо, коммодор пускается в не лишённые смысла общие рассуждения: «Я полагаю, что, если бы не белые люди, занимающиеся перевозкой рабочих... я смог бы вступить в переговоры с туземцами и уладить все без применения крайних мер».

Маркхэм понимает, что во всем виноваты работорговцы, он не жалеет для них укоризненных слов, но наказывает лишь «туземцев», принося тем самым вреда не меньше, чем пираты. А когда коммодор встречает пиратов, его пушки молчат. «На Танне, — пишет Маркхэм, — мы были осчастливлены визитом печально знаменитого Росса Льювина, который пользуется незавидной репутацией самого успешного похитителя людей в этих краях. Но так как мне не было предоставлено никаких формальных доказательств его вины, мы отпустили его на все четыре стороны».

В беседах с торговыми агентами, консулами и особенно с миссионерами коммодор узнавал все больше любопытных подробностей о действиях пиратов. Он все тщательно фиксировал в дневнике. Несколько раз он упоминает о трюке, на который шли работорговцы, имитируя миссионеров. «В некоторых случаях эти бес-

принципные люди разгуливали по палубе в сутанах, пишет Маркхэм, — чтобы изобразить собой епископа Паттерсона. Как только туземцы взойдут на борт, чтобы встретиться с епископом, корабль отплывает и берет курс на следующий остров... Один свидетель информировал меня, что он и двадцать четыре других пленника были заманены на борт черной шхуны под предлогом встречи с епископом, а потом были проданы на плантации».

Применявшаяся пиратами имитация миссионеров, в том числе известного в тех краях епископа Паттерсона, который более пятнадцати лет провел на островах и пользовался доверием полинезийцев, настроила островитян против священнослужителей. Слухи о том, что миссионеры заманивают людей на суда, распространились по островам, и им верили. А почему бы и нет? Ведь миссионеры — белые люди, и пираты тоже белые люди. И разве немало было случаев, когда миссионеры уговаривали полинезийцев добровольно уехать на плантации?

Трагедия на острове Нукапи, происшедшая в сентябре 1871 года, была прямым следствием этих событий. Туда прибыл корабль епископа Паттерсона, который объезжал епархию. Ни епископ, ни священники, сопровождавшие его, не знали, что за несколько дней до того на острове побывало вербовочное судно. Никто не хотел уезжать, но капитан сказал молодым воинам, недавно обращенным в христианство самим епископом, что епископ лежит больной на борту корабля и велит им немедленно прийти к нему. Пять юношей поднялись на борт, и тут же корабль ушел в море. Остров Нукапи мал, жило там всего триста человек, и каждый второй приходился родственником исчезнувшим юношам. Островитяне ничего не могли сделать, чтобы вернуть их обратно, зато они могли отомстить.

На следующий день по приезде епископ и несколько священников отправились в шлюпке на берег. Епископ первым покинул шлюпку и прошел в хижину вождя. Вождь вышел распорядиться о еде для гостей, а когда вернулся, увидел, что епископ лежит мертвый. Оказывается, юноша из соседней деревни, брат одного из увезенных, прокрался в хижину и убил епископа дубиной. Вождь был возмущен нарушением законов гостеприимства и сам повел воинов в погоню за убийцей. Но пока вождь гнался

за ним по горной тропинке, другие родственники украденных юношей бросились к берегу, где четыре священника, прибывшие с епископом, ждали в шлюпке. Два священника погибли, два были ранены, но шлюпке удалось добраться до корабля.

На корабле началась паника. Один из раненых священников сам отправился на берег, чтобы узнать, что случилось с епископом. По дороге к деревне ему встретилась скорбная процессия. Жители деревни, причитая, несли тело епископа. Тело положили в лодку и толкнули ее к кораблю. Убийца был настигнут воинами и также убит.

После этого на сцене появляется коммодор Маркхэм. Ему нет дела до пропавших юношей и до того, что в деревне, в которой погиб епископ, никто не поднимал на него руку. Коммодор вспоминает: «Я послал шлюпку с положительным приказом не стрелять, за исключением самообороны, и делать знаки мира. Но так как ответных знаков мира не последовало, я призвал шлюпку обратно и выстрелил несколько раз из пушек. Жители убежали в лес». Но и на этом наказание не закончилось.

«Я решил провести высадку десанта и показать им, что нельзя безнаказанно оскорблять британский флаг... Когда начался прилив, я покинул корабль на двух катерах с хорошо вооруженным десантом... Туземцы сопротивлялись, медленно отступая в лес и не переставая стрелять и кидать камни. Я убежден, что суровый урок научил этих дикарей уважать жизнь белых людей... Затем мы вернулись на борт, хотя я с прискорбием вынужден сообщить, что двое из наших людей были серьезно ранены стрелами. Потери туземцев установить трудно».

Процедура «наведения порядка» была всегда одинакова. Сначала пираты убивали островитян, затем, если островитяне не желали смириться, появлялся крейсер и сжигал деревню. А пиратство и работорговля продолжали процветать, и по-прежнему занимался своим ремеслом Булли Хейс.

Жизнь Хейса протекала так же бурно, как и за десять лет до того. Ему всегда нужны были деньги, и он никогда не задумывался над тем, какими путями они к нему поступают. Он снова разбогател, завел себе еще одну жену, поселил торговых агентов на многих островах, ибо это

было выгоднее, чем возить рабов. Но пирата окружали соблазны легкой наживы, и одолеть их он не мог.

Однажды Хейс взял груз на Гуаме, принадлежавшем тогда испанцам, и, судя по документам, срочно отправился в Апию. Но, как потом выяснилось, он лишь отошел от порта на небольшое расстояние и лег в дрейф. На третий день в сопровождении нескольких матросов он высадился на берег и направился к лесу. Однако дойти до леса Хейс не успел. Два десятка испанских солдат выскочили из укрытия и окружили его. И хотя Хейс клялся, что решил просто размяться на берегу, никто его не стал слушать: у испанцев были свидетели, что Хейс договорился с политическими ссыльными на Гуаме увести их с острова по цене в двадцать четыре доллара с головы.

Так Хейс оказался в Маниле, на Филиппинах, в качестве... политического заключенного.

Известный путешественник капитан Слокам, который вскоре в одиночку за три года обойдет земной шар на яхте «Спрей», был в то время в Маниле. Он встречался с Хейсом раньше и, так как знал, что испанская тюрьма на Филиппинах далеко не рай, решил навестить заключенного и ободрить его. Но путешественник ошибся. Сочувствовать Хейсу не приходилось. Слокам застал пирата на веранде дома начальника тюрьмы, где тот мирно пил кофе и обсуждал с приехавшим к нему в гости епископом Манилы вопросы религиозного свойства. За несколько дней до того Хейс, не потерявший к сорока шести годам предприимчивости и изобретательности, перешел в католичество, что сделало его весьма популярной фигурой в Маниле.

Еще через несколько дней Слокаму удалось увидеть, как во главе праздничной религиозной процессии по Маниле шагает босиком, неся самую длинную свечу, поседевший и приобретший в тюрьме благородный и несколько изможденный вид пират Хейс. А вскоре испанские власти в Маниле по настоянию епископа и других влиятельных лиц сняли с Хейса все обвинения и даже выдали ему бесплатный билет до Сан-Франциско.

Из Сан-Франциско Хейс вскоре снова вырвался. Ему удалось уговорить какого-то доверчивого дельца дать ему свою яхту «Лотос» для крайне выгодного плавания в Южные моря. По каким-то неизвестным причинам, которые дали историкам основания подозревать Хейса в

очередном жульничестве, на борту яхты помимо Хейса, его помощника Эльсона и матроса-норвежца Питера была жена владельца яхты, самого же владельца не оказалось.

Путешествие было нелегким. Хейс изводил придирами норвежца, из-за чего у них то и дело вспыхивали ссоры. Кулаки Хейса все еще были крепки, и норвежец выходил из ссор с синяками и ушибами. Смирялся и терпел.

В Апии Хейса встретили как долгожданного блудного сына. Ему рассказали и последнюю сенсационную новость. Росс Льювин, построивший себе крепость на Танне и удалившийся туда от дел, убит. Убил его брат мальчика, которого Льювин застрелил за кражу банана. Восстановив деловые контакты, Хейс тут же пустился в объезд своих владений.

31 марта 1877 года яхта приближалась к острову Вознесения. Было десять часов вечера, и стояла полная тьма. Жена хозяина яхты, по-прежнему сопровождавшая Хейса, и помощник капитана были внизу. На палубе оставались лишь Хейс и норвежец. О том, что случилось, рассказывает со слов помощника капитана санфранцисская газета «Пост»: «Капитан говорил с рулевым о курсе. Возник спор, и капитан ушел вниз. Когда он поднялся через несколько минут, матрос ударил его по голове бревном. Хейс упал и тут же умер».

Судьба убийцы неизвестна. И даже неясно, убил ли он Хейса в гневе, доведенный до крайности избиениями и придирами, или причиной была ревность.

После смерти Хейса появилось много рассказов о том, как он умер. Так как правда была банальна и некрасива, ее приукрашивали. Писали, что норвежец убил Хейса десятью выстрелами из револьвера и после каждого Хейс поднимался и не хотел умирать. Говорили, что его сожрали акулы...

«Шрамы» от его деятельности оставались еще на многие годы в памяти островитян, и пушки крейсеров, «наводивших порядок», гремели и в его честь.

## Рейдеры погибают в одиночку

К концу наполеоновских войн последние корсары ушли на покой. Каперству уже не суждено было возродиться — и не только потому, что наступила эпоха

«организованных» войн, что государствам стало невыгодно делиться прибылями с частными предпринимателями, и не потому. Конечно, что против морского разбоя, пусть даже в легализованной форме, выступала либеральная общественность. Причины были самыми земными: XIX век — век торжества буржуазии, торговцев, промышленников, век утверждения принципов частной собственности и свободной торговли. Неудивительно, что первым известным противником каперства был великий американец Бенджамин Франклин, который предложил включить пункт о его запрете в мирный договор США с Англией после окончания войны за независимость. Англичане воспротивились, и пункт не был включен. Но неутомимый Франклин добился своего при заключении договора с Пруссией. И хотя этот пункт был не более чем формальностью — в то время ни у США, ни у Пруссии практически не было военного флота, — прецедент был создан.

Специалисты по морскому праву в течение первой половины XIX века отчаянно спорили, входит ли собственность, перевозимая по морю, в понятие собственности, неприкосновенной в ходе военных действий, либо (ввиду того, что торговец во время войны имеет возможность не выходить в море, а оставаться в защищенной гавани) она является исключением и может быть уничтожена. Эти споры достигли апогея на Парижском конгрессе 1856 года, состоявшемся после окончания Крымской войны. В конце концов была принята декларация о запрещении каперства на море. Соединенные Штаты, так резко выступавшие против каперства в конце XVIII века, голосовали против декларации. На первый взгляд их позиция может показаться парадоксальной, но, если вдуматься, она станет понятной. В то время США обладали огромным торговым флотом и слабым — военным. Каперство, рассуждали их представители, оружие слабого в борьбе против сильного. Запрещение его выгодно в первую очередь Англии, могучий военный флот которой может охотиться за торговцами, не прибегая к помощи каперов.

С каперством было покончено, потому что оно изжило себя, но сам принцип нападения на мирные торговые суда с целью захвата или уничтожения собственности против-

ника остался в силе. Специалисты продолжали спорить о том, что хорошо, а что плохо, а тем временем ведущие морские державы начали строить крейсеры — корабли среднего класса, предназначенные, в частности, для крейсерских операций, то есть государственного каперства, для охоты за торговыми судами противника или судами нейтральных стран, перевозящими нужное противнику сырье и товары. Возникает термин «крейсерская война» — именно под этими словами скрывается корсарство XX века. Увлечение идеями крейсерской войны, популярными в конце прошлого века во Франции и в России, отрицательно сказалось на развитии флота в этих странах. Теоретики крейсерской войны полагали, что в случае конфликта с Англией крейсерские операции смогут обеспечить надежную блокаду острова. Впоследствии, когда увлечение этими идеями прошло, обнаружилось, что и Россия, и Франция отстали от Англии и даже от Германии и Японии, которые шли по пути создания тяжелых кораблей.

Проблемы крейсерской войны обсуждались на Гаагских конференциях 1899 и 1907 годов и получили окончательную разработку в Лондонской декларации о праве морской войны в 1909 году. В ней, в частности, предусматривалась процедура осмотра, захвата и привода призов в свой порт, хотя там же давалась оговорка о возможности в исключительных случаях уничтожать приз.

Строго говоря, крейсерские операции пиратством считать нельзя — это часть военных действий, предпринимаемых кораблями враждующих сторон. Но, во-первых, установленные Лондонской декларацией правила обращения с захваченными мирными судами соблюдались очень редко. Во-вторых, в любом случае оставался в силе древний принцип пиратства — принцип охоты вооруженного корабля за безоружным торговцем. И, по правилам или не по правилам, в войнах нашего века тысячами гибли танкеры, госпитальные суда, транспорты, пассажирские лайнеры, китобойцы...

\* \* \*

К старости генерал Пауль фон Леттов-Форбек написал воспоминания. К тому времени слава генерала несколько потускнела, герои первой мировой войны быстро уходили

в безвестность. Но в 1914 — 1918 годах имя Леттов-Форбека было известно каждому немцу. Это был неуловимый и непобедимый герой, который с горсткой преданных офицеров и солдат оборонял от английских дивизий холмистые равнины германской Восточной Африки. И чем хуже шли дела на европейских фронтах, тем громче была слава генерала (тогда еще полковника), отстаивающего последнюю немецкую колонию, последний осколок молодой империи.

В своих воспоминаниях Леттов-Форбек, которого один американский публицист назвал «Лоуренсом Аравийским с юнкерским оттенком», возвращается к последним предвоенным месяцам. Летом 1914 года полковник отправился с визитами по Танганьике. Он был недавно назначен сюда, в Дар-эс-Салам, однако чувствовал себя как дома. Колонисты, значительную часть которых составляли бывшие офицеры, принимали его радушно. Это была образцовая колония, которой управляли образцовые плантаторы, и охранять ее должен был образцовый полковник, сын генерала.

Разговоры за столом шли в основном о будущей войне. Летом четырнадцатого года мало кто сомневался в том, что она начнется очень скоро. Тем более что говорили об этом бывшие и настоящие военные и колонисты, считавшие себя ущемленными соседями — англичанами, французами и бельгийцами, явно не способными создать и организовать столь же образцовую колонию, как Танганьика.

С европейских и африканских вопросов разговор неизбежно переходил к морским проблемам. И не только потому, что значительная часть собеседников в прошлом так или иначе была связана с флотом. То, что для жителей самой Германии было вопросом второстепенным, здесь приобретало особую остроту.

Германия, которая позже других европейских стран ворвалась в Южные моря и в Африку, сильно уступала в море не только Англии, но и Франции. А ведь за последние двадцать лет немецкий флаг поднялся и над портами Китая, и над Западным Самоа, и над Камеруном... Колонии, возникшие во всех концах земли, надо было охранять, просуществовать без постоянной и целенаправленной помощи из метрополии они не могли.

Настойчивый адмирал Тирпиц сумел убедить кайзера Вильгельма в том, что Германии необходим могучий флот, способный противостоять английскому. Впрочем, кайзера не нужно было особенно долго убеждать: у него самого была слабость к флоту и во время маневров он с гордостью надевал мундир почетного адмирала. Созданию флота мешали другие: левые в рейхстаге, интеллигенты, упрямые генералы, которые полагали, что исход будущих войн определится на суше, в долинах Бельгии и Франции, в Польше и Прибалтике.

Несмотря на оппозицию, флот энергично строился. Закладывались дредноуты и крейсера, но так как и Англия не стояла на месте, общий счет был все же не в пользу Германии. К началу первой мировой войны в Англии было двадцать девять дредноутов, в Германии — семнадцать; в Англии — девять линейных крейсеров, в Германии — семь. Разрыв сохранялся, хотя и не был уже таким разительным, как в начале века.

Кроме тяжелых кораблей Германия строила и быстроходные крейсера, которые должны были охранять колониальные владения империи. Часть их находилась в Тихом океане и Южных морях в составе эскадры адмирала Шпее. Для охраны Восточной Африки выделялся крейсер «Кенигсберг» — самый быстрый и хорошо вооруженный корабль в Индийском океане.

Разбрасывая по дальним морям часть своего флота, немецкое командование рассчитывало, что в случае войны им будут оказывать поддержку базы колоний, а также пассажирские и торговые суда, которые должны были быть вооружены и использованы как вспомогательные суда и диктеры. Основные надежды связывались с пассажирскими лайнерами типа «Кронпринц Вильгельм» водоизмещением двадцать тысяч тонн, способными развивать скорость двадцать пять узлов (больше, чем любой крупный военный корабль того времени) и снабженными платформами для установки пушек.

8 августа 1914 года полковник фон Леттов-Форбек, находившийся в военном лагере неподалеку от Дар-эс-Садама, был разбужен орудийными залпами. Война уже разгоралась по бельгийским полям и грохотала у стен Белграда. «Кенигсберг» неделю как скрылся с дарэссаламского рейда неизвестно куда — задание было секретным.

Полковник взбежал на мыс, с которого были видны бухта, одна из лучших в Африке, узкий канал между коралловыми рифами, ведущий к ней, белые дома торговцев и строения, оставшиеся с тех времен, когда Дар-эс-Салам — «Дом мира» — был стоянкой флота занзибарских султанов. У входа в канал находился английский крейсер. Пуховые клочки дыма возникали у его пушек — крейсер обстреливал вышку радиостанции.

Леттов-Форбек понял, что в любой момент можно ждать высадки десанта. Он поднял отряд и приказал занять позиции у небольшой бухты, куда могли пристать шлюпки с крейсера. Но десанта не дождались. Вместо него появился гонец от губернатора. Пока полковник организовывал оборону побережья, жители Дар-эс-Салама не только затопили в судоходном канале пароход и этим надолго закупорили гавань, но и поспешили заключить с английским крейсером перемирие и выполнить все требования противника: купцы воевать не намеревались.

Кроме обстрела радиостанции у английского корабля была и вторая задача: уничтожить потенциальных рейдеров — охотников за торговыми судами. И прежде чем уйти, крейсер утопил два парохода, которые могли быть переоборудованы в рейдеры.

В эти же дни до полковника фон Леттов-Форбека дошли и обнадеживающие новости. Первую добычу настиг крейсер «Кенигсберг», и добыча была значительнее, чем у английского крейсера в Дар-эс-Саламе. «Кенигсберг» подстерг и потопил большой корабль «Город Винчестер», который вез в Англию почти весь годовой сбор цейлонского чая.

В северных морях с первых же дней войны инициативу в нападениях на гражданские суда захватили немецкие подводные лодки, но в Индийском и Тихом океанах их не было: радиус действия подводных кораблей тех лет был еще недостаточно велик, чтобы они могли так далеко отходить от своих баз. Отстаивать интересы Германии в дальних морях должны были надводные корабли.

Если бы германское правительство было последовательно, то оно, как и предусматривалось ранее, превратило бы в рейдеры все свои крейсера, находившиеся в дальних морях, а также бросило к ним на подмогу другие суда. Планы на этот случай были разработаны и подготовлены

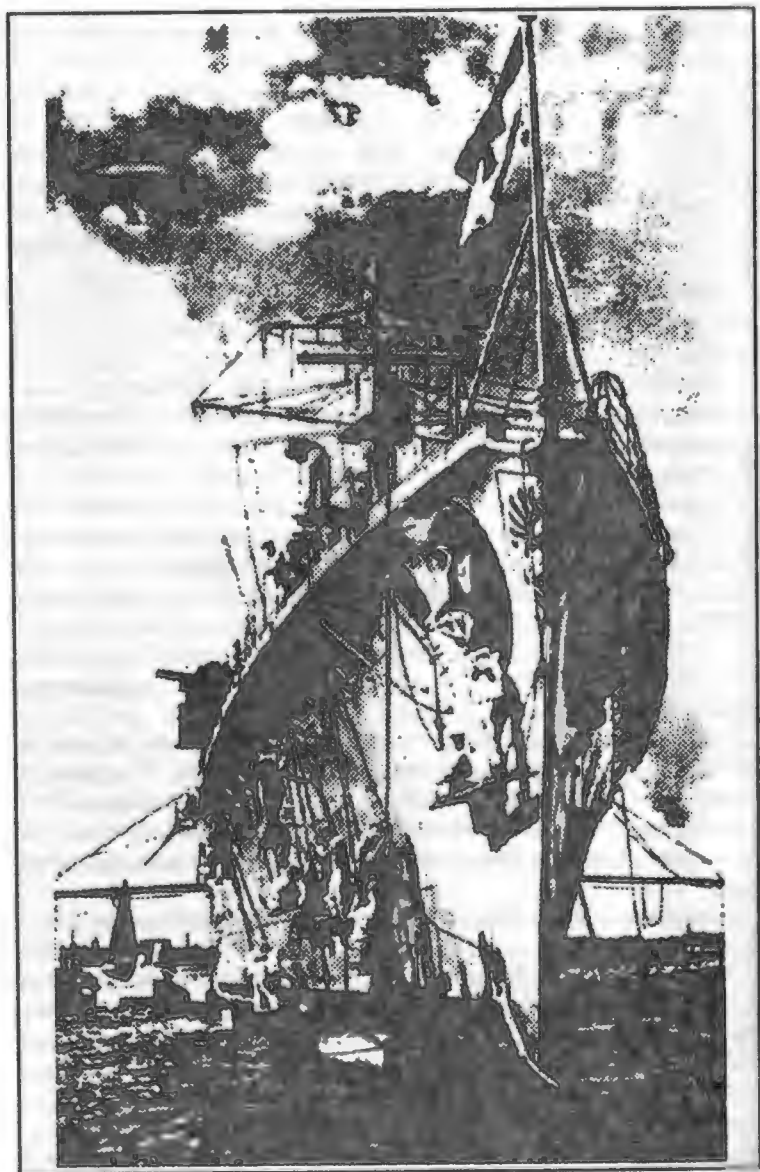
как базы для заправки, так и вспомогательные суда. Но 28 августа произошло сражение у острова Гельголанд, в ходе которого немцы потеряли три легких крейсера. Быстрота, с которой они погибли, произвела большое впечатление на кайзера. Его стал преследовать страх потерять с такими трудами построенный флот — гордость Германии. Германский флот скрылся на базах в Северном море и почти всю войну провел в бездействии. За четыре года он участвовал лишь в одном крупном сражении — Ютландском бою, стоившем англичанам значительно больших потерь, чем немцам. Но после боя германский флот вновь укрылся на базах и стоял там до конца войны.

Гельголандское сражение решительно повлияло и на немецкую морскую политику в дальних морях. Германия смиряется с потерей тихоокеанских баз и островов в Южных морях — Самоа, Новой Гвинеи, Науру — и оставляет на произвол судьбы флот, который должен был защищать эти владения. Никаких подкреплений, никакой помощи кораблям. Начальник штаба военно-морских сил Поль заранее подписывает смертный приговор и адмиралу Шпее с его тихоокеанской эскадрой, и «Кенигсбергу»: «Мы не можем отсюда с уверенностью сказать, сможет ли эскадра выбирать, против кого направить свои предсмертные удары».

Эскадре Шпее, которая находилась в это время в открытом море (ее главную базу — порт Циндао в Китае — блокировали японцы), надо было дать указание срочно возвращаться в Германию. Однако этот приказ так и не был отдан, и Шпее должен был действовать на свой страх и риск.

Адмирал Шпее решил прорываться вокруг мыса Горн и через Атлантический океан, ведь у него в эскадре помимо легких крейсеров были и тяжелые корабли. Лишь легкий крейсер «Эмден», капитан которого Карл фон Мюллер попросил разрешения следовать ранее утвержденным планам и отделиться от эскадры, остался в Южных морях.

Адмирал доносил домой: «Одиноким легким крейсером может получать уголь с захваченных пароходов и продержится довольно долго. А так как он может рассчитывать на богатую добычу, я отпустил самый быстроходный из легких крейсеров».



***Крейсер «Кенигсберг»***

7 сентября «Эмден», миновав Суматру, вырвался в Индийский океан. За неделю, последовавшую после этого, крейсер потопил девять торговых кораблей. В Лондоне начался переполох. Резко поднялись страховые ставки. Из Австралии и Новой Зеландии шли панические телеграммы. Пароходы с войсками, продовольствием, снаряжением для метрополии скапливались в портах, остерегаясь выходить в море без охраны. Под угрозой были и корабли, идущие в Европу из Индии, потому что где-то в северо-западной части океана находился «Кенигсберг», и отсутствие вестей о нем лишь усиливало тревогу.

Прошла еще неделя. 20 сентября «Кенигсберг» наконец объявился. На рассвете его мачты показались над слоем белесого тумана неподалеку от порта Занзибар. Глухие раскаты пушечных залпов разбудили беспечно спавший город. Снаряды рвались в порту, в бухте и, перелетая к жилым кварталам, поднимали столбы дыма, пыли и кирпичей. Сначала «Кенигсберг» сосредоточил огонь на английском крейсере «Пегас», охранявшем порт, и вывел его из строя. Вооруженный буксир, который должен был заранее сообщить о приближении «Кенигсберга», но опоздал это сделать, пытался отвечать на выстрелы крейсера, но и он через несколько минут пошел ко дну. Затем уже не спеша «Кенигсберг» занялся уничтожением стоявших в порту пароходов.

Завершив разгром порта, «Кенигсберг», не потеряв ни одного человека, спокойно развернулся и растаял в лучах только что взошедшего солнца.

В ту же ночь вновь дал знать о себе «Эмден». В Мадрасе никто не заметил его приближения. Набережная была освещена, в порту грузились пароходы, которые должны были взять курс на Суэц. «Эмден» появился из ночи, как серое привидение, и приблизился к громадным цистернам с горючим — основному складу нефти в Индии.

Цистерны вспыхнули одна за другой, и вскоре в порту стало светло как днем. «Эмден» расстреливал склады и причалы в упор. И так же бесследно, как «Кенигсберг», «Эмден» пропал в океане.

Не говоря уж о потерях от действий крейсеров, велико было унижение, испытываемое английским флотом. Если два рейдера в Индийском океане смогли почти полностью

парализовать судоходство, что случится, когда десятки немецких кораблей бросятся по морям, разыскивая добычу? Оскорбление было тем большим, что превосходство союзников в силах в этом районе было огромным. Двум немецким крейсерам противостояли английские крейсера в Коломбо, Сингапуре и в Южных морях, австралийский флот и, наконец, французские и русские военные корабли. «Кенигсберг» мог победить в бою один на один любой из английских кораблей в Индийском океане, «Эмден» мог уйти от любого из них, но уже два английских крейсера были каждому из рейдеров не по зубам. Но как поймать пиратов?

Из Мадраса «Эмден» пошел на Коломбо и в виду английских кораблей, базирующихся там, захватил и потопил более десяти торговых судов, заправился углем и продовольствием. Он снова был готов к рейдам.

До середины октября капитан фон Мюллер крейсировал в Индийском океане. Правда, добычи стало меньше: корабли отстаивались в портах. Тогда фон Мюллер решился на дерзкое нападение. Он ворвался в гавань Пенанг и Малаккском проливе (в это время англичане ждали его появления у берегов Южной Африки, где вспыхнуло восстание буров под руководством генерала Христиана де Вета) и, не обращая внимания на огонь фортов и военных кораблей, стоявших на рейде, потопил русский крейсер «Жемчуг» и французский миноносец.

Уже за первый месяц войны немецкие рейдеры уничтожили более сорока торговых кораблей, причем рекорд здесь поставил не «Эмден», а другой быстроходный крейсер — «Карлсруэ», который вместе с «Дрезденом» начал свои набеги из бассейна Карибского моря. Общее водоизмещение погубленных им кораблей превышало сто тысяч тонн.

По сравнению с последующим периодом тотальной войны, когда подводные лодки топили «торговцев» без предупреждения и не тратили времени на то, чтобы дать команде возможность сойти в шлюпки, надводные рейдеры на первых порах действовали более гуманно. С крейсера приказывали пароходу остановиться, затем туда отправлялась шлюпка, и десант проверял, нет ли на корабле нужных для рейдера товаров. Затем шлюпка отваливалась обратно, и команда спешно пересаживалась в лодки, чтобы

успеть отгрести от обреченного корабля. Однако гуманизм этот был весьма относителен. Дело в том, что крейсера встречались со своими жертвами не только у берегов. Торговые пути, на которых они подстерегали добычу, пересекают Индийский (да и Тихий) океан по прямой, и большинство шлюпок не добираются до берега. В сентябре 1914 года по сморщенному лицу океана черными точками были разбросаны десятки и десятки шлюпок и плотов, на которых медленно плыли к смерти моряки и пассажиры погибших кораблей.

В эти недели стала осуществляться идея конвоя — каравана торговых кораблей, охраняемых миноносцами и крейсерами. Идея, разумеется, не новая: еще испанцы таким образом отправляли в Европу грузы из Америки, опасаясь пиратов и каперов. Но за последние столетия эта форма морских перевозок была основательно забыта, и, чтобы вновь войти в военный быт, ей пришлось преодолеть сильное сопротивление. Британское Адмиралтейство противилось конвоям, так как, во-первых, полагало, что у отдельного судна больше шансов прокрасться через океан незамеченным, а во-вторых, берегло военные корабли, ведь конвои предназначались для защиты не только и не столько от крейсеров, сколько от подводных лодок.

Один из первых больших конвоев должен был идти из Австралии через Индийский и Атлантический океаны в Англию, однако его отплытие несколько раз откладывалось из-за угрозы нападения «Кенигсберга» и «Эмдена». Наконец конвой все-таки двинулся, охраняемый австралийскими и английскими военными судами.

«Эмден» между тем в очередной раз ускользнул от преследовавшего его английского крейсера «Ярмут», и капитан фон Мюллер решил напасть на радиостанцию на Кокосовых островах (острова Килинг), с тем чтобы прервать связь между Австралией и Южной Африкой. Указаний из Германии давно уже не поступало, все немецкие колонии в Океании пали, путь на восток был блокирован японским флотом. Команда крейсера устала от непрерывных скитаний. «Эмден» вот-вот должен был завершить свою эпопею. Но то, что это случится всего через несколько часов, никто на борту крейсера не подозревал.

Когда «Эмден» высадил десант у радиостанции, на горизонте показались дымь. Крейсер тут же бросился

наперехват, так как фон Мюллер решил, что приближается торговый караван. Когда расстояние сократилось, оказалось, что рейдер столкнулся с конвоем, который состоял из нескольких десятков грузовых судов, окруженных почти всем австралийским флотом и несколькими английскими крейсерами и миноносцами.

После минутной растерянности англичане, ожидавшие в любой момент нападения эскадры Шпее или «Кенигсберга», поняли, что перед ними лишь легкий крейсер. Вдогонку за «Эмденом» бросился австралийский крейсер «Сидней». «Эмден», котлы которого требовали чистки, не мог развить своего хода, и «Сидней» вскоре настиг его. Бой между двумя кораблями длился почти до заката. «Эмден» сопротивлялся до последнего снаряда.

Наконец фон Мюллер приказал взять курс на коралловые рифы. Разгромленный, тонущий крейсер, который получил в Германии к этому времени гордое прозвище «Лебедь Востока», на полном ходу вполз на рифы и, скрежеща днищем, замер. Еще много лет ржавеющий корпус с обвалившимися, словно упавшие кегли, трубами и чудом сохранившейся фок-мачтой возвышался над рифами. Шлюпки с «Сиднея» подошли к борту, и капитан «Эмдена» сдался в плен. Теперь в Индийском океане остался лишь один немецкий рейдер — неизвестно куда исчезнувший «Кенигсберг».

В последний раз его видели на Сейшельских островах. Зимой небольшая рыбацья шхуна из Махе — столицы Сейшельских островов — подошла к одному из ненаселенных атоллов неподалеку от Мадагаскара — Альдабре. Атолл образует лагуну, достаточно большую и глубокую, чтобы туда мог войти крупный корабль, но низкие берега атолла, поросшие лишь кустарником, не позволяют в нем укрыться. Капитан рыбацкой шхуны увидел над рифами верхушки мачт и труб неизвестного судна. В Махе уже несколько месяцев только и разговоров было, что о немецких рейдерах, и капитан решил, что нашел немецкого пирата. Прежде чем отправиться в Махе, чтобы сообщить о своей находке, капитан спустил на борт матроса, который должен был укрыться в кустах и наблюдать за кораблем. На следующий день крейсер развел пары и вышел в море. Наблюдатель заметил, что он взял курс на юго-восток.

Сообщение с Сейшельских островов позволило английским охотникам за рейдером установить, что атолл Альдабра — одна из секретных баз «Кенигсберга». На всякий случай на атолле был установлен постоянный пост.

Поиски продолжались безрезультатно до тех пор, пока английский крейсер «Чатам» не остановил немецкое госпитальное судно. При обыске судна были найдены документы, из которых стало ясно, что немецкие лихтеры возят уголь в устье реки Руфиджи, где, казалось бы, им делать совершенно нечего. И действительно, «Кенигсберг» оказался там, где его никто и не думал искать.

Если у капитана Лоофа, командира «Кенигсберга», и были еще планы выходить в пиратские набеги, то к весне 1915 года от них пришлось отказаться. Англичане прочно контролировали побережье Восточной Африки, и «Кенигсберг» остался совершенно один против нескольких сильных крейсеров союзников. Кроме того, торговые суда уже не выходили в море в одиночку, и охота за ними была слишком опасна. Прорыв в Атлантику и на север также исключался. И тогда Лооф и Леттов-Форбек решили сохранить крейсер любой ценой. Пусть он остается таинственной и неопределенной угрозой. Пусть само его существование заставляет трепетать противника. Поэтому крейсер был введен в основную секретную базу в дельте Руфиджи.

Оказывается, пока английские крейсера рыскали по всему океану в поисках пирата, он спокойно отстаивался у них под боком, на полдороге между Дар-эс-Саламом и Линди.

Когда подозрения в том, что «Кенигсберг» прячется в дельте Руфиджи, превратились в уверенность, к устью реки начали стягиваться английские корабли. Однако Леттов-Форбек принял меры к охране «Кенигсберга». Из немецких добровольцев, знакомых с зарослями дельты, и моряков с крейсера были срочно созданы отряды «Дельта» во главе со старым плантатором Шенфельдом. Орудия малого калибра были сняты с «Кенигсберга» и установлены в чаще. И когда весной английские канонерки попытались подняться по протокам, чтобы точнее определить место, где прячется крейсер, их встретили огнем.

Чтобы быть уверенными в том, что «Кенигсберг» не вырвется, англичане затопили в протоке старое судно. Но

этим победу над «Кенигсбергом» не приблизили. До тех пор, пока не было точно известно место его стоянки, обстреливать его было бессмысленно.

Прошло несколько недель. Английские крейсеры дежурили у устья реки, но «Кенигсберг» не подавал признаков жизни. Наконец бессмысленное стояние на месте англичанам наскучило, и крейсеры отправились в не менее бессмысленный набег на Дар-эс-Салам, где долго расстреливали губернаторский дворец, за что их впоследствии бранили свои же: когда Дар-эс-Салам стал английским, роскошный дворец лежал в руинах, и новому, уже английскому, губернатору негде было остановиться. Недовольство набегом выразили и в Лондоне. Время шло, немецкая пропаганда трубила о непобедимости «Кенигсберга», а английская эскадра не спешила.

Упреки в адрес английских капитанов были, в сущности, необоснованны. Пробираясь к крейсеру наугад — значило подставлять себя под удар. Поэтому англичане принимали иные меры.

В Южную Африку была отправлена телеграмма следующего содержания: «Разыщите охотника на слонов Преториуса. Нам он требуется для выполнения специального задания». Про охотника англичанам рассказывали на Занзибаре. Говорили, что он перед войной охотился на слонов в долине Руфиджи и отлично знает эти места. Охотник должен был пробраться сквозь чащу и найти «Кенигсберг».

Пока разыскивали и доставляли охотника, из Индии привезли два самолета. Самолеты долго кружили над дельтой, пытаясь угадать очертания тщательно замаскированного крейсера, но лишь обнаружили, что затопленный англичанами в протоке угольщик преградой служить не может: от места, где стоял «Кенигсберг», к морю вели еще по крайней мере два глубоких рукава, по которым он мог ускользнуть.

В общей сложности осада немецкого крейсера продолжалась почти полгода. Наконец после нескольких неудач был отдан приказ о решительном штурме, и в устье Руфиджи вошли две бронированные канонерки под прикрытием двух крейсеров и трех тральщиков (Леттов-Форбек пишет, что в операции участвовали четыре крейсера).

Если считать этот бой морским, то он был самым

длительным морским сражением первой мировой войны. «Кенигсберг» при поддержке наземных заслонов сопротивлялся целую неделю. Семь дней над безлюдными, заросшими лесом и кустарником болотами гремели пушки.

Основной ударной силой англичан были канонерки с установленными на них тяжелыми орудиями. Их огонь, как и огонь дальнобойных орудий крейсеров, корректировался самолетами. «Кенигсберг» не мог отвечать крейсерам, потому что самолетов у немцев не было и крейсера были ему не видны. Зато когда канонерки приблизились, «Кенигсберг» обрушил на них всю силу своих пушек. Снаряды крейсера нанесли такие тяжелые повреждения канонеркам, что они с трудом доплелись до своих.

Но силы были очень не равны, и 11 июля последняя атака англичан завершилась успехом. «Кенигсберг» затонул у самого берега, и, унося с борта тяжело раненного капитана Лоофа, последние моряки спустились на берег. Все ценное, в том числе часть артиллерии, удалось с крейсера снять. Команда крейсера присоединилась к отрядам фон Леттов-Форбека, и еще в течение двух лет пушки «Кенигсберга» вступали в бой в джунглях и на плоскогорьях Восточной Африки, в сотнях километров от берега.

Любопытная история, случившаяся за несколько месяцев до гибели «Кенигсберга», связана с одной из попыток Берлина снабдить рейдер углем и боеприпасами.

14 апреля 1915 года английский крейсер «Гиацинт» догнал у берегов Восточной Африки торговый пароход под датским флагом. К этому времени война на море уже не знала ограничений, и любой корабль — военный или торговый, пассажирский или санитарный, нейтральный или принадлежащий воюющей стороне — мог подвергнуться удару крейсера или подводной лодки. С «Гиацинта» прочли название парохода: «Кронберг».

«Гиацинт» приказал пароходу остановиться для досмотра, однако тот не подчинился и повернул к недалекому берегу. Крейсер открыл по пароходу огонь. «Кронберг» успел добраться до бухты и здесь, охваченный пламенем, выбросился на берег.

С «Гиацинта» несколько минут наблюдали за тем, как с борта горящего парохода на берег выпрыгивают моряки. Конечно, можно было спустить шлюпки и подобрать

экипаж. Стоило и осмотреть груз. Но капитан крейсера рассудил иначе. Если корабль и в самом деле датский и с грузом у него все в порядке, то может разразиться скандал, которым воспользуется немецкая пропаганда. Ведь расстрел мирного судна был явно пиратским актом со стороны английского капитана. Кроме того, пылающий пароход должен был вот-вот взорваться, и груз с него все равно спасти было трудно.

Поэтому «Гиацинт» взял курс к реке Руфиджи, где он участвовал в блокаде «Кенигсберга».

В это время датский пароход «Кронберг» подходил к устью Ла-Платы, и никто на его борту не подозревал, что в списках британского Адмиралтейства он значился погибшим у берегов Восточной Африки.

Настоящее название лже-«Кронберга» было «Рубенс», и он вез «Кенигсбергу» уголь и снаряды. Для того чтобы избежать возможной проверки, «Рубенс» был перестроен так, чтобы силуэт его точно соответствовал силуэту «Кронберга». Маскировка была продумана в мельчайших деталях. На борту не было ни одной немецкой книги, все надписи были заменены на датские, и даже жалование морякам платили в датских кронах. «Рубенсу» удалось обогнуть с севера Британские острова и пересечь с севера на юг весь Атлантический океан. Все встречавшиеся ему пароходы, даже если они тут же сообщали о «Кронберге», ни разу не заподозрили нелада.

И только когда до устья Руфиджи оставался день пути, произошла неожиданная встреча с «Гиацинтом».

Когда английский крейсер пошел на сближение, капитан «Рубенса» понял, что на этот раз досмотра не избежать. И он решил выброситься на берег. После первых же выстрелов с «Гиацинта» капитан приказал полить палубу бензином и поджечь ее. Англичанам пожар на пароходе показался настоящим, и всякие мысли о досмотре исчезли.

Когда «Гиацинт» скрылся за горизонтом, команда быстро потушила искусственный пожар.

Через несколько недель англичане отбили у фон Леттов-Форбека одну из деревень. Здесь они нашли военнопленного, которого немцы не успели увести с собой при отступлении. Англичанин рассказал, что собственными глазами видел, как солдаты фон Леттов-Форбека

получали новые винтовки, и что мимо деревни проезжали на днях повозки, груженные орудийными снарядами. И все это, как понял пленный, было снято с какого-то парохода «Рубенс».

Англичане тут же послали в бухту, где должны были лежать обгорелые останки «Кронберга», патрульный миноносец. Их предчувствия оправдались: трюмы корабля были пусты. Помимо снарядов и угля, в которых сильно нуждались озерные катера фон Леттов-Форбека на Танганьике и Виктории, немецкие войска получили около двух тысяч винтовок и четыре с половиной миллиона патронов, не говоря уж о большой партии медикаментов и комплектов для телеграфных станций. Наконец, на «Рубенсе» прибыл запас «Железных крестов» для команды «Кенигсберга».

На этом завершается недолгая история немецких крейсеров-рейдеров в первую мировую войну. Однако у нее есть эпилог, воскрешающий в нашей памяти легенды о сокровищах, закопанных пиратами на необитаемых островах. Автор очерков по истории Сейшельских островов английский писатель Уильям Трейвис уверяет, что в списках оборудования и ценностей, переданных Леофом фон Леттов-Форбеку, было отмечено все, вплоть до двадцати килограммов перца из камбуза, но не значились деньги. Касса крейсера куда-то исчезла. То, что она существовала, не подлежит сомнению: рейдеры еще до войны были снабжены значительными суммами денег, в том числе в золоте и серебре, так как немецкое командование понимало, что одинокому кораблю лучше не портить отношений с местным населением. Если крейсер будет заходить куда-то за водой и продовольствием, то самой надежной гарантией молчания вождей и старейшин, которые согласятся снабдить его, будут деньги. Кроме того, рейдером была снята касса с «Города Винчестера» и с других потопленных им пароходов. Однако Трейвис утверждает, что в передаточных ведомостях, которые ему удалось изучить, о деньгах не было ни слова.

Это, правда, еще ничего не значит. Мало ли какими путями могла состояться передача кассы? Но Трейвис с определенной долей вероятности полагает, что, когда дела «Кенигсберга» пошли плохо и он начал метаться по Индийскому океану, он мог оставить свой запас денег на

одном из островов. Наиболее вероятный кандидат на эту роль — атоллы Сейшельских островов, где крейсер был замечен зимой 1914 года.

В качестве косвенного свидетельства такой возможности Трейвис приводит следующий случай.

В 1949 году в городе Махе появилась пожилая супружеская пара из Германии — господин и госпожа Умфельд. Цель их визита на архипелаг была необычной. Они желали нанять небольшое судно для того, чтобы совершить поездку к ненаселенному острову Успения, в двадцати милях от атолла Альдабра. Условия, которые ставили гости из Германии, насторожили местных судовладельцев. Хозяин судна не должен был сопровождать Умфельдов в их поездке и никто из команды не имел права сходить на остров, пока на нем будут находиться супруги.

На таких условиях никто не доверил свое судно, и после нескольких недель поисков супруги пришли в отчаяние. Они уверяли всех, что отлично знают эти места, что сам господин Умфельд служил когда-то на флоте и у него есть даже немецкая адмиралтейская карта острова Успения. Карту он демонстрировал желающим, и она в самом деле была куда подробнее, чем все современные карты этих мест.

В последней попытке найти союзников Умфельды обратились к богатому австрийцу, который, уйдя на покой, жил близ Махе, деля свой досуг между книгами и садом.

Когда австриец попросил супругов сказать, чем их так заинтересовал остров, господин Умфельд признался, что желает устроить на нем нечто вроде приюта или санатория для отставных немецких офицеров. Объяснение было нелепым, потому что Умфельд, обладая столь подробной картой, должен был знать, что на острове нет ни растительности, ни пресной воды, тогда как в том же Индийском океане есть множество атоллов и островов, куда более удобных для поселения. В общем, Умфельды не смогли убедить австрийца помочь им и через некоторое время покинули Махе. Удалось ли им раздобыть судно на каком-нибудь другом острове, неизвестно. Трейвис, узнав об этом визите, написал в немецкий военно-морской архив, но получил ответ, что часть архива была уничтожена во время бомбежки Гамбурга союзниками в годы второй мировой войны и установить, был ли среди

офицеров крейсера «Кенигсберг» господин по фамилии Умфельд, не представляется возможным.

Вполне вероятно, что все сказанное выше — случайное совпадение и попасть на остров немецкому офицеру надо было не для поисков кассы «Кенигсберга», а по какой-то иной причине. На наш взгляд, не подлежит сомнению лишь то, что на борту «Кенигсберга» была значительная сумма денег в серебряных монетах. Соображение это связано с судьбой редкой австралийской медали, учрежденной в 1918 году. Медаль уникальна по внешнему виду. Она представляет собой серебряную монету, к которой сверху припаяна серебряная полоска с надписью: ««Сидней» — «Эмден», 9 ноября 1914 г.». Это сооружение завершает серебряная корона с кольцом для ленты. Судя по приказу по австралийскому флоту (№ 58 за 1918 год), медаль предназначалась для награждения членов команды крейсера «Сидней», а также сотрудников радиостанции на Кокосовых островах. Тираж медали — тысяча экземпляров, выдавалась она департаментом военно-морского флота Австралии.



*Немецкая медаль, выбитая в честь командира рейдера «Меве» корветтенкапитана графа Шлодина в 1916 г.*

Судьба ее такова. Участники боя с «Эмденом» подлежали какому-то награждению, и, так как это была единственная победа австралийского флота в первой мировой войне, поступило предложение учредить специальную медаль. Но морской департамент не спешил с ответом. Он полагал, что расстрел немецкого рейдера не был слишком большой заслугой «Сиднея», превосходство которого было столь значительно, что исход боя был ясен с первой минуты. В конце концов разрешить этот вопрос

помогли водолазы. Во время работ по подъему немецкого рейдера была найдена его касса, в том числе сундуки с серебряными монетами — мексиканскими долларами, которыми не только платили за продовольствие, но и расплачивались с членами экипажа. Из этих монет и были изготовлены медали за бой «Сиднея» и «Эмдена». Остальные монеты были частично переплавлены, частично продавались как сувениры.

Рейдеры, погибшие поодиночке на коралловых рифах и в мангровых зарослях, сыграли важную роль в первой мировой войне, причем не только из-за большого количества потопленных ими кораблей, но и из-за того психологического эффекта, который оказали их действия. Вот почему через полгода после гибели «Кенигсберга» немецкое командование решило вновь направить рейдеры на торговые пути. Но от крейсеров уже пришлось отказаться. Для этой цели были выбраны невинно выглядевшие устаревшие пароходы, на которые устанавливали мощные двигатели и тщательно замаскированные орудия.

Всего было послано пять таких рейдеров, и один из них, «Меве», выходил на охоту дважды и потопил двадцать кораблей общим водоизмещением сто двадцать две тысячи тонн. Карьера остальных не была столь удачной, и, хотя подобные «переодетые» пираты встречались в море до весны 1918 года, когда был уничтожен последний из них, значение их в первую очередь было психологическим и не шло ни в какое сравнение со значением походов «Эмдена» и «Кенигсберга», парализовавших судоходство в Индийском океане в первые месяцы войны.

\* \* \*

После поражения Германии в первой мировой войне ей было запрещено строить подводные лодки и линейные корабли. Общий тоннаж остальных военных судов был также ограничен. Но уже с конца двадцатых годов руководители германского флота начали исподволь готовиться к реваншу. Немецкий адмирал Фридрих Руте таким образом описывает соображения своих коллег: «Когда во второй половине 20-х годов были ассигнованы средства для замены старейших из допотопных линкоров, военно-морской флот был поставлен перед выбором: удобный

путь прибрежного флота или трудный путь флота открытого моря. Было вполне возможно построить в дозволенных рамках (10 000 т, калибр 28 см) монитор, не быстроходный, но с мощной броневой защитой, обладающий очень большой живучестью и пригодный для оборонительных операций в Северном море и наступательных в Данцигской бухте. Главнокомандующий адмирал Ценкер предпочел, однако, совершенно новый тип корабля — с легкой броней и дизельной установкой, скорость хода которого (25 узлов) была выше, чем у любого из существовавших в то время линкоров (за исключением трех британских линейных крейсеров), а вооружение (шесть 28-см орудий) намного превосходило вооружение всех более быстроходных кораблей; к тому же дизели обеспечивали ему дальность плавания свыше 20 000 миль, то есть в три раза больше, чем у кораблей с паровыми двигателями, а также возможность в кратчайший промежуток времени достигать максимальной скорости хода. Последнее качество было особенно ценным для корабля, который, будучи предоставлен самому себе, должен был всегда находиться в готовности быстро приблизиться к замеченному торговому судну или удалиться от более сильного противника».

Такая длинная цитата приведена здесь из-за важности заключенной в ней информации, свидетельствующей, что уже в двадцатых годах создание новых немецких кораблей шло по пути строительства средств нападения, а не защиты. Важно также и то, что этим «карманным линкорам» предназначалось исполнять обязанности рейдеров.

После прихода к власти нацистов все ограничения в строительстве флота были отброшены, и три «карманных линкора» — «Германия», «Адмирал Шеер» и «Адмирал граф Шпее» — остались единственными кораблями такого рода. Склонный, как все диктаторы, к гигантомании, Гитлер был сторонником создания огромных линкоров, строительство которых и началось в тридцатые годы.

10 мая 1939 года Гитлер издал «Директиву подготовки к войне вооруженных сил на 1939—1940 годы». В директиве военно-морскому флоту приказывалось «провести соответствующую подготовку борьбы против английского и французского торгового судоходства».

Программа строительства громадных линкоров, на что

были потрачены колоссальные средства, не была выполнена. В строю находилось лишь четыре линкора и четыре тяжелых крейсера — с этими силами выходить в открытый бой с английским флотом было бессмысленно. Фашистская Германия решила сконцентрировать усилия на морской блокаде Англии, а «карманным линкорам» предстояло заняться крейсерскими операциями.

21 августа 1939 года «Граф Шпее» и вспомогательное судно «Альтмарк» вышли к берегам Южной Америки. Через три дня за ними последовала «Германия», также в сопровождении вспомогательного судна. Оперативный приказ, который получили «карманные линкоры», гласил: «Нарушение и уничтожение всеми доступными способами торгового судоходства. С вражескими военно-морскими силами, даже уступающими, входить в соприкосновение лишь в случае, если это способствует выполнению главной задачи... Частая смена позиций в операционных зонах создаст неуверенность и ограничит торговое судоходство. Временный отход в отдаленные районы приведет к дальнейшей растерянности противника...»

Через несколько дней Германия напала на Польшу, и началась вторая мировая война. А еще через месяц в борьбу вступили немецкие рейдеры.

1 октября в Лондоне были получены известия о том, что британский пароход «Клемент» погиб в тридцати милях от бразильского берега. Несколько человек из его команды сумели добраться до земли и сообщить, что пароход был потоплен большим немецким крейсером. Появление немецкого военного корабля у Южной Америки было неожиданностью для британского Адмиралтейства. Еще более непонятным было то, что никаких других сообщений о действиях немецких крейсеров ни до, ни после этого не поступало. Каждый день корабли становились жертвами подводных лодок, подрывались на минах, подвергались нападениям самолетов, но ни одну из потерь нельзя было безусловно считать добычей надводных рейдеров.

1 ноября с самолета, пролетавшего между Мадагаскаром и Африкой, над местами, где когда-то располагались пиратские поселки, увидели, что какое-то судно терпит бедствие. Пилот снизился над кораблем, который вот-вот должен был затонуть, и заметил две шлюпки, медленно

двигавшиеся к берегу. Помочь им пилот ничем не мог, но, пролетая над первым же населенным пунктом, сбросил вымпел с сообщением об увиденном. Вскоре люди со шлюпок были найдены. Погибшее судно называлось «Африка Шелл». Оно было потоплено большим немецким кораблем, а его капитан взят немцами в плен. Этот пиратский акт также был загадочен. По описанию было ясно, что действовал один из «карманных линкоров»: либо «Германия», о которой было известно, что недавно она находилась где-то в Северной Атлантике, либо «Граф Шпее». Однако если «Граф Шпее» и «Германия» проникли в Индийский океан, совершив тайное путешествие в несколько тысяч миль, то почему они дают возможность части команды маленького, не представляющего никакой ценности и к тому же пустого судна выбраться на берег, взяв в плен лишь капитана? Зачем рейдеру афишировать свое присутствие и охотиться за ничтожной добычей?

Тайна, которая мучила в те дни и журналистов, и английских моряков, может быть разгадана с помощью известных сегодня немецких документов. Рейдеру (а им был «Граф Шпее», он же потопил «Клемента» у берегов Бразилии) нужно было, не попавшись самому на глаза военным кораблям союзников, запутать английских и французских торговцев, навести панику в морях — пусть кажется, что немецкие линкоры находятся везде и никто не застрахован от их нападения. И эту цель рейдеры выполнили. Недаром уже после войны, когда приказы Гитлера стали известны, Черчилль так говорил об оперативном задании германским «карманным линкорам»: «С правильностью этих планов наше Адмиралтейство вынуждено было бы с прискорбием согласиться».

После гибели «Африка Шелл» вновь наступила пауза. Никто не знал, где рейдер ударит снова. В африканских портах была введена светомаскировка, корабли выходили в море без навигационных огней, и береговые батареи были приведены в боевую готовность.

Через две недели, 16 ноября, немецкий «карманный линкор» был замечен в Индийском океане голландским лайнером «Мапия». На лайнере ожидали нападения, однако рейдер (это был «Граф Шпее») прошел мимо и, хотя его орудия развернулись в сторону голландца, выстрелов не последовало. «Мапия» сообщила о встрече с «карман-

ным линкором», и меры предосторожности в Индийском океане были усилены. Но, показавшись «Мапии», рейдер тут же изменил курс и повернул на юг. 2 декабря Адмиралтейство в Лондоне получило сигнал: «Подвергся нападению вооруженного рейдера. "Дорик Стар"». Больше об этом пароходе, груженном мороженым мясом из Австралии, ничего не было слышно. В момент встречи с рейдером он находился в середине Атлантического океана.

...Сначала в плавучей тюрьме был один человек — капитан парохода «Клемент», однако с каждой неделей в ней скапливалось все больше народу. В то время никто на берегу не знал, сколько всего жертв у немецкого рейдера, ведь большинство кораблей не успевали послать сигнал бедствия. За октябрь в трюме прибавилось пять капитанов кораблей и около пятидесяти матросов и офицеров. Затем после перерыва в тюрьме появился капитан «Африка Шелл». Прошел еще месяц, и снова пополнение — капитан «Дорик Стар».

В один из дней, который ничем не отличался от прочих, пленники почувствовали, что корабль охвачен напряжением. Отрывистые команды, беготня на палубах. Затем раздались залпы пушек малого калибра, застучали пулеметы: еще одна жертва попалась рейдеру.

Пароход «Таироа», несмотря на запрет немцев пользоваться рацией, начал передавать сигнал бедствия. Как только на линкоре перехватили передачу, заговорили пушки, и «Таироа» был буквально разнесен в щепки. В трюме стало совсем тесно. Моряков, подобранных с «Таироа», загнали в тюрьму. Командир «Графа Шпес» Лансдорф, в кругу верных людей не раз говоривший о своей оппозиции к нацистам, спустился в трюм к раненым членам команды «Таироа». «Мы не воюем с гражданскими лицами, — сказал он, — но вы вынудили нас открыть огонь, так как начали пользоваться передатчиком». Капитан Лансдорф нервничал. Он уже три месяца в океане, и ему кажется, что английские и французские линкоры стягиваются со всех сторон, чтобы расстрелять его так, как он расстреливал торговые суда. Команда недовольна, устала, нервы у всех на пределе, а приказа возвращаться все нет.

Через несколько дней пленных матросов перевели на вспомогательное судно «Альтмарк». На «Графе Шпес»

остались лишь капитаны потопленных кораблей и несколько офицеров. «Таироа» был предпоследним судном, захваченным рейдером. Через два дня в тюрьме появилась команда еще одного корабля. И все. Еще через день услышали, как трижды завывла сирена, а затем, впервые за все плавание, заговорили орудия главного калибра. Опасения капитана Лансдорфа сбылись: его в конце концов настигли...

У берегов Южной Америки «Графа Шпее» подкарауливали несколько военных кораблей союзников. Среди них были два английских линкора и новейший французский линейный крейсер «Дюнкерк», а также легкие английские крейсеры «Ахиллес» и «Аякс» и тяжелый крейсер «Эксетер». Вот этим трем последним и удалось настичь рейдер.

«Навел» их на рейдера французский пароход «Формоза», везший из Франции в Уругвай несколько сотен беженцев из республиканской Испании. По пути через океан «Формоза» встретила с английским крейсером, командир которого решил, что этот тихоходный, грузный корабль может служить отличной наживкой для поимки рейдера. Потому он, несмотря на просьбу капитана «Формозы», встревоженного известиями о возможном присутствии рейдера в этих водах, не стал сопровождать пароход, а специально оставил его в одиночестве.

Увидев на горизонте высокие мачты немецкого рейдера, моряки «Формозы» сейчас же дали англичанам условный сигнал по радио. Затем капитан парохода приказал повернуть к невидимому еще берегу, чтобы в крайнем случае затонуть как можно ближе к нему. Он не знал, близко ли англичане и успеют ли они на помощь.

Но тут же вахтенный крикнул, что видит с другого борта еще один военный корабль. Капитан узнал очертания английского легкого крейсера «Аякс». За «Аяксом» следовал «Ахиллес», и на помощь им спешил третий крейсер — «Эксетер», который был крупнее двух предыдущих и обладал более мощной броневой защитой.

Английские корабли вышли в эфир с сообщением, что встретили «Графа Шпее» и вступают в бой. В тот же момент они были списаны со счетов. Никто в Лондоне не сомневался, что их задача — лишь задержать немецкий линкор до подхода главных сил, ведь залп «Графа Шпее»

был раза в два-три мощнее залпа всех трех английских крейсеров вместе взятых.

Бой начался на максимальном расстоянии. Лансдорф принял решение сконцентрировать огонь на «Эксетере». Потом морские историки будут укорять его за это, полагая, что он совершил тактическую ошибку: «Эксетер» нес двойную броню и был крайне вынослив. Если бы «Граф Шпее» начал с легких крейсеров, он мог бы разнести их в клочья в течение нескольких минут. Вместо этого немецкие орудия всаживали залп за залпом в живучий крейсер, а тем временем легкие крейсера, приблизившись, начали наносить «Графу Шпее» значительный урон. В конце концов повреждения, нанесенные «Эксетеру», оказались настолько велики, что он стал отставать, его орудия одно за другим замолкали, и он вышел из боя. Теперь остались лишь два преследователя — «Аякс» и «Ахиллес». И они, в нарушение всех правил и инструкций, продолжали бой.

Легкие крейсера, используя свое преимущество в скорости, все время меняли курс, чтобы лишить немцев возможности прицельной стрельбы. Тем не менее оба корабля понесли большие потери, на них возникли пожары, и часть орудий вышла из строя. Но они продолжали гнаться за «Графом Шпее» до тех пор, пока Лансдорф не приказал повернуть к берегу и взять курс на Монтевидео.

Ночью, когда бой затих, «Граф Шпее» укрылся в нейтральных водах на рейде Монтевидео. На следующее утро в плавучую тюрьму вошел немецкий офицер. «Джентльмены, — сказал он на плохом английском языке, — вы свободны. Мы в Монтевидео. Теперь моя очередь стать пленным».

Больше, за исключением нескольких налетов «Германии» в Северной Атлантике и визита «Адмирала Шеера» в Индийский океан в начале 1941 года, «карманные линкоры» в крейсерских операциях не участвовали. Они вместе с другими военными кораблями Германии оттаивались на базах. А на охоту, как и во время первой мировой войны, выходят вооруженные торговые суда.

13 мая 1940 года у берегов Австралии была обнаружена немецкая мина. Через некоторое время без вести пропал английский пароход «Ученый». В связи с этим всем

торговым судам было приказано проходить у берегов Австралии, не зажигая навигационных огней. 19 июня океанский лайнер «Ниагара», вышедший из Окленда в Новой Зеландии, подал сигнал бедствия. В Сиднее смогли разобрать лишь, что причиной катастрофы был взрыв. Лайнер в этот момент шел вдоль новозеландского берега. Через семнадцать минут была перехвачена еще одна радиограмма с «Ниагары», в которой сообщалось, что корабль быстро погружается и проходит эвакуация пассажиров и команды. В тот же день новозеландская береговая охрана обнаружила неподалеку от места гибели «Ниагары» выброшенную на мель немецкую мину. Всем кораблям было приказано держаться не ближе чем в ста милях от берега. Из порта пароходы выводились в море тральщиками. Кто и каким образом мог поставить эти минные заграждения, было неизвестно.

Виновником гибели «Ниагары» был немецкий рейдер «Орион» — обычный торговый пароход, на котором были установлены пушки и который был 6 апреля 1940 года вместе с несколькими такими же замаскированными кораблями послан в дальнее плавание. Поставив мины у берегов Австралии и Новой Зеландии, «Орион» почти два месяца скрывался среди островов Южных морей. В августе «Ориону» удалось потопить французский пароход «Ноту», шедший из Новой Зеландии в Нумею — столицу французской Новой Каледонии. Через три дня, 20 августа, подал сигнал бедствия и пропал английский пароход «Туракина», приближавшийся к Новой Зеландии. Единственными свидетелями гибели этих жертв «Ориона» оказались трап с «Ноту», выброшенный волнами на берег близ Нумеи, и спасательный круг с «Туракины», найденный через месяц на пляже в Новой Зеландии.

В октябре «Орион» подошел к Маршалловым островам, где его уже ждал танкер «Регенсбург», базировавшийся в Японии. Возможность получать из Японии подкрепления и снабжение была одной из важнейших причин активности немецких рейдеров в Южных морях. Вскоре после заправки «Орион» встретился с собратом по профессии — рейдером «Комета», сопровождаемым вспомогательным судном «Кумберленд». В конце года к ним присоединился «Атлант», который перед этим потопил несколько крупных пароходов в Атлантическом океане.



*Встреча немецкого рейдера «Орион» и «Кумберленда»  
в Индийском океане в 1940 г.*

Наконец подошел и «Пингвин», который также начал свою карьеру в Атлантике, но затем перешел в более безопасные воды Индийского океана и поставил несколько минных полей у берегов Австралии. Теперь, хотя в Индийском океане не было ни одного немецкого военного корабля, в нем действовал целый флот рейдеров, нанеших уже значительный ущерб судоходству.

Сведения о гибели судов поступали со всех сторон. Французский пароход «Комиссар Рамель» успел сообщить, что его обстреливает рейдер в самом центре Индийского океана. Через день норвежский танкер «Старый Якоб» послал сигнал бедствия из района между Цейлоном и Суматрой. Еще через неделю пропал пароход «Наушера». В центр океана была направлена военная эскадра, и тогда командиры рейдеров решили принять меры, чтобы их жертвы не могли пользоваться радиосвязью.

20 ноября с парохода «Маймоа», шедшего в Австралию, был замечен низко летящий гидроплан с английскими опознавательными знаками. Капитан, взглянув на него, отвернулся, но вдруг с палубы крикнули, что самолет бросил в воду какой-то предмет. Выглянув из рубки, капитан увидел, как за самолетом что-то тянется по

волнам. В следующее мгновение самолет промчался над кораблем. Раздался грохот. Самолет взмыл вверх и начал разворачиваться для следующего захода.

И капитан, и матросы успели разглядеть, что самолет тащит за собой на тросе железную болванку. Вряд ли она могла быть средством нападения. Но когда самолет вновь прошел на бреющем полете и опять болванка прогреготала по надстройкам, капитан догадался, в чем дело: самолет противника, замаскированный под английский, старался порвать антенну.

Следуя своей догадке, капитан тут же приказал дать радиogramму, что подвергся нападению. И вовремя: на следующем заходе самолет порвал антенну и улетел. Через полчаса на горизонте показался старый торговый корабль. Это был «Пингвин». «Маймоа» убегала от рейдера больше трех часов. За это время удалось починить антенну и возобновить радиосвязь. Самолет «Пингвина» повторял налеты на корабль, осыпая его пулеметными очередями и сбрасывая бомбы. На корабле было много убитых и раненых, но моряки, отстреливаясь из винтовок, вновь и вновь восстанавливали антенну. Наконец «Пингвин» приблизился на дистанцию огня, были сдвинуты ящики, скрывавшие орудия на палубе, и после нескольких залпов капитану «Маймоа» пришлось отдать приказ покинуть корабль.

Когда шлюпки были подобраны рейдером и капитан «Пингвина» допрашивал офицеров «Маймоа», он сказал, что им повезло: если бы они, не дай Бог, сбили его самолет, он вынужден был бы в качестве возмездия отправить их всех на дно.

Сигналы «Маймоа» были получены в Австралии, однако по меньшей мере три часа было потрачено на совещание, какому из военных кораблей следовать к месту происшествия. Единственным, кто сразу изменил курс и поспешил к терпящей бедствие «Маймоа», был торговый пароход «Порт Брисбен», вооруженный всего двумя маленькими пушками. Почему-то, когда «Порт Брисбен» сообщил, что идет на помощь «Маймоа», Морское управление не запретило ему выступить в качестве добровольной жертвы рейдера. И пока управление продолжало радиосовещание с кораблями австралийского флота, «Порт Брисбен» последовал к месту гибели «Маймоа».

Наступил вечер. Погода испортилась, и пошел дождь. Стало так темно, что капитан «Порта Брисбен» решил, что до утра все равно никого найти не удастся. Тогда он приказал всем, кроме вахтенных, покинуть палубу, оружийным расчетам отдыхать, да и сам тоже отправился вниз, чтобы немного поспать. А меньше чем через час вахтенный увидел совсем рядом темный силуэт неизвестного корабля. Он успел разбудить капитана, но было поздно.

Вспыхнули прожекторы, и «Порт Брисбен» оказался в роли зайца, попавшего в лучи фар. В следующее мгновение раздался залп, поднялись столбы пара из перебитых труб, послышался оглушительный треск переборок. В считанные секунды «Порт Брисбен» лишился почти всех надстроек. Были снесены мостик, радиорубка, и погибли все, находившиеся там. Рули парохода были заклинены, и он медленно поворачивался вокруг своей оси.

Оставшиеся в живых моряки спустили три шлюпки. Две из них были подобраны немцами, одной удалось скрыться. Немцы не стали разыскивать ее в ночи — спешили уйти, понимая, что австралийские крейсеры уже торопятся сюда.

Крейсер «Канберра» прибыл в эту точку утром 22 ноября. Вскоре удалось найти шлюпку с частью команды «Порта Брисбен», и моряки сообщили, что «Пингвин» пошел на северо-запад. Туда и поспешил австралийский крейсер, тогда как «Пингвин», пройдя некоторое расстояние к северо-западу, чтобы ввести в заблуждение моряком в шлюпке, если они наблюдают за ним, изменил курс, встретился на юге с сопровождавшим его вспомогательным судном (это был норвежский танкер, захваченный «Пингвином») и, пока крейсеры прочесывали тот сектор, куда он якобы отправился, настиг и утопил «Порт Веллингтон», а затем ушел к мысу Доброй Надежды.

Там «Пингвину» еще раз повезло: он нашел целую эскадру китобойцев. «Пингвин» действовал не спеша, выбирая добычу покрупнее. В результате ему достались двадцать два китобойца, груженных китовым жиром. Чтобы понять значение этого трофея, достаточно сказать, что в Германии, уже тогда испытывавшей нехватку жира, ежегодное производство маргарина уступало количеству жира, захваченного «Пингвином».

Перед капитаном «Пингвина» встала неразрешимая задача: как доставить в Германию эти суда. У него не хватало людей для того, чтобы организовать столь большое число призовых команд. И тут на помощь пришел линкор «Адмирал Шеер».

У нацистов оставалось два «карманных линкора»: «Германия», переименованная в «Лютцов», и «Адмирал Шеер». Прошло больше года после гибели «Графа Шпее», прежде чем Гитлер решил еще раз рискнуть и выпустить в море рейдером такой большой корабль. Задачей его было уничтожение конвоев союзников — подводные лодки и самолеты не справлялись с этим. Время от времени крупные фашистские корабли выходили в Северное море и даже в Северную Атлантику, но далеко от баз не забирались и быстро отступали назад. «Шеер» должен был предпринять дальнее крейсерство, оказавшееся последним немецким походом такого рода.

Сумев выйти в Атлантику незамеченным, «Адмирал Шеер» 5 ноября 1940 года обнаружил большой конвой, который охранял лишь один крейсер. «Шеер» в несколько минут расстрелял его и затем начал гоняться за транспор-тами, которые всером рассыпались по морю. До ночи «Шеер» утопил семь кораблей и после этого повернул на юг, к Азорским островам. Погоня же за ним была организована на востоке — англичане полагали, что он тут же поспешит на базу.

В южной Атлантике «Шееру» удалось захватить пароход, на котором находилось три тысячи тонн мяса и пятнадцать миллионов яиц. Этот пароход стал базой снабжения всех остальных рейдеров. Затем «Шеер» обогнул Африку и, проследовав Мозамбикским проливом, начал топить корабли в северо-западной части Индийского океана. Здесь у него почти не было соперников: главные силы английского флота находились восточнее. Да и сам «Шеер» не стремился к встрече с противником. Когда возле Мадагаскара он заметил два легких крейсера, то сразу изменил курс, чтобы с ними не встречаться. Капитан объяснил свои действия желанием сохранить тайну своего пребывания в океане, хотя тайны уже давно не было: потопленные им корабли успевали дать радиогаммы. Не исключено, что командир «Шеера» Кранке помнил о печальной судьбе «Графа Шпее».

Возвращаясь в Атлантику, «Шеер» пришел на помощь «Пингвину», который был не в состоянии справиться со своей добычей. Капитан Кранке пересадил на китобойцы чуть ли не половину своей команды, принял с «Пингвина» пленных и грузы и пошел домой. Ему удалось прорваться в Брест, захваченный немцами. Добрались до Германии и почти все китобойцы — они не вызывали подозрений у патрульных кораблей союзников, и те их даже не досматривали.

«Пингвин» оставался в Индийском океане до весны, и его пиратская карьера оборвалась внезапно. «Пингвина» погубила случайность, деталь, которую не учел его капитан.

В мае 1941 года в северо-западной части Индийского океана он потопил очередную жертву — танкер и спокойно проследовал дальше. Уверенность в собственной неуязвимости, возникшая после года неизменных удач, укрепилась и тем, что «Пингвин» был на этот раз перекрашен и полностью замаскирован под норвежский корабль, причем на случай встречи с англичанами имелись все соответствующие документы. Они были настоящими — их владелец был недавно уничтожен рейдером, не успев послать радиogramмы.

Поисками рейдера занимался в том районе английский крейсер «Корнуолл». Его самолет, проверяя очередной квадрат, увидел норвежский корабль, облетел его на небольшой высоте и убедился, что это не «Пингвин». Он отправился дальше, но по пути спохватился и, срочно сообщив крейсеру координаты норвежца, просил задержать его. Пилота удивило, что, когда он облетал норвежский корабль, ни один человек не выглянул, не помахал рукой англичанину. А это было неестественно.

Через час «Пингвин» принял бой с английским крейсером, и один из первых залпов «Корнуолла» поразил минный погреб «Пингвина». С «Пингвина» почти никто не спасся.

\* \* \*

С каждым месяцем немецким рейдерам в Индийском океане приходилось все труднее. Торговые суда почти перестали выходить в море в одиночку, а дожидались в

портах, пока соберутся конвои. Военные корабли союзников научились быстрее прибывать на место происшествия, а усиление авиации позволило засекать рейдеры даже вдали от берегов.

Труднее стало немецким рейдерам и прорываться из Германии в Индийский океан. Правда, к ним все же присоединился один новичок — дизель-электроход «Корморан», вооруженный шестью стапятидесятимиллиметровыми орудиями, шестью торпедными аппаратами и имеющий на борту два гидросамолета и триста шестьдесят мин. Вскоре немецкие рейдеры собрались вместе у острова Науру и, пользуясь удивительной беспечностью наблюдательных пунктов на острове — центре добычи фосфатов, не только потопили все корабли, которые вывозили фосфаты с Науру, но и разгромили портовые устройства и склады, после чего безнаказанно удалились.

К тем же зимним месяцам 1940—1941 годов относится попытка итальянцев обзавестись собственными рейдерами, которые базировались бы в портах Сомали. Для этой цели был оборудован пароход «Рамб-1», который вышел в Индийский океан с задачей добраться до нидерландских владений на Суматре, а по дороге туда уничтожить как можно больше торговых кораблей англичан. «Рамбу-1» не удалось потопить ни одного торгового корабля, зато сам он стал жертвой легкого австралийского крейсера, который перехватил его у Мальдивских островов. После первых же выстрелов капитан рейдера приказал команде перейти в шлюпки и взорвал корабль.

Рейдер «Орион» — первый из рейдеров Индийского океана — после разгрома Науру ушел в Атлантику, а затем вернулся в Германию. Он погиб 4 мая 1945 года, потопленный советской авиацией.

«Атлант» также ушел из Индийского океана весной 1941 года и за пять месяцев крейсерства в Атлантике потопил пять торговых кораблей. Затем он вернулся в Индийский океан, потопил еще одно судно у берегов Австралии и проследовал в Тихий океан, где встретился с рейдером «Комета», который только что совершил набег на Галапагосские острова. 27 октября 1941 года «Атлант» обогнул мыс Горн и пошел через Атлантический океан к Европе, но 22 ноября был замечен английским крейсером «Девоншир» и уничтожен. «Комета» была более удачлива

и смогла вернуться в Германию, однако, когда через год была послана в новый поход, далеко отойти от базы не успела. В октябре 1942 года «Комета» погибла в бою с английским эсминцем.

Таким образом, к середине 1941 года в Индийском океане оставался лишь «Корморан» — самый быстроходный и современный из немецких рейдеров. Однако теперь, даже ему здесь не было так выгодно, как раньше. Найти корабль, идущий вне конвоя, было почти невозможно. Лишь в конце июня попался югославский пароход, который потопили без предупреждения, а в тот же день к вечеру захватили и затем утопили австралийский пароход.

После этого вновь потянулись долгие недели без добычи. К тому времени «Корморан» провел в открытом море уже более двухсот пятидесяти дней. За август—сентябрь рейдеру удалось встретить лишь один пароход, но тот с такой готовностью остановился и даже пошел навстречу «Корморану», что немецкий капитан заподозрил в нем корабль-ловушку и предпочел убежать.

23 сентября «Корморан» потопил свою последнюю жертву — греческий пароход — и пошел на randevу со вспомогательным судном «Кумберленд». После randevу «Корморан» намеревался крейсировать к северу от Австралии.

Австралийский крейсер «Сидней» был наследником имени корабля, который победил в 1914 году «Эмден». В основном он занимался тем, что конвоировал суда с ценными грузами в Индийском океане. В ноябре он должен был встретить в море лайнер «Зеландия», перевозивший войска в Сингапур, и проводить его до того места, где дежурил другой крейсер. 15 ноября «Сидней» сообщил, что проводка «Зеландии» прошла благополучно и он вернется в Австралию 20 ноября.

20 ноября «Сидней» не появился. Это не вызвало беспокойства: задержка на день-два не была необычной. 23 ноября «Сидней» все еще не появлялся, и Морское управление, нарушив радиомолчание, вызвало крейсер. Ответа не было. На следующий день всем военным радиостанциям Австралии было приказано непрерывно вызывать «Сидней». С аэродромов поднялись самолеты и были отправлены на поиск крейсера в том направлении, откуда он должен был возвращаться. В 6 часов вечера 24

ноября английский танкер «Стьюарт» сообщил, что подобрал в море плот с двадцатью пятью немецкими моряками. После краткого допроса пленных все австралийские военные корабли, находившиеся близ этого района, были брошены на поиски и в ближайшие сутки подобрали еще два плота и шесть шлюпок. Но на них были только немцы — в общей сложности триста пятнадцать человек — и ни одного моряка с «Сиднея».

Как сообщили пленные, в 4 часа дня 19 ноября, когда «Корморан» медленно шел в ста пятидесяти милях от австралийского берега, с него заметили большой военный корабль. Капитан «Корморана» объявил боевую тревогу и тут же изменил курс так, чтобы солнце светило в глаза преследователям. Крейсер постепенно настигал рейдера и непрерывно подавал сигнал «Опознайте себя». «Корморан» не отвечал на сигналы. Тогда «Сидней» начал сигналить прожектором. «Корморан» продолжал отмалчиваться. Вступить в бой с крейсером капитан «Корморана» не решался — это было равносильно самоубийству. Он надеялся на чудо.

Наконец, когда расстояние между кораблями уменьшилось, «Корморан» поднял голландский флаг и сигналами сообщил крейсеру, что его название «Малаккский пролив». Для большей убедительности рейдер тут же передал в эфир сигнал «Остановлен подозрительным судном». Командир «Сиднея» был в нерешительности. Постепенно корабли сблизились на расстояние меньше мили и шли параллельными курсами с одинаковой скоростью. «Сидней» запросил «торговца»: «Куда следуете?» — «В Батавию», — ответил «Корморан». И тут наступил критический момент. Крейсер поднял флаги, значения которых никто на рейдере не знал. Зато на крейсере сразу поняли, что корабль — не «Малаккский пролив». На борту крейсера были кодовые книги всех кораблей союзников, и поднятые знаки были центральной частью кодового сигнала настоящего «Малаккского пролива». Не получив сразу ответа, «Сидней» передал: «Покажите ваш секретный сигнал».

В это время расстояние между кораблями было уже менее мили. Торпедные аппараты и пушки «Сиднея» были готовы к бою, но в такие моменты все решают доли секунды. Уже полчаса, как немецкие артиллеристы держали

«Сидней» на прицеле. А километровая дистанция в современном морском бою равносильна дуэли, когда противники стоят в шаге один от другого. Через четыре секунды после того, как австралийский крейсер запросил секретный сигнал, первые снаряды разорвались у него на капитанском мостике и в радиорубке. Поэтому крейсер не успел передать в эфир ни слова. Расстояние между кораблями было столь мало, что «Корморан» с успехом пустил в дело все зенитные пулеметы, которые буквально опустошили палубу крейсера. Крейсер молчал, словно ошеломленный дерзостью небольшого торгового судна, и лишь после шестого залпа «Корморана» все пушки «Сиднея», кроме двух выведенных из строя, ударили по рейдеру. Снаряды пробили легкую обшивку «Корморана» и взорвались в машинном отделении. Но к этому времени рейдер уже успел дать залп из торпедных аппаратов, и две торпеды попали в цель.

Крейсер потерял ход и начал отставать. Несмотря на то что из машинного отделения «Корморана» поднимался столб дыма — там бушевал пожар, — рейдер уходил со скоростью пятнадцать узлов, и торпеды, выпущенные «Сиднеем», в него не попали. Уже через несколько минут стало ясно, что бой подходит к концу. «Корморан» был вынужден остановить машины, и все силы были брошены на тушение пожара. «Сидней» вел огонь лишь из орудий малого калибра: его орудийные башни вышли из строя. В половине седьмого вечера раздался последний выстрел, и «Сидней», почти потеряв управление и сильно накренившись на борт, скрылся за горизонтом. Пожар на «Корморане» потушить не удалось, и, опасаясь, что огонь вот-вот достигнет минных погребов, капитан рейдера приказал всем покинуть корабль. Через полчаса после того, как последний матрос сошел в шлюпку, «Корморан» взорвался. Некоторое время на горизонте еще можно было разобрать слабый отблеск от горящего «Сиднея».

Видимо, австралийский крейсер потонул совершенно внезапно. Несмотря на то что берег был недалеко и спасательные корабли прочесали весь этот район и отыскали все без исключения шлюпки и плоты с «Корморана», ни одного из 650 офицеров и матросов «Сиднея» найти не удалось. От крейсера осталась лишь продыря-

ленная осколками надувная лодка, которую через две недели вынесло волной на берег.

Командир «Сиднея» проявил при встрече с «Кормораном» преступное легкомыслие. Он позволил сократить дистанцию до такого расстояния, когда преимущество крейсера перед вооруженным торговым судном было сведено на нет. По существовавшим правилам военные корабли не должны были приближаться к рейдерам ближе чем на десять километров — в таком случае рейдер был бессилён что-либо сделать с крейсером либо эсминцем. Дав возможность «Корморану» с первых секунд боя, пользуясь внезапностью, уничтожить капитанский мостик и радиорубку, «Сидней» сразу поставил себя в тяжелое положение, и результатом этого был уникальный в истории войны случай — торговый корабль (пусть даже оборудованный для рейдерства) смог потопить крейсер.

Бой «Корморана» с «Сиднеем» завершил эру немецкого рейдерства в Индийском океане. Единственный корабль такого типа, «Мозель», прорвавшийся в Индийский океан в мае 1943 года, не имел крупных успехов и был потоплен американской подводной лодкой. В последние два года войны Германия уже не предпринимала попыток послать рейдеры.

Это не значит, что в Индийском океане наступил мир. Война, в том числе против торгового судоходства, бушевала в нем куда в больших масштабах, чем в 1940—1941 годах. Но, во-первых, надводных рейдеров сменили подводные лодки; во-вторых, главными противниками вместо англичан и немцев стали американцы и японцы.

## Подводные охотники

В ночь на 7 мая 1915 года огромный трансокеанский лайнер «Лузитания», шедший пассажирским рейсом из Нью-Йорка в Лондон, был потоплен у берегов Ирландии немецкой подводной лодкой У-20. Погибло более тысячи человек. «Лузитания» была не первой жертвой подводных лодок: нападения немецких субмарин на торговые и пассажирские суда начались еще летом 1914 года. Но лишь с гибелью «Лузитании» новый вид пиратства в открытых морях стал очевидным и общеизвестным фактом.

Однако в те дни никто не знал, что гибель

«Лузитании» стала отражением отчаянной борьбы в германском руководстве относительно правил морской войны. Великобритания, пользуясь тем, что обладала самым сильным в мире флотом, с первых месяцев войны объявила блокаду Германии, которая весьма болезненно сказывалась на военной машине, лишенной важных статей импорта. Командование как флота, так и армии требовало от кайзера принять ответные меры, а такие меры, за слабым развитием авиации, были весьма ограничены — Германия имела превосходство над Англией только в подводном флоте. К тому же Великобритания была уязвима, так как даже ее могучий флот был не в состоянии сохранить свои берега и длинные линии коммуникаций с африканскими и азиатскими владениями.

Кайзер сопротивлялся попыткам флота объявить Анг-



**Американский плакат «Не забудем»  
в память о гибели «Лузитании»**

лии тотальную подводную войну не потому, что жалел английских моряков, а потому, что опасался ответных действий, а еще более отрицательной реакции Америки. Если на потопленных кораблях окажутся американцы, это может подтолкнуть США к вступлению в войну на стороне Антанты.

Не информируя кайзера, адмирал Тирпиц и его соратники решили поставить правительство пред свершившимся фактом. И для первой громкой демонстрации была избрана именно «Лузитания» — роскошный лайнер, вполне гражданское судно. Тогда, в мае 1915 года, сама мысль о возможном нападении на «Лузитанию» казалась невероятной. «Лузитания» отплыла из Нью-Йорка и была потоплена германской подводной лодкой недалеко от берегов Англии, причем подводная лодка спокойно удалилась с места гибели лайнера и вернулась в Германию, где ее моряков ждали как героев, словно они в тяжелом бою одолели британскую эскадру.

Реакция мирового общественного мнения, еще не привыкшего к использованию отравляющих газов и иным гримасам тотальной войны, была резкой и громкой. И несмотря на то что Германия так и не признала преступлением потопление «Лузитании», тотальная подводная война осталась лишь на бумаге. Впрочем, не подводные лодки решали судьбы войны — флоты играли в ней лишь вспомогательную роль. Но если на пассажирские суда, за редким исключением, немецкие подводные лодки больше не нападали, то мирные «торговцы» стали постоянной добычей этих пиратов.

По правилам войны на море, подводная лодка должна была вести себя по законам крейсерства, то есть всплыть, догнав торговое судно, дать возможность членам команды и пассажирам спуститься в шлюпки и лишь затем его утопить. Англичане, имевшие большое преимущество в надводном флоте, вообще предпочитали не разбрасываться добром — в случае встречи с германским судном они высаживали на него призовую команду, а немцев брали в плен. Таким образом, и груз, и судно переходили в собственность Великобритании.

Однако подводная лодка не может взять на борт пленных. Подводные же лодки, поднимаясь на поверхность, теряли преимущество перед большими торговыми

судами, особенно после того, как на тех стали устанавливать пушки. Поэтому немецкие подводники предпочитали не рисковать тем, что спасшиеся на шлюпках моряки сообщат первому же военному кораблю, что по соседству находится немецкая подводная лодка, а топили «торговцев» торпедами без всякого предупреждения и лишь потом поднимались ненадолго на поверхность, чтобы выяснить, кого же им удалось потопить. Для бухгалтерии.

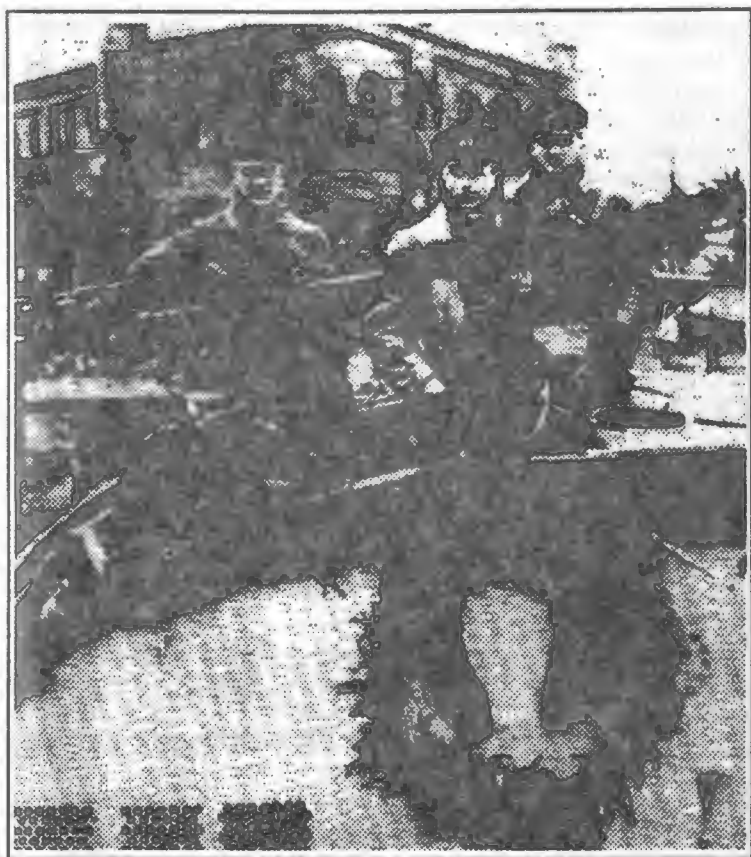
Никому не хочется быть ягненком, которого зарежут. И вскоре среди английских моряков появились отчаянные люди, которые решили бороться даже тогда, когда к этому не было возможности. И среди них стал широко известен капитан Фрайэтт.

Он командовал сравнительно крупным пароходом «Брюссель» водоизмещением около десяти тысяч тонн. В марте 1915 года пароход встретился с немецкой подводной лодкой, которая поднялась на поверхность и приказала «Брюсселю» остановиться. Вместо этого капитан дал «полный вперед», и начались гонки, которые выиграл «Брюссель». Этим он показал пример иным судам — оказывается, совсем не обязательно слушаться подводную лодку, которая не обладает хорошим ходом и догнать ушедший грузовик не может.

Владельцы судна были растроганы поступком капитана, ему вручили массивные золотые часы с описанием его подвига на крышке, и отважный капитан вновь отправился в море. Он совершил еще несколько плаваний, прежде чем судьба вновь свела его с немецкой подводной лодкой.

На этот раз это была очень большая подводная лодка. Она превышала сто метров в длину и имела очень высокую рубку. Попытка уйти от нее не увенчалась успехом — подводный крейсер У-33 обладал высокой скоростью. Так что когда, поднявшись на поверхность, подводная лодка дала сигнал «Брюсселю» остановиться, тому ничего не оставалось, как уменьшить ход до малого.

Матросы кинулись было спускать шлюпки, но капитан с мостика приказал им стоять на местах. Пушка подводной лодки повернулась к «Брюсселю»... И тут капитан приказал машине дать полный ход и положил руль круто направо. «Брюссель» послушно развернулся и пошел на подводную лодку. Успев сделать лишь два выстрела по «Брюсселю», артиллеристы кинулись к рубке. Торпеду



*Проводы германской подводной лодки в поход в 1916 г.*

лодка выпустить не успела — она начала спешно погружаться.

Только скрылась под водой ее рубка, как по тому месту, где погрузился охотник, протопал мирный «Брюссель», который намеревался дорого отдать свою жизнь.

Киль «Брюсселя» ударился о что-то.

Море было пустынным.

Под радостные крики моряков «Брюссель» вернулся на прежний курс. И вдруг все увидели, как в стороне волны

разошлись, выпуская на поверхность раненую немецкую подводную лодку. Она двигалась медленно, как волк, еле вытащивший из капкана лапу, кренясь на левый борт и глубоко зарываясь носом в волны.

Капитан Фрайэтт не стал испытывать судьбу и гоняться за врагом. «Брюссель» поспешил скрыться.

Между тем в Англии весть о победе безоружного «Брюсселя» над стальным хищником была встречена радостно, и капитан стал знаменитостью. Компания, для которой он вторично спас судно и груз, решила вновь одарить Фрайэтта золотыми часами. Отныне он мог носить их по очереди.

Однако значение боя «Брюсселя» с субмариной не ограничивалось конкретным эпизодом. Главное заключалось в том, что Фрайэтт доказал преимущество даже безоружного судна над подводной лодкой, когда та находится в надводном положении, — скорость ее мала, и возможности носовой пушки ограничены. Если торговое судно останавливается, то оно становится безусловной добычей врага и погибает затем от пущенной с малого расстояния торпеды. Но коль скоро капитан судна решителен и сам нападает на субмарину или быстро, меняя курс, уходит от нее, бой далеко не всегда заканчивается победой хищника.

К сожалению для моряков торгового флота, выводы из этого случая сделали не только англичане, но и их противники. Первый вывод заключался в том, что подводные лодки стали все чаще отказываться от формальности — всплытия. Они топили «торговцев», не предупреждая их и не поднимаясь на поверхность. Отныне ни в чем не повинные моряки и пассажиры рисковали погибнуть, не успев перейти в шлюпки.

Второй вывод был совершенно конкретен: германское Адмиралтейство издало секретный приказ — любой ценой отыскать, захватить в плен и привезти в Германию ее главного врага — капитана Фрайэтта.

Агенты Германии во всех портах от Ливерпуля до Кейптауна получили указание отслеживать «Брюссель». Но тот был неуловим. Германскому флоту потребовалось больше года, чтобы окончательно выследить капитана. Это случилось лишь 22 июня 1916 года.

В тот день «Брюссель» вышел из Роттердама в сумер-

ках. Он шел с погашенными огнями, стараясь держаться ближе к берегу. В 23 часа с берега кто-то начал подавать сигналы ярким фонарем. Через десять минут над пляжем поднялась ракета. Капитан предположил, что кто-то, знающий о пути следования «Брюсселя», едет на автомобиле по дороге, идущей вдоль берега, и сигналил кораблю, находящемуся в море.

Капитан оказался прав.

За одним исключением — корабль был не один. В 0.46 встречным курсом, рассыпавшись веером, чтобы добыча не ускользнула, на «Брюссель» накинулись пять эсминцев германского флота.

Один из эсминцев занял положение перед «Брюсселем», два прижались к его бортам и еще два следовали сзади. С таким почетом в Германию не доставляли ни одного пленника.

Рассказывают, что недалеко от оккупированного немцами бельгийского берега «Брюссель» встретили несколько аэропланов, а когда он поднимался каналом к Брюгге, по обеим сторонам канала стояли толпы немецких солдат, сбжавшихся посмотреть, как везут пойманного Фрайэтта.

Первоначально предполагалось устроить над Фрайэттом открытый суд, поднять большой шум о коварстве англичан, которые гонятся за подводными лодками, но известия о поимке «Брюсселя» и беспокойство за судьбу капитана зазвучали так громко не только в прессе союзников, но и в газетах нейтральных государств, что суд над Фрайэттом был проведен быстро, в глубокой тайне. Фрайэтт был лишен возможности защищаться. Он был обвинен в том, что «не будучи членом вооруженных сил, он совершил попытку протаранить подводную лодку У-33». То есть он был партизаном и вмешался не в свое дело, а раз так, он виновен и подлежит смертной казни.

Капитан Фрайэтт был расстрелян 7 июля 1916 года, хотя он не убил ни одного немецкого моряка. Но он совершил преступление, спасши жизнь сорока моряков на борту «Брюсселя». Причем во время суда капитан задал вопрос судье: а если бы подводная лодка расстреляла и утопила «Брюссель» и все бы погибли, был бы ее капитан виноват? Судья ответил, что вины капитана субмарины не было бы, так как она является частью военного флота и выполняет приказ командующего.



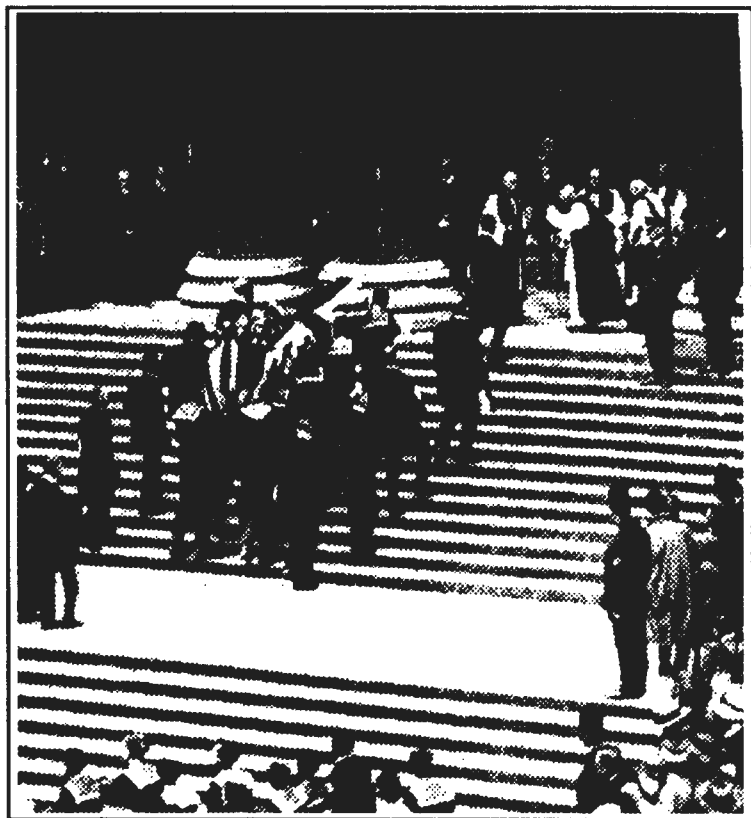
*Обложка брошюры, посвященной капитану Фрайэту*

Дело капитана Фрайэтта до сих пор служит предметом легальных споров. До сих пор в Германии есть юристы и историки, настаивающие на том, что убивать гражданских лиц в ходе военных действий не возбраняется, тогда как гражданское лицо, которое смеет защищать себя, становится преступником и партизаном, подлежащим смерти.

Казнь капитана Фрайэтта так же, как и его бой с субмариной, повлекла за собой цепочку иных событий. Совершенно очевидно, что, объявляя о казни капитана и заявляя при том, что такая же судьба ждет любого капитана, который посмеет защищаться, когда на него нападут пираты, германское Адмиралтейство и военные руководители страны надеялись устрасить торговых моряков. Ведь в последние месяцы добыча подводных лодок была столь мала, что стало ясно — тотальная война против британского судоходства лишь толкает нейтралов в стан союзников Великобритании. То же случилось и с капитаном Фрайэттом. Его судьба вызвала громкий отклик во всем мире. Настолько единый, что в конце июля Германия окончательно отказалась от тотальной подводной войны. В то же время казнь капитана послужила одной из причин вступления в войну Америки. То есть эффект поимки и казни капитана был прямо противоположен тому, который ожидался. Более того, в связи со смертью Фрайэтта фактически впервые открыто прозвучала решимость Англии призвать к ответу военных преступников. 31 июля британский премьер заявил, что для того, чтобы восторжествовала справедливость в деле капитана Фрайэтта, «правительство со всей убежденностью заявляет, что это и подобные преступления не останутся безнаказанными».

После войны казнь капитана была включена в список военных преступлений кайзеровского режима. А сразу после окончания войны и капитуляции Германии по требованию английских моряков эсминец «Орфей» был отправлен в Бельгию, тело капитана извлечено из могилы и похоронная процессия к собору святого Павла протянулась через весь Лондон.

И по сей день капитан Фрайэтт остается национальным героем Великобритании, доказавшим, что и безоружный человек может победить вооруженного до зубов пирата, если он его не боится.



*Похороны капитана Фрайэтта в 1919 г.*

За это, впрочем, его и казнили.

\* \* \*

Спор о судьбе капитана Фрайэтта, то есть спор о допустимом и недопустимом в войне подводных пиратов с безоружными торговыми судами, продолжился во второй мировой войне, в которой и число субмарин, и количество уничтоженных ими судов увеличилось многократно.

В первой половине войны первенство в охоте за «торговцами» держали немцы, во второй оно переходит к

американцам. По мере того, как развивались события, торговые корабли учились бороться с подводной опасностью. В первую очередь они стали объединяться в большие караваны и двигались к цели назначения под усиленной охраной эсминцев, тральщиков и даже авианосцев. Наиболее известна и драматична судьба полярных конвоев, которые собирались на севере Атлантического океана и прорывались сквозь заслон немецких подводных лодок и самолетов к Мурманску и Архангельску.

Если в начале войны большинство немецких капитанов соблюдали правила, по которым они всплывали, забирали с корабля судовой журнал, давали возможность морякам спуститься в шлюпки и только потом топили жертву, то вскоре они отказались от таких церемоний. Помогала в том и позиция командования германского флота.

В сентябре 1943 года командующий подводным флотом Германии адмирал Дениц отдал приказ: «Запрещается предпринимать любые попытки к спасению команд потопленных кораблей и судов, то есть вылавливать тонущих, передавать их на спасательные шлюпки, возвращать в нормальное положение перевернутые шлюпки, снабжать пострадавших провизией и водой. Спасение противоречит самому первому правилу ведения войны на море, требующему уничтожения судов противника и их команд». Этот приказ дал подводникам Германии формальное основание не испытывать угрызений совести при виде тонущих госпитальных и пассажирских кораблей. А некоторые из них в интерпретации фразы, касающейся «уничтожения судов противника и их команд», пошли дальше.

В то время германские подводные лодки терпели сильный урон от союзников в Атлантике, и по соглашению с Японией опустевшая база в Пинанге была предоставлена немцам.

Это решение было продиктовано и тем, что державы «оси» были заинтересованы в обмене некоторыми стратегическими материалами. Япония ощущала острую нехватку в точных приборах и оптике. Германия нуждалась в каучуке. Попытки наладить такой обмен путем отправки вооруженных пароходов привели к гибели большинства из них. И подводным лодкам помимо выполнения основных заданий было приказано перевозить дефицитные грузы.

В мае 1943 года десять больших германских лодок

вышли из Бискайского залива и направились на юг. Половина из них погибла в Атлантике, остальные, пройдя через Индийский океан, достигли в октябре Пинанга, имея на счету по несколько уничтоженных торговых кораблей. Подкрепление из четырех лодок, посланное им вслед, не дошло, так как было уничтожено союзниками. Не добрались до Индийского океана и итальянские лодки, посланные из Средиземного моря.

Наконец в январе 1944 года была совершена последняя попытка прорыва в Индийский океан. Для этой цели была выбрана крупнейшая немецкая лодка У-852, которой командовал молодой ас-подводник капитан-лейтенант Хайнц Экк.

Задача, поставленная перед ним, была сложной, тем более что причины гибели предыдущих «прорывателей блокады» оставались тайной. Даже не было известно, добрались ли они до Индийского океана или погибли в Атлантике. Экк был предупрежден на базе в Киле, что его лодка настолько велика, что уступает в скорости обычным субмаринам и ее легко увидеть с воздуха, если она идет на небольшой глубине.

Два месяца лодка шла на юг, нервы командира и моряков были на пределе. Несколько раз им пришлось пережить воздушную тревогу и срочно уходить в глубину, спасаясь от самолетов. Наконец У-852 достигла южной Атлантики, и когда 13 марта она вышла на глубину перископа, то обнаружила на расстоянии двух километров идущий тем же курсом большой теплоход. Так как вскоре опустилась ночь, капитан Экк рассчитал скорость и направление движения теплохода, чтобы под прикрытием темноты напасть на него — это будет отличным бодрящим средством для команды!

Подобравшись на пятьсот метров к теплоходу, Экк приказал выпустить две торпеды, и через несколько секунд раздался мощный взрыв. Было видно, как судно раскололось пополам и быстро скользнуло в глубину.

С безоружным врагом было покончено. Но оставались люди. Многие успели спастись, и до поднывающей на поверхность лодки доносились крики и свистки плывущих людей. На надувных плотиках зажглись огоньки.

Капитан Экк приказал подобрать кого-нибудь из моряков и узнать, что за судно он потопил. Через две

минуты к лодке приблизился плотик, на котором были два моряка. Экк приказал одному из них оставаться на плоту, а второму подняться на лодку. Тот подчинился.

Тут же на палубе моряк сообщил, что он третий помощник капитана сухогруза «Пелей», плывшего под греческим флагом. Команда этого судна водоизмещением восемь тысяч тонн состояла из тридцати пяти матросов разных национальностей.

После этого Экк приказал моряку прыгнуть обратно на плот и сообщил, что лодка вызовет помощь и завтра их найдут.

Плотик скрылся в темноте, но Экк не спешил уходить с места гибели «Пелея». Его смущали предметы, что плавали вокруг, указывая, что здесь погибло судно. Если завтра или послезавтра здесь пролетит самолет, он наверняка заподозрит, что в этих краях на крейсерстве находится немецкая подводная лодка.

Тогда Экк приказал потопить, взорвать, уничтожить все следы своего нападения на мирный «Пелей». В первую очередь это относилось к людям, спасшимся с греческого судна. В течение пяти часов с немецкой пунктуальностью У-852 утожила море, непрерывно работали ее пушка и пулеметы. Разумеется, уничтожить все доски было невозможно, но людей перебили всех. За исключением четырех человек на одном из надувных плотиков, которые были изранены, но случайно утеряны немцами.

Подводная лодка покинула поле боя, а плотик с четырьмя ранеными моряками, один из которых был русским, тридцать восемь дней носился по волнам, прежде чем чудом оставшихся в живых моряков подобрал португальский корабль.

Рассказ моряков о том, как немецкая подводная лодка гонялась за тонущими людьми, показался на первых порах преувеличением, тем более что в южной Атлантике немецких субмарин никто не ожидал.

Тем временем никто не обнаружил лодку капитан-лейтенанта Экка, она проникла в Индийский океан и стала продвигаться к северу вдоль берега Африки, не решаясь уйти в центр Индийского океана.

2 мая У-852 наконец попала на глаза английскому самолету, который вызвал подмогу, и началась охота за лодкой. Самолеты не отпускали лодку, и, стоило ей

приблизиться к поверхности настолько, что ее можно было различить, в воду летели глубинные бомбы. Наконец Экк понял, что поврежденная лодка не сможет продолжать поход и обречена на гибель. Чтобы спастись, Экк направил лодку к берегу и выбросился на берег на юге Сомали.

Команда сдалась в плен.

И тут капитан-лейтенант Хайнц Экк совершил непростительную глупость — он не успел уничтожить судовой журнал. Когда же журнал попал к английским разведчикам, они сразу открыли его на странице, отведенной дате 13 марта, потому что, если кто и напал на «Пелей», то, вернее всего, это и была немецкая крейсерская лодка U-852, прорывавшаяся в Малайю.

А на странице, посвященной событиям 13 марта, было подробно описано торпедирование судна, ни принадлежности, ни предназначения которого немецкий капитан не знал, а затем было рассказано, как был вытасчен с плотика третий помощник и как потом, очищая поверхность океана от мусора, капитан Экк приказал расстрелять из пулеметов пленника и всех остальных моряков.

Тогда командой U-852 заинтересовались в Лондоне, куда подводников и переправили. Там немецких подводников допрашивали по двум статьям: цель их плавания и расстрел моряков с «Пелея». Капитан-лейтенант Хайнц Экк и его помощники были признаны военными преступниками, и 17 октября 1945 года их судил военный суд в Гамбурге. Обвинение основывалось на том, что убийство мирных граждан, на море или на земле, является военным преступлением. Прецедент был взят из истории первой мировой войны, когда в июне 1918 года немецкая подводная лодка потопила английское госпитальное судно «Лэндровери Кастл», а затем подводники принялись топить шлюпки с ранеными и медиками. В 1921 году двое из офицеров той подводной лодки были найдены, преданы суду и осуждены.

Хайнц Экк строил свою защиту на том, что он охранял своих людей, так как, если бы он не расстрелял моряков, они могли бы на следующий день сообщить о его нападении вражеским самолетам и охотникам за лодками. В его защите было слабое место: никто не заставлял его топить неизвестное судно.

Вердикт суда был суров: Экк, старший офицер лодки,



*Адмирал Дениц планирует операции подводного флота  
в 1944 г.*

и два матроса, стоявшие у пулеметов, были приговорены к смерти, а судовой врач, не поднявший голоса в защиту погибающих моряков, был приговорен к пожизненному тюремному заключению.

С тех пор прошло много лет, и у немецких историков

и адмиралов было достаточно времени, чтобы придумать капитан-лейтенанту оправдания. Адмирал Руте в своих воспоминаниях пишет: «Экк... приказал обстрелять шлюпки с командой потопленного в Индийском океане парохода, чтобы уничтожить следы своего пребывания в этом районе». А прямой начальник Экка адмирал Дениц идет дальше, забывая уже о шлюпках: «Потопив пароход противника, командир У-852 пытался артиллерийским огнем разбить плавающие на поверхности воды обломки судна. Он делал это для того, чтобы противник не смог заметить эти обломки с воздуха и по ним обнаружить подводную лодку. Таким образом, заботясь о безопасности корабля, командир подводной лодки в своих действиях зашел слишком далеко, не пощадив при обстреле обломков и самих потерпевших».

В последней цитате встает образ осторожного командира, который стрелял по неодушевленным обломкам и лишь случайно попадал в тонущих.

\* \* \*

После первой мировой войны Индийский океан стал как бы внутренним морем союзников — он был окружен английскими, французскими и голландскими колониями, и лишь на северо-востоке Африки выход к океану имели итальянские фашисты. Вот почему, хотя радиус действия подводных лодок за прошедшие между двумя мировыми войнами двадцать лет резко увеличился, в начале второй мировой войны державы «оси» не могли использовать свой подводный флот в этом дальнем тылу союзников. И лишь с вступлением в войну Японии в 1941 году обстоятельства изменились.

Утром 7 декабря 1941 года японские самолеты, базирующиеся на авианосцах, нанесли удар по главной американской военно-морской базе на Тихом океане — Пирл-Харбору на Гавайях. Япония вступила в мировую войну на стороне держав «оси». Смелый план командующего японским флотом адмирала Ямамото удался.

Через несколько дней после нападения на Пирл-Харбор началось вторжение японцев в Юго-Восточную Азию. Ударами авиации были потоплены два английских линкора в Сингапуре, затем в ряде сражений был разбит голландский флот, охранявший Нидерландскую Индию. Одновре-

менно шло наступление по суше на Сингапур — английский форпост в Юго-Восточной Азии. После падения Сингапура 15 февраля 1942 года в дело вступили японские подводные лодки, гидросамолеты и надводные корабли, задачей которых было уничтожение всех кораблей с беженцами и войсками, эвакуировавшимися из Сингапура в Индию и Австралию. В результате десятки тысяч человек, вырвавшиеся в последний момент из Сингапура, сгорели на кораблях или утонули в море. Пассажирам потопленных судов, не погибшим при взрывах бомб и торпед, не приходилось рассчитывать, что их спасут: бойня, которую устроили японская авиация и флот, не оставляла времени для того, чтобы обращать внимание на терпящих бедствие. Только те, кто добирался до берега, попадали в японские концлагеря.

Существует множество книг и рассказов очевидцев о расправе японского флота и авиации с транспортами и пароходами, убегавшими из Сингапура. В качестве примера можно привести судьбу голландского парохода «Роозебоом», который покинул Сингапур, имея на борту пятьсот человек.

Спасаясь от преследования, «Роозебоом» взял курс на Паданг, находящийся на противоположной от Сингапура стороне Суматры. Пароход шел без огней, и уже появилась надежда на то, что ему удастся ускользнуть. До Паданга оставалось всего три дня пути. Скорость была невелика, поскольку пароход был перегружен беженцами и грузами, да еще пришлось забрать несколько человек с английского парохода, разбомбленного в нескольких милях от Сингапура.

Торпеда поразила «Роозебоом» около полуночи. Субмарина стреляла, очевидно, с близкого расстояния и имела возможность прицелиться, так как взрыв последовал в самом центре корабля, в машинном отделении. Пароход, казалось, подпрыгнул от взрыва, и сотни пассажиров, спавшие на палубе, чтобы спастись от духоты, оказались в воде прежде, чем успели проснуться. Большинство из тех, кто находился в каютах и в трюме, выбраться не успели.

Английский чиновник Уолтер Гибсон, на воспоминаниях которого основан этот рассказ, был одним из немногих, кто успел выскочить на палубу и прыгнуть в море.

Ему удалось отыскать обломок шлюпки, за который он уцепился и в течение двух часов плавал. Наконец Гибсон увидел проплывающую рядом шлюпку и забрался в нее. Шлюпка была катастрофически переполнена. Люди стояли, цепляясь друг за друга. А за шлюпкой, держась за концы, гроздьями плыли те, кому места в ней не досталось.

Когда наступил рассвет, удалось подсчитать, что в шлюпке, рассчитанной на тридцать человек, находится восемьдесят. Кроме того, более пятидесяти человек оставались в воде.

Английский бригадный генерал, оказавшийся в шлюпке, принял командование и с помощью добровольцев собрал все продовольствие и воду. Решено было выдавать каждому по столовой ложке воды и по столовой ложке сгущенного молока ежедневно. В течение дня собирали обломки корабля и к вечеру с помощью веревок, тросов, разорванной и связанной в жгуты одежды соорудили плот, на который взобрались двадцать человек. Под их тяжестью плот ушел в воду, и эти люди стояли почти по пояс в соленой воде. После этого лодка взяла курс к Суматре.

Обитатели плота умерли в течение первых трех дней. Солнце обжигало их выше пояса, а сесть или лечь они не могли. Генерал предложил меняться с ними местами, но никто в шлюпке не согласился перейти на плот. К исходу третьего дня на плоту, который постепенно развалился, остался лишь один человек. Его взяли в шлюпку, где он вскоре умер.

Голод перестал мучить в первые же дни, зато жажда доводила людей до безумия. Командир запретил пить морскую воду, но, когда наступала темнота, пассажиры шлюпки начинали пить ее тайком. На четвертый день один из матросов сошел с ума и с криком «Это пресная вода!» бросился за борт и утонул.

Постепенно на борту падала дисциплина. Если в первые дни люди сохраняли человеческий облик и поддерживали слабых, то к исходу первой недели верх взял инстинкт самосохранения. Раздача воды и пищи стала мучительной процедурой — все с жадностью следили за медсестрой и генералом, которые делили рацион. Особенно неприятными для всех стали часы, когда надо было спускаться в воду, чтобы плыть, держась за концы: в шлюпке еще не хватало места на всех. Со шлюпки начали исчезать люди.

Некоторые из них добровольно бросались в воду, чтобы избежать мучений, но кое-кому, из самых слабых, помогали соседи. Остальные делали вид, что ничего не случилось: можно не лезть в воду, можно надеяться, что лишняя ложка воды достанется тебе самому.

Помощник капитана парохода, голландец, был совсем плох и лежал неподвижно, положив голову на колени своей молодой жены. Он бредил. Внезапно он вырвался из ее рук и, закричав, что видит корабль, кинулся в воду. Жена, пытаясь его спасти, бросилась за ним, и мужчины в лодке равнодушно смотрели на то, как она тонула.

В тот же день умер и генерал. Он был единственный, кого похоронили — один из офицеров прочел над ним молитву, и затем его тело было брошено за борт.

Пока все были заняты похоронами, последнюю канистру с водой и банки стуженного молока охранял капитан «Роозебоома». Вдруг все услышали крик: капитан боролся с одним из английских чиновников. Нападавший выпрямился, и все увидели, что из груди капитана торчит нож. Обезумевший убийца схватил две банки со стуженным молоком и бросился в море. Он так и утонул, не выпустив из рук свою бесценную добычу.

Команду над шлюпкой, в которой оставалось около пятидесяти человек, принял английский подполковник, но на десятый день, когда кончилась уже вся вода, он исчез. Неизвестно, что с ним случилось, но подозрение англичан пало на пятерых матросов-яванцев с «Роозебоома», которые сидели отдельно от европейцев на корме. Той же ночью решено было разделаться с яванцами, и на рассвете полтора десятка англичан, вооруженных чем попало, бросились на матросов. Всех пятерых тут же выбросили за борт, и, когда они пытались ухватиться за край борта, англичане били их по пальцам веслами до тех пор, пока те не отпустили шлюпку...

На одиннадцатый день в шлюпке оставалось чуть более двадцати человек. Стало свободно, и люди бессильно лежали на дне, прикрываясь от лучей солнца одеждой тех, кто умер. Из женщин осталась в живых лишь молодая китайка, которая вела себя с таким достоинством и выдержкой в этом плавучем сумасшедшем доме, что невольно вызывала уважение даже у тех, кто уже потерял человеческий облик.

В начале третьей недели пути пошел проливной дождь, хлынувший как спасение в тот момент, когда не оставалось никакой надежды. На следующий день вновь повезло: небольшая стая чаек опустилась в шлюпку. Чайки сидели спокойно, не обращая на людей внимания, а те медленно поворачивались, чтобы поймать птиц. Затем, собрав последние силы, они начали хватать чаек и, разрывая на части, тут же их ели.

Но затем все началось снова — солнце, жара, жажда.

Лишь на двадцать шестой день шлюпку вынесло к берегу острова Сипора в шестидесяти милях к западу от Суматры. В ней осталось шесть человек, в том числе Гибсон и китайка. Их подобрала рыбаки, и несколько дней они жили в деревне. Затем на острове высадились японцы, и Гибсон попал в концлагерь, где пробыл до конца войны.

\* \* \*

После захвата Сингапура и параллельно с наступлением в Бирме, оккупацией Индонезии и захватом островов Южных морей японские эскадры направились в Индийский океан и начали охотиться за торговыми кораблями союзников. В этих операциях участвовали и японские подводные лодки. По официальным японским данным, в течение 1942—1943 годов в Индийском океане подводными лодками было потоплено восемьдесят торговых и пассажирских судов. Своего рода рекорд поставила подводная лодка И-10, потопившая за одну неделю в Мозамбикском проливе двенадцать кораблей. Еще одна удачливая японская субмарина — И-29 — действовала в Аравийском море. Индийский океан считался японскими подводниками самым безопасным местом для рейдерства, и их мечтой было получить назначение на базу в Пинанге, откуда они и совершали свои походы. За кампанию 1942—1943 годов японцы потеряли в Индийском океане лишь две подводные лодки. Основные силы английского флота были заняты в Атлантике, а американцы сосредоточили усилия в Южных морях и на Тихом океане.

Очевидно, успехи японских подводников могли быть и большими, но у них не хватало торпед, и им было приказано стараться топить торговые суда в надводном

положении орудийным огнем. А в таких случаях жертвы часто ускользали от охотников. Но главная причина недостаточной эффективности японского подводного флота в Индийском океане заключалась в том, что и для Японии этот район не имел первоочередного значения. Основные пути снабжения Японии, которая получала большую часть сырья из оккупированных стран Восточной и Юго-Восточной Азии, лежали в Тихом океане и Южных морях. А там с каждым днем все более значительным становилось превосходство американского флота.

Япония начала войну, имея шестьдесят подводных лодок. Примерно столько же было и у США. В ходе войны японцы потеряли сто тридцать лодок, и к моменту капитуляции в строю оставалось двенадцать. Соединенные Штаты потеряли за это же время чуть более пятидесяти субмарин и окончили войну с двумястами подводными лодками, которые уничтожили почти весь японский торговый флот.

Для спасения коммуникаций в Тихом океане и Южных морях адмирал Ямамото начиная с конца 1942 года все чаще перебрасывал японские подводные лодки из Индийского океана. А это значило верную смерть. Почти все подводные лодки, уведенные из Индийского океана, вскоре погибли в Тихом. Однако конца своего подводного флота японский адмирал не увидел. Он сам погиб 18 апреля 1943 года.

\* \* \*

С 1942 года преимущество как в Южных морях, так и в Индийском океане переходит к подводному флоту США. Причиной тому была прежде всего стратегическая слепота японского командования, которому война представлялась недолгой, победоносной и, безусловно, наступательной. В результате все силы японской промышленности были брошены на создание перевеса в авиации и авианосцах, что действительно позволило на первых этапах войны достигнуть значительных успехов. Однако, когда примерно через полгода наступление Японии выдохлось и в ряде мест пришлось перейти к обороне, обнаружилось, что для контроля над захваченным — почти всеми островами и архипелагами Южных морей, Индонезией, Индо-

китаем, Филиппинами, частью территории Китая — сил явно недостаточно.

В ходе войны Япония зависела от поставок сырья из оккупированных стран: нефти из Индонезии, каучука и олова — из Бирмы. Морские пути вытянулись на многие тысячи миль, и, для того чтобы поддерживать военные усилия страны, необходимо было обеспечить бесперебойное снабжение и безопасность на линиях подвоза. А сделать это было невозможно, поскольку в составе японского флота было слишком мало противолодочных кораблей, тралыщиков, эсминцев охраны. Не хватало и самих торговых судов — танкеров и транспортов. Водоизмещение японского торгового флота равнялось шести с половиной миллионам тонн, то есть было большим, чем у Германии, но уступало и США, и (более чем втрое) Великобритании. Пути же, по которым шли японские танкеры и транспорты, были не только длинными, но и опасными. Практически не было точки в морях и океанах, где японские корабли могли бы чувствовать себя в безопасности. Поэтому, несмотря на лихорадочную работу японских верфей и увеличение флота за счет кораблей, захваченных в Сингапуре, Рангуне и других оккупированных портах, уже к началу 1943 года флот Японии сократился, а в дальнейшем таял буквально на глазах.

Американские подводные лодки, которые действовали в Индийском океане и Южных морях, базировались в основном в Северной Австралии. Число их непрерывно росло, повышался опыт их экипажей, и до самого конца войны их действия были весьма эффективны, в первую очередь из-за того, что японцы так и не смогли найти против них противоядия. Основным противником американских субмарин были японские самолеты, но радиус их действия был ограничен, а количество недостаточно. В поединках же японских и американских подводных лодок последние почти всегда выходили победителями ввиду военного и технического превосходства.

\* \* \*

В октябре 1942 года американцы начали операцию «Гальваник» по захвату атоллов Тарава и Макин в архипелаге Гильберта. Подводные лодки принимали участие в этой операции, проводя разведку мест высадки

десанта, а также дежуря на случай, если японцы пошлют к атоллам подкрепление. Для этого были сведены в «волчью стаю» четыре американские подводные лодки.

Первой неудачей в рейде стал инцидент с лодкой «Наутилус», на борту которой кроме команды находилось семьдесят восемь морских пехотинцев — часть десанта на один из небольших атоллов. По пути к месту назначения «Наутилус», который шел в надводном положении, был обстрелян неизвестными военными кораблями. Один из снарядов пробил ограждение боевой рубки и разбил главный воздухопровод. Однако «Наутилус» смог нырнуть под воду и уйти от преследователей.

Случай был странным, потому что появление японских кораблей в этом районе не ожидалось, а свои были предупреждены о маршруте «волчьей стаи». Лишь вечером, просматривая сводку, командование обнаружило истинных виновников этого инцидента. Эсминец «Ринголд» и легкий крейсер «Сан-Хуан» сообщили о потоплении японского сторожевого катера, причем каждый из них приписывал этот успех себе. Квадрат атаки совпадал с тем, в котором подвергся нападению «Наутилус», и командующему подводным флотом пришлось с сожалением записать в дневнике: «Надводные корабли приняли лодку за японский сторожевой катер и обстреляли, руководствуясь, видимо, правилом: “Бей, потом разберемся”».

29 ноября командиру «волчьей стаи» был послан по радио приказ собрать лодки и изменить район патрулирования. Однако флагманская лодка «Скалпин» на вызов не ответила. Через сорок часов приказ был переадресован другой лодке, судьба же «Скалпина» долгое время оставалась неизвестной.

А с флагманской лодкой произошло вот что.

В ночь на 19 ноября лодка обнаружила радиолокатором японский конвой. До рассвета она преследовала его в надводном положении, а затем погрузилась и начала сближение. Но не успела она лечь на боевой курс, как была замечена японским сторожевиком, который заставил ее уйти вглубь. Прошел час. Лодка продолжала следовать тем же курсом, что и конвой. Наконец ее командир решил, что опасность миновала, и приказал подняться. И надо же было ей всплыть совсем рядом с тем же сторожевиком, шедшим в хвосте конвоя. Пришлось снова

нырнуть, и на этот раз японский катер осыпал лодку глубинными бомбами. Повреждений не было. Тогда решено было всплыть под перископ. Но в лодке отказал глубиномер, вместо перископа она показала нос и тут же была обнаружена.

На этот раз серия глубинных бомб разорвалась неподалеку от лодки, и она лишилась управления. Появилась течь, отказали рули. Командиру лодки ничего не оставалось, как вновь подняться и принять бой на поверхности моря.

Как только рубка показалась над водой, артиллерийский расчет бросился к пушке, но открыть огонь не успел: снаряд японского корабля попал в рубку, командир и несколько офицеров погибли. Тогда механик, принявший командование, приказал оставить корабль и открыть кингстоны. Далеко не все подводники успели покинуть субмарину. Двенадцать человек остались внутри и пошли ко дну вместе с лодкой.

Японцы подобрали сорок подводников и одного из них, раненого, тут же выбросили за борт. Второму раненому удалось скрыться в толпе товарищей. Затем пленных разделили на две почти равные группы и на авианосцах отправили в Японию. Одна из групп попала на авианосец «Тюё».

И надо было так случиться, что в этих водах действовала в то время подводная лодка «Парусник». У нее был давний долг перед «Скалпином»: во время маневров в 1939 году «Парусник» затонул, и его команду спас «Скалпин», вовремя пришедший на помощь. Теперь «Парусник» обнаружил и торпедировал авианосец «Тюё». Японскую команду сняли находившийся по соседству эсминец и тяжелый крейсер «Такао», а все пленные, за исключением одного матроса, погибли. Так по трагической иронии судьбы подводники «Парусника» убили тех, кто их спас три года назад.

\* \* \*

Это случилось в пятом боевом походе подводной лодки «Звон» осенью 1943 года. 23 октября «Звон» обнаружил японский конвой, состоящий из трех больших танкеров и двух транспортов. Охрану нес лишь один эсминец, который ходил кругами, обследуя район. Подводной лодке удалось

поднырнуть к самому конвою так, что она смешалась с кораблями японцев и эсминец не мог засечь ее радиолокатором. Почти в упор «Звон» дал залп пятью торпедами по танкерам, и все три судна были поражены. Затем лодка приготовилась поразить транспорт, однако он, заметив это, резко развернулся и пошел на таран. Лодка была зажата между пылающими танкерами и транспортом, и времени, чтобы уйти под воду, уже не оставалось. Нос транспорта буквально навис над «Звоном». Дальнейшее командир лодки капитан О'Кейн описывает следующим образом:

«Это было как в мелодраматическом боевике. “Звон” метнулся прямо внутрь циркуляции транспорта, и, спасая корму, я приказал положить руль лево на борт. Транспорт открыл огонь из пушек и пулеметов. Однако снаряды проносились над нашими головами, не задевая лодки. Положение было отчаянным. Тут я взглянул на корму и увидел, что, на наше счастье, транспорту придется продолжить поворот, чтобы избежать столкновения с грузовым судном, которое также шло на таран. Наскоро прицелившись, я выстрелил всером торпеды из кормовых аппаратов с углом раствора, перекрывавшим длину обеих целей. В этот же момент грузовое судно врезалось в правую раковину транспорта. Столкновение и четыре торпеды “Звона” решили судьбу грузового судна: оно затонуло почти мгновенно, уйдя под воду с большим дифферентом на нос, а транспорт застыл на месте, задрав корму под углом в тридцать градусов».

Таким образом, за один бой лодке удалось уничтожить пять кораблей. Но на этом охота «Звона» не кончилась. На следующий день он вышел к северу от Филиппин на путь, по которому шли подкрепления японским войскам на Филиппинах. Лодка обнаружила конвой радиолокатором, но уточнить количество и типы кораблей в темноте было невозможно, а приблизиться командир лодки не решался, так как время от времени корабли эскорта поднимали стрельбу.

Нервозность японского эскорта помогла «Звону». Внезапно с одного из кораблей охранения начали подавать сигналы прожектором, поочередно освещая суда, и при этом свете лодка выбрала себе цели — два транспорта и танкер. В каждый из кораблей было отправлено по две торпеды. Торпеды угодили в цель, раздались взрывы, а

«Звон» тем временем выбрал новые жертвы — теперь море было освещено горящим танкером и остальные корабли конвоя четко вырисовывались на фоне огня. Но тут лодка была замечена. Она успела выпустить еще три торпеды и попыталась уклониться от несшегося на нее эсминца охраны. В момент, когда гибель ее казалась неотвратимой, эсминец взорвался, налетев на одну из торпед. Другая торпеда в мгновение ока превратила в светящийся, раскаленный шар еще один танкер, везший бензин. Лодка же, воспользовавшись суматохой, отошла от поля боя и остановилась в пяти милях. У нее оставались еще две торпеды, и капитан О'Кейн решил уничтожить ими единственный неповрежденный транспорт.

Транспорт отыскивали довольно быстро и с дистанции в четыре кабельтова выпустили в него торпеду. Она пошла точно в цель. Тогда О'Кейн приказал выпустить последнюю торпеду. И тут произошло непредвиденное: торпеда вильнула и двинулась по кругу. Капитан понял, что вот-вот станет жертвой собственного выстрела.

Торпеда врезалась в корму лодки. Раздался взрыв. Все три кормовых отсека были мгновенно затоплены, и моряки в них, собиравшиеся отдохнуть, погибли раньше, чем успели понять, что случилось. «Звон» словно провалился под воду. Рубочный люк задраить не успели, и в него ворвалась вода. Все в рубке, кроме троих, которых выбросило наружу, погибли.

В оставшийся незатопленным носовой отсек последним, уничтожив секретные документы, прошел лейтенант Флэнсайджен. Задраили водонепроницаемую дверь. В носовой аккумуляторной яме начался пожар, и в отсек стал просачиваться дым. Тогда всем оставшимся в живых (их оказалось тридцать) были розданы спасательные жилеты и кислородные аппараты. Положение было почти безнадежным, и подводники это понимали, хотя никто не знал точно, на какой глубине лежит лодка. Снаружи рвались глубинные бомбы, и начинать спасательные работы до того, как японский эскорт прекратит бомбометание, было бы самоубийством.

Так прошло еще около часа. Дышать было трудно, люди теряли сознание от жары. Лейтенант приказал морякам сосредоточиться у спасательной шахты, чтобы выбраться наружу по буйрепу. Как только первая группа ушла, начали

готовить следующих трех моряков. Приходилось ждать, но делать это с каждой минутой было все труднее. Много времени было потеряно оттого, что люди, попадая в спасательную шахту, теряли сознание — давление там достигало шести атмосфер. Наконец отправилась в путь третья группа, а за ней и четвертая, с которой пошел лейтенант Флэнейджен. Ему, как старшему из оставшихся в живых офицеров, следовало бы уходить последним, но он уже терял сознание, и матросы пропустили его вперед.

Флэнейджен не помнил, как очутился на поверхности воды. Когда он пришел в себя, он спросил у матроса, помогавшего ему держаться на воде, сколько всего человек вышло на поверхность. Оказалось, что четверо из тринадцати, ушедших вверх по буйрепу. Остальные, видимо, погибли на коротком, но тяжелом пятидесятиметровом пути. Четверо ждали, но больше никто из лодки не появился. Вероятно, взорвалась аккумуляторная батарея и все семнадцать человек, оставшиеся в лодке, погибли.

Разглядев в полукилометре торчавший из воды нос потопленного ими парохода, спасшиеся подводники решили подождать отлива, а затем плыть к этому судну и найти там шлюпку или спасательный плот, чтобы добраться до берега. Но раньше, чем наступил отлив, их обнаружил японский эскортный эсминец. Он выловил из воды и трех человек, которых смыло из рубки, в том числе и капитана О'Кейна.

В те годы в США действовал специальный комитет по учету потерь, который проверял все доклады лодок, кораблей и самолетов, сверяя их с сообщениями японских источников и другими данными, так как донесения подводников бывали часто неточны. После проверки комитет зачислил на счет «Звона» семь кораблей, уничтоженных за две ночи. Всего эта лодка за пять походов потопила двадцать четыре японских судна общим водоизмещением около ста тысяч тонн.

\* \* \*

Гибель от собственной торпеды, разумеется, редчайший случай в истории подводной войны, но от подводников можно услышать немало подобных невероятных историй. Часть из них — это просто легенды, рассчитанные на легковверных слушателей и газетчиков, способных поверить

в сказки о том, что можно спастись с затонувшей подлодки, выстрелив собой из торпедного аппарата, или проникнуть во вражеский порт, пристроившись ко дну линкора.

Самой известной из легенд, бытовавших в Южных морях во время войны, был рассказ о лодке, проникшей в Токийскую бухту.

История начинается с того, что подводная лодка, посланная патрулировать прибрежные воды Японии, решила проверить, хорошо ли охраняется Токийская бухта. Проникла она туда, как «проникают» в подобные места все лодки в подобных историях: пристроившись под днище входившего в тщательно охраняемую бухту судна. В бухте подводники отыскивали укромное место: щель под одним из пустых доков. Там американская лодка и залегла. Ночью лодка всплыла, чтобы набрать воздуха и подзарядить аккумуляторы. Она ждала достойной добычи. Напротив укрытия подводной лодки находился огромный док, в котором завершалось строительство авианосца. Но поразить авианосец капитан не мог, потому что еще не был изобретен способ посылать торпеды посуху. Целый месяц капитан пытался придумать, как уничтожить авианосец, но ничего не придумал. Наконец на тридцатый день он был вынужден признать свое поражение и отдал приказ выбираться из бухты.

И тут подводники увидели, что над доком развеваются флаги, гремит музыка и наблюдается большое стечение народа. Затем на глазах у подводников высокопоставленная японская дама разбила бутылку шампанского о нос корабля, и авианосец начал медленно скользить к воде. «Черт побери!» — воскликнул капитан и приказал изготовить к бою торпедные аппараты. Как только авианосец, поднимая стены брызг, вошел в воду, две торпеды вонзились в него. Раздался взрыв. Авианосец, не прекращая движения, медленно опустился на дно, а подводная лодка, воспользовавшись суматохой, покинула Токийскую бухту.

Помимо этой и подобной ей историй, которые не могли случиться и не случились, есть ряд историй, которые случиться вроде бы не могли, но нельзя быть уверенным в том, что они не случились. Такова, например, история гибели немецкой подводной лодки УБ-65 в первую мировую войну. Эту лодку из-за зловещей репутации, которой

она пользовалась, называли «Летучим голландцем». Еще в начале войны УБ-65 потопила несколько пассажирских пароходов и не оказала помощи погибшим пассажирам. С тех пор, гласит легенда, духи погибших мстили ей: лодке не удавалось выполнить ни одного задания, ее преследовали неудачи, поломки и аварии. Наконец весной 1918 года эта лодка была замечена в надводном положении у испанского берега американской субмариной Л-2. Американская подводная лодка пошла в атаку, надеясь поразить врага торпедой, и приблизилась настолько, что можно было прочесть на рубке немецкой лодки номер. Та не отвечала, на палубе и на мостике никого не было видно. И не успела Л-2 выпустить торпеду, как на глазах у американцев «Летучий голландец» взорвался и, расколовшись надвое, исчез под водой.

Наконец, есть и такие истории, которые случиться не могли, однако случились (к примеру, гибель «Звона» от собственной торпеды). Невероятный случай такого рода произошел в конце февраля 1945 года у побережья Вьетнама: столкновение американских подводных лодок «Мотыга» и «Камбала». Они должны были действовать в разных районах, но одну из них сбило с курса подводное течение. «Мотыга» шла на глубине восемнадцати метров курсом на север, «Камбала» плыла на глубине двадцати метров на восток. Неожиданно «Мотыга» ударилась о что-то. Удар пришелся в корпус, и лодку подбросило вверх. В тот же момент ощутили неожиданный удар и моряки на «Камбале», только ей удар был нанесен по рубке, и она начала погружаться. В конце концов обе лодки исправили повреждения и со всеми предосторожностями поднялись под перископы. Каждая из них увидела совсем рядом чужой перископ. На лодках пробили боевую тревогу и начали готовиться к торпедным атакам. К счастью для них, недоразумение тут же выяснилось, и лодки остались целы.

Еще одна история произошла в конце войны с американской подводной лодкой «Рыба-дьявол». Она шла в надводном положении у японского острова Иводзима, когда вахтенный офицер увидел выскочивший из облаков японский самолет. Лодка немедленно начала погружение и ушла уже на пятнадцать метров, как вдруг раздался сильный удар, словно от близкого взрыва глубинной

бомбы. Удар был так силен, что через сальник маты радиолокатора начала поступать вода, и экипажу пришлось пережить несколько страшных минут, которые часто становятся последними минутами в жизни подводника. Вскоре выяснилась, что помпы справляются с течью, но всплыть было нельзя, потому что из строя вышли оба перископа и радар. До темноты лодка дрейфовала у поверхности воды, а когда поздно вечером всплыли, то обнаружили на мостике и на палубе обломки японского самолета, который, оказывается, в последний момент не смог выйти из пике и на глубине пятнадцати метров наконец достиг свою жертву. Правда, пилот истребителя так и не узнал об этом.

\* \* \*

К концу войны американские подводные лодки были полными хозяевами в Индийском и Тихом океанах и, не имея уже достаточно добычи, стали переключаться на спасательную службу (считается, что подводные лодки смогли выловить из воды и спасти более пятисот американских летчиков), перевозку десантов и разведку. Все чаще подводные лодки прорывали внешнюю линию японской обороны и подходили к самым берегам Японии. И наконец наступил день, когда смогло осуществиться то, о чем капитан Кларинг тицетно мечтал еще в августе 1942 года.

Тогда его лодка смогла скрытно приблизиться к японскому берегу в северной части острова Хонсю у порта Яги. В перископ были видны дома, заводы и даже ипподром. Подводники по очереди глядели на ипподром и жалели, что там не проходят состязания и нельзя делать ставки на японских лошадей. Тогда же Кларинг увидел, что к городу приближается поезд, и пожалел, что не может до него добраться. Пришлось так и уйти.

Правда, на базе подводники не удержались от лжи, и легенда о том, как они наблюдали бега в Японии, попала в газеты и пользовалась широкой известностью. Комиссия штата Нью-Йорк по проведению рысистых испытаний даже избрала капитана Кларинга своим почетным членом. Но поезд оставался лишь мечтой рейдеров.

И вот в конце войны подводная лодка «Колючка» патрулировала у южного берега Сахалина, оккупированного тогда Японией. Вдоль берега в этом месте проходила

железная дорога, и за отсутствием другой добычи подводники решили выбраться на берег и взорвать поезд. Место высадки было выбрано так, чтобы его можно было исследовать через перископ. Добровольцы сели в две резиновые лодки и взяли с собой двадцатипятикилограммовые заряды, которые хранились в лодке на случай крайней необходимости для ее уничтожения.

В темноте «Колочка» подобралась на километр к берегу, подрывники вышли на берег и, к своему удивлению, очутились у крайнего дома какой-то деревушки. Никто в домах не проснулся. Собаки тоже молчали. Подводники поднялись к насыпи и начали копать ямы для зарядов. Звуки от ударов кирок и лопат разносились так далеко, что пришлось отложить их и копать руками. Неожиданно с грохотом подлетел поезд. Подводники бросились с насыпи вниз и замерли в канаве. Никто их, однако, не заметил. Менее всего японцы ожидали десанта с подводной лодки в этом месте, где не было ни воинских частей, ни крупных военных предприятий.

Наконец работа была закончена, и моряки поспешили обратно. Они не успели добраться до лодок, как их настиг грохот взрыва. Вагоны налетали один на другой и сыпались под откос. В японских газетах было сообщено, что причиной взрыва был воздушный налет.

Последние жертвы подводных лодок во второй мировой войне погибли ранней осенью 1945 года. К этому времени подводных лодок в Японии уже не осталось, практически была уничтожена и японская авиация. Ничто не препятствовало американским охотникам за кораблями безнаказанно выслеживать последние караваны японских транспортов, которые ползли по ночам, пытаясь остаться незамеченными, на север, к заветным, но почти недостижимым портам Японии. А с последними залпами второй мировой войны на Востоке завершился еще один период в истории охоты вооруженных кораблей за торговыми, госпитальными и пассажирскими судами враждебных стран.

## Заключение

История морского пиратства в Индийском океане и Южных морях, которой посвящена эта книга, завершается с концом второй мировой войны. Разбой в масштабах всего региона, как бы он ни звался, был связан с проникновением сюда европейцев, охотой за пряностями, борьбой европейских держав за прибыли, рынки и земли, а затем, уже во время первой и второй мировых войн, — за передел колониальных владений.

Но закончилась вторая мировая война. Одно за другим государства Юго-Восточной Азии добились независимости, а вчерашние господа покинули дворцы губернаторов и казармы — эпоха завершилась. С ней завершилось и пиратство... в масштабах региона.

Ибо пиратство «каботажное», традиционное, не распространяющееся за пределы той или иной речки либо залива, не только не исчезло, а, наоборот, расцвело, как бы знаменуя возвращение на круги своя. Когда-то, до того как страны Южных морей стали объектом мировой политики, местные пираты были весьма активны. Пришельцы потеснили их, а кое-где и истребили, потому что не любили конкурентов. К тому же большие торговые корабли обзавелись собственной артиллерией и вооружились до зубов — в надежде отразить нападение пиратского фрегата. Для них местная пиратская джонка или прау, как правило, были противниками, недостойными внимания. Там, где дерутся крупные звери, звериной мелочи лучше не показываться.

Но что же случилось после того, как вооруженные до зубов соперники покинули поле боя?

Создалась ситуация, аналогичная той, что была на заре кайнозойской эры в истории Земли. Тогда по неизвестной нам причине — то ли из-за падения метеорита, вызвавшего катастрофические изменения в климате, то ли из-за всплеска радиации, то ли из-за генетических пертурбаций — в мгновение ока (на свете все относительно — это «мгновение» длилось тысячелетия) все динозавры вымерли. Исчезли страшные хищники, вооруженные гигантскими когтями и зубами, и их не менее страшные жертвы, закованные в панцири и также вооруженные до зубов.

Когда началась борьба за власть на опустевшей планете, оказалось, что лучше других к новым войнам приспособились мелкие, шустрые млекопитающие, которым при динозаврах ходу не было. Теперь же — кто будет возражать?

Таковыми «млекопитающими» оказались местные пираты, никак не претендующие пока на выход в большое плавание. Достаточно быстроходного катера...

Пожалуй, первой из пиратов региона добилась всемирной известности мадам Вонг, обладавшая (а может быть, и обладающая ныне — никто не знает ее достоверной биографии) несколькими катерами и джонками и злодействовавшая у берегов Китая. Очевидно (по крайней мере так писали журналисты), основной базой мадам был Гонконг.

Что же касается мест, о которых говорилось в настоящей книге, то пиратство процветало там все последние годы, принимая различные формы в зависимости от места действия и особенностей самих пиратов. Однако ярких имен, подобных именам корсаров прошлого, новый разбой по причинам глубокой конспирации не подарил. Впрочем, как известно, на Востоке личность куда менее важна, чем на индивидуалистическом Западе.

Существуют три основных пиратских района в Юго-Восточной Азии. Каждый из них весьма специфичен, и в каждом пиратство как явление вызвано своими эндемичными причинами.

Если двигаться с Запада на Восток, то первым из таких районов окажется Малаккский пролив.

Малаккский пролив — один из наиболее оживленных морских путей. Ежедневно им проходят более 200 судов. Это и громадные танкеры, и пассажирские лайнеры, и контейнеровозы, и старые тихоходные сухогрузы под панамским или либерийским флагом.

Прежде чем достичь Сингапура, если судно идет с Запада, или Индийского океана, если оно движется с Востока, ему необходимо миновать длинный — почти тысяча километров — и относительно узкий Малаккский пролив, южный берег которого — Суматра (Индонезия), северный — п-ов Малакка (Малайзия). Места здесь предательские — мелли, скалы, островки, движение напряженное, как на городской магистрали. В то же время совершенно непонятно, кто должен охранять пролив и нести там полицейскую службу. Ведь когда мы говорим, что пролив узкий, это не означает, что он подобен речке. С середины его берега не всегда разглядишь — наименьшая ширина пролива 15 километров, а в самом широком месте от Суматры до Малаккского полуострова километров двести. Фарватер пролива лежит в международных водах и никому не принадлежит.

В этих краях, где проливы, заливы и даже моря пролегают между островами и государствами, территориальные споры возникают больше из-за земли — у Малайзии давний спор с Филиппинами из-за Сабаха, Индонезия также претендует на некоторые земли, принадлежащие Малайзии. Границы здесь устанавливали не сами малайзийцы или индонезийцы — они определены европейцами и пролегли там, где кончалась зона завоевания одной колониальной державы и начинались земли, захваченные другой, независимо от того, кто и когда там жил. А раз до сих пор далеко не всегда выяснена принадлежность островов, то и принадлежность морей и проливов установить не удастся, тем более что никому не хочется нести ответственность за существование пиратства, вылавливать пиратов и воевать с ними. Отсюда возникают попытки местных властей доказать, что пиратов в тех местах нет или почти нет, а вскоре не будет вообще. Так, индонезийские морские власти утверждали, что в 1987 году пиратских нападений было вдвое меньше, чем в 1986-м,

а спустя еще год нападения почти совсем прекратились... Власти Западной Малайзии заявляли, что в 1988 году было совершено всего шесть нападений в районе, за безопасность которого они отвечают. Но главное, повторяли они, все эти нападения не представляют реальной угрозы судоходству. Им вторил начальник полиции Индонезии, который в ответ на вопрос корреспондента газеты «Бизнес таймс» 6 мая 1988 года ответил, что местные пираты обычно вооружены только ножами и они не убили ни одного человека за все последние годы. Господин Те, директор Сингапурского морского департамента, один из самых влиятельных людей в этой республике, заявил корреспонденту газеты «Бизнес таймс», что пираты «не более чем доука. Объем награбленного ничтожен, груз проходящих судов они не трогают и даже ни разу не нарушили графика движения судов по проливу». И наконец, начальник полиции столицы Таиланда — Бангкока признал, что в территориальных водах Таиланда отмечены случаи пиратства, но он скорее назвал бы их «мелким воровством и уж никак не пиратством».

В общем получается, что пиратство на подходах к Сингапуру опасности не представляет и о нем даже не стоит упоминать.

К сожалению, если обратиться к другим источникам, обнаруживается, что ситуация совсем не столь проста и безобидна, как хочется полицейским соседних государств.

Есть добыча — многочисленные суда, медленно идущие среди предательских скал и банок пролива. Есть определенная безнаказанность, ведь настоящего патрулирования в проливе нет — не барражируют вертолеты, не проносятся, подняв белую пену, пограничные катера... Дальнейшая процедура отработана. И проста.

Пираты, порой с индонезийских островов Риау, лежащих чуть южнее Сингапура, порой — малайзийцы из Пинанга или даже предприимчивые сингапурцы, выходят на добычу в небольших катерах. В катере умещается не более дюжины пиратов. Иногда катер «работает» в одиночку, иногда на пару с таким же катером. Вооружены пираты и в самом деле легко — кинжалами, порой пистолетами — больше им и не нужно, потому что, по крайней мере до последнего времени, в их цели не

входило убийство. Чем громче местное начальство будет утверждать, что они лишь мелкие воришки, тем им лучше.

Нападают на судно обычно на рассвете, в самое сонное время, когда ничего не подозревающий экипаж наиболее беззащитен.

В сущности, не столь важен объект охоты — это может быть танкер, сухогруз, контейнеровоз (реже — пассажирский лайнер). Главное — чтобы на борту было немного моряков. А менее всего их на современных контейнеровозах и танкерах, так как там установлены компьютеры, вытеснившие живых людей, и команда такого судна, даже если оно водоизмещением в пятьдесят тысяч тонн, — десятка два человек. И почти все они спят...

Катер по возможности незаметно и тихо подкрадывается к судну, и после того как скорость хода охотника и добычи уравнивается, ловкие пираты быстро карабкаются на мостик. Обычно достаточно показать кинжал или пистолет вахтенному, чтобы он прекратил сопротивление. Продолжая соблюдать максимальную тишину, пираты вскрывают капитанский сейф и быстро изымают ценности. Затем выбирают все, что плохо лежит: видеосистему или телевизор в кают-компании, ящик виски, фотоаппарат...

Через пятнадцать минут заранее заготовленные, набитые добычей пластиковые мешки летят в катер. За ними следуют и сами пираты. Если повезло — никто, кроме связанных вахтенных, даже не заподозрил, что корабль подвергся нападению.

Существует и отработанный метод нападения на большие суда, которые идут на относительно большой скорости, так что катеру трудно высадить на них десант. Метод этот остроумен, но требует определенной ловкости и сработанности рулевых двух катеров.

Катера, носы которых связаны тросом, дрейфуют в море на возможном пути жертвы, о приближении которой сообщил по радиации наблюдатель с третьего катера, незаметно следующего за добычей. Когда судно догоняет пиратов, оно ударяет носом по тросу, тот натягивается и катера притягивает к бортам судна. Теперь надо не упустить момент и забраться наверх. Дальше грабеж идет по тому же сценарию, что и грабеж с одного катера. После того как добыча снята, пираты обрубаят трос и катера разбегаются в разные стороны...

Некоторые примеры пиратских нападений, случившихся за последние годы, приводит в своей книге «Пираты» Петр Гребельский, собиравший сведения в документах и сообщениях прессы.

7 августа 1990 года судно «Марта», имевшее в трюмах две тысячи тонн олова, шло вдоль побережья Таиланда. Ночью стоял полный штиль, ничего подозрительного с ходового мостика не было обнаружено — неподалеку виднелись лишь небольшие рыбацкие суда.

Никто из вахтенных не заметил, как к борту подошли пиратские катера и пираты поднялись на «Марту». Один из моряков, Фирман ван Лерс, так описывает дальнейшие события: «Меня разбудил донесшийся снаружи шум. Подумав, что это штурман, я открыл дверь каюты и увидел направленный на меня пистолет. Мне заткнули рот кляпом и связали за спиной руки».

Всех членов команды судна по очереди загнали в трюм, и только там моряки «Марты» сообразили, что налетчиков всего четверо. Внешне пираты были похожи на малайцев. Их командир, хорошо владевший английским языком, сообщил пленникам, что является членом могучей пиратской организации. Затем он спросил, кто из пленных капитан. А так как моряки не отвечали, их начали избивать. В конце концов Херман Феенхейзен признался, что он капитан. Пираты начали допрашивать его, выясняя, что за груз везет «Марта», куда направляется, есть ли деньги в сейфе и так далее. Затем «Марта» двое суток шла на автопилоте, чудом не налетев на мель и не столкнувшись с кем-то из встречных судов. Направлялась она на юго-запад. 10 августа «Марта» бросила якорь у заросшего лесом берега, скорее всего это был берег Суматры. К «Марте» подошло судно без названия, и на него было перегружено олово. Затем «Марту» снова вывели в море, и еще трое суток она двигалась к северо-западу. Затем пираты разгромили радиорубку и, прежде чем спуститься в ожидавший их катер, пригрозили морякам, что убьют их и их семьи, если те посмеют пожаловаться в полицию.

Судя по этому рассказу, индонезийские или малайские пираты, захватившие «Марту», и в самом деле являлись членами организации, имеющей немалые возможности: перегрузка двух тысяч тонн олова не под силу маленькой

группе. А ведь олово еще надо продать и отвезти в нужное место.

Чем чаще появлялись в тех краях суда из Советского Союза, тем обычнее стали столкновения с пиратами русских моряков. И первые такие встречи были настолько неожиданными и психологически невероятными, что кончались драматично хотя бы потому, что моряки вели себя не так, как положено вести при встрече с всемогущими пиратами.

В марте 1987 года неподалеку от Сингапура подвергся нападению пиратов теплоход «Слуцк».

...Старший механик Макаров проверил вахту в машинном отделении, а затем отправился к себе в каюту. Только заснул, как почувствовал, что в каюту кто-то зашел.

— Кто там? — Макаров сразу соскочил с койки и понял, что в каюту набились три чужих человека. Один из них приставил к горлу механика кинжал, а второй по-английски потребовал деньги.

— Понял, — ответил Макаров. — Деньги у меня в сейфе, а сейф в кабинете.

И он уверенно пошел к двери. Пираты расступились, пропуская его.

Войдя в кабинет, Макаров молниеносно схватил тяжелый стул и поднял его.

Пираты кинулись к двери, видно, опасаясь, что от шума проснутся матросы. Макаров же замахнулся стулом на отставшего пирата, но коврик поехал из-под ног, Макаров потерял равновесие, и этого мгновения пирату было достаточно, чтобы вонзить нож в грудь механику.

Теряя сознание, Макаров смог поднять тревогу. Моряки обшарили все судно, но пиратов не нашли.

«Слуцк» взял курс на Сингапур, потому что для спасения жизни Макарова потребовалась сложная операция.

Считается, что пираты Малаккского пролива миролюбивы, никого не убивают и ограничиваются небольшой добычей. Как правило, это так. И по этой же причине, как считают специалисты, только десять процентов нападений на суда становятся предметом гласности. Девяносто же капитанов из ста предпочитают вообще не докладывать в Сингапуре о нападении. По крайней мере так утверждается в книге «Морское пиратство», изданной в 1988 году Международным бюро морской торговли. Причина такой скромности капитанов лежит в нежелании поднимать шум,

когда известно, что никто и никогда пиратов не поймают, зато страховые компании взвинтят ставки, придется заполнять кучу ненужных бумаг и вести обязательные разговоры с местными полицейскими, которые обязаны «поставить галочку». К тому же собственное начальство косо смотрит на капитанов, которые позволяют пиратам бродить по каютам принадлежащих им судов.

Однако времена меняются и, как правило, к худшему.

В последние годы пираты Малаккского пролива перестали ограничиваться содержимым капитанского сейфа или ящиком виски. В 1987 году в виду Сингапурской гавани пираты напали на контейнеровоз «Хай Хуи» и не только ограбили его, но и увели с собой капитана. Капитана с тех пор никто не видел — без сомнения, он был потом убит. И неясно даже, желали ли пираты получить за него выкуп или он им просто не понравился.

Рост числа преступлений в районе Малаккского и Сингапурского проливов подтолкнул после нескольких лет ожидания, что «все обойдется», к более энергичным действиям.

В июле 1992 года Индонезия, Малайзия и Сингапур организовали службу информации, а также «совместную патрульную службу». Основной эффект этой «службы» заключается в том, что отныне патрульным судам этих стран разрешено, преследуя пиратов, входить в территориальные воды двух других государств. Раньше тайские пираты уходили от преследования соотечественников в воды Индонезии, а индонезийцы спешили под защиту малайзийских берегов.

Нельзя говорить о ликвидации пиратства, но за последние три года резко возросло число задержаний пиратов.

Еще решительнее поступили англичане. Они решили командировать на вспомогательные суда своего военного флота, которые проходят Малаккским проливом, специально обученные команды стрелков.

Пока что до боев между жертвами и хищниками, насколько я знаю, дело не дошло. Возможно, у пиратов везде есть свои осведомители и они не нападают на англичан, так и ждущих, когда пиратский катер приблизится к борту, чтобы обрушить на него град выстрелов. Но тенденции, которые ощущаются в этом противостоянии, весьма опасны, ведь в один прекрасный день первый

открытый бой между пиратами и торговцами все же состоится, как бы повторяя отчаянные сражения трехсотлетней давности. И доказательством тому не только сам рост конфронтации, но и события в двух других районах Юго-Восточной Азии, где нравы куда более суровы и число жертв несравнимо больше.

\* \* \*

Подобно аборигенам Малаккского пролива тайские пираты нападали на корабли из Китая и с Явы еще на рубеже нашей эры. Раз есть добыча, найдется и охотник. Существовали гласные и негласные правила — на кого нападать можно, а на кого не следует, водились в тех краях свои Робин Гуды и шерифы. Впрочем, что значила добыча местного пирата в сравнении с карракой из Макао, захваченной французским корсаром!

В середине нашего века, а точнее, зимой 1942 года в тех краях произошла трагедия, которая оказала определенное влияние не только на судьбу Британской империи, но и на историю пиратства.

После недолгой осады сдался японским войскам Сингапур — крупнейшая морская база и крепость Великобритании в Азии. Это привело к паническому бегству нескольких десятков тысяч солдат и гражданских лиц из города. Аналогией тому в нашей истории может служить бегство белых из Крыма в 1920 году. Однако если беженцы из Севастополя, выйдя в море, знали, что более им ничто не грозит и можно спать спокойно до самого Стамбула, то для беглецов из Сингапура беды только начинались — в Малаккском проливе и обширном Сиамском заливе, куда попадали сотни пароходов, шхун, яхт, лодок и катеров, их поджидали убийцы. В первую очередь — японские самолеты, подводные лодки и корабли, которые безжалостно топили любое судно. А так как военный флот англичан в этом районе уже был уничтожен, то гражданские пароходы и прочие суда, вывозившие госпитали, больницы, семьи чиновников, армейские части, были совершенно беззащитны. И охота за ними стала для японцев веселым развлечением — добыча не имела возможности даже огрызнуться.

В такой ситуации грех было не присоединиться к грабежу и местным прибрежным пиратам, правда, тогда

немногочисленным и плохо вооруженным. Выйдя в море на своих джонках и тихоходных катерах, вооруженные лишь крисами и старыми ружьями, тайские и малайские разбойники славно помародерствовали в те дни. Ничто не вызывает большего вожделения у бандита, чем беззащитность жертвы. А так как каждая семья везла из Сингапура самое ценное, что можно было сложить в сумку в минуты бегства, то пиратам доставались драгоценности и деньги...

Считается, что, если тигр отведаст человеческого мяса, он становится людоедом. Возможно, я преувеличиваю, но мне кажется, что роль тиен, которую пираты Сиамского залива вкусили во время войны, определила их поведение на много лет вперед.

Три с половиной года пираты извлекали выгоды от бушевавшей в тех краях войны. Ведь через залив шли сотни японских транспортов, которые вывозили из Юго-Восточной Азии сырье и награбленное добро. Их со все большей эффективностью преследовали американские, британские, австралийские подводные лодки и миноносцы. Над заливом гремели воздушные бои — все чаще вторгались туда авианосцы союзников. И после каждого боя, после каждого нападения на караван японских транспортов пираты, как пожиратели падали, выползали из своих укрытий и спешили в море в надежде поживиться остатками чужой добычи. И никто никогда не узнает, сколько они ограбили шлюпок и сколько зарезали спасшихся от снарядов моряков.

Период мира, пришедшего в те края в 1945 году, был непродолжительным. Почти тридцать лет — до 1975 года — во Вьетнаме почти непрерывно шла война. Правда, на этот раз возрождению пиратства способствовала не сама война, а послевоенная ситуация.

Жизнь в объединенном после ухода американцев и падения сайгонского режима Вьетнаме была нелегкой. Разоренная страна, обитатели которой много лет не знали мира, не могла прокормить горожан. Выехать же из нее легальным путем было невозможно — границы закрыты. Как и в прочих подобных странах, во Вьетнаме преимущество существующей системы доказывалось запретом сравнить ее с прочими. Однако трудно воздвигнуть занавес — железный ли, бамбуковый — между страной и окружающим миром, если вся страна — длинная полоска земли, омываемая тысячами километров океана.

По мере обнищания и дальнейшего ужесточения жизни усиливалось бегство жителей бывшего Южного Вьетнама морем из страны. Уследить за ним, контролировать его вьетнамские пограничники были не в состоянии. Возникла целая категория вьетнамцев, называемая «лодочные люди». Задача заключалась в том, чтобы раздобыть место на любой барже, катере, шхуне, джонке — на всем, что могло бы отойти от берегов настолько, чтобы его не догнали пограничники. Затем судно брало курс на север, к Гонконгу, или на запад — в Сиамский залив в надежде достичь берегов Таиланда. Порой же волны и ветер уносили лодки к берегам Малайзии или к Филиппинам...

Таким образом Вьетнам в течение нескольких лет покинули десятки тысяч человек. Никто не знает, сколько их было на самом деле и, главное, какой процент их достиг берега. Многочисленные комиссии ООН и прочих международных организаций, посещавшие лагеря «лодочных людей» в Таиланде, могли выслушать рассказы лишь тех, кто спасся. А, судя по всему, спаслась малая часть.

Тайские и индонезийские пираты сразу же почувствовали во вьетнамских «лодочных людях» завидную добычу — нюх охотников за несчастьем призвал их к охоте. Возвратились сказочные времена падения Сингапура! Добыча была беспомощна и не могла никуда скрыться от бравых флибустьеров, а это всегда воодушевляет мерзавцев.

Что может быть более приспособлено для грабежа, чем переполненные людьми всех возрастов (ведь бежали целыми семьями) лодки и баржи? Люди брали с собой лишь то, что можно удержать в руках, — для этого продавали все, что было дома, и превращали деньги в золото. У каждой семьи хоть три колечка да отыщется... Да и мало ли что могут припрятать бывший богач и бывший бедняк — братья по несчастью!

Представьте себе, что приходилось пережить семье, решившей бежать из страны. Сначала надо было втайне подготовиться к бегству, собрать имущество, которое можно продать, причем сделать это, не вызывая подозрения у властей. Затем в уговоренный срок, налегке, оставив дом и все, что в нем осталось, на волю соседей, надо пробираться к морю, рискуя попасть на глаза сотрудникам милиции или госбезопасности, а ведь семья тащит с собой стариков и детей... Наконец они у моря — развалюха-баркас, постро-

енный, может быть, еще в прошлом веке, с чающим, чихающим мотором, набит людьми так, что даже сесть негде, борта его на уровне волн... И все время — страх! Сейчас появится пограничный катер, и тогда все пассажиры закончат свое путешествие в тюрьме, и останешься ты и без дома, и без работы, и без последних денег...

Но вот удалось уйти в море, и не опрокинул прибой, и не увидели пограничники, и не сожрали акулы, разжившиеся на путях, по которым пробираются «лодочные люди». Наконец на второй или четвертый день пути обессиленные от жажды и голода беглецы, обогнув южную оконечность Вьетнама, оказываются в Сиамском заливе. Теперь путь лежит на север, к спасению...

И вот тогда появляется катер.

Это пираты. Беглецы понимают это сразу: собственная смерть порой ощущается до ее прихода, потому что она в улыбках пиратов, в пальцах их смуглых рук, сжимающих автоматы.

И самое страшное — полная безысходность. Нет никого на свете, кто бы мог прийти на помощь, кто бы захотел помочь тридцати, сорока, ста беглецам, которым скоро предстоит умереть.

Главное — вытерпеть, ничем не вызвать недовольства, улыбаться — может быть, тебя пощадят? Люди в лодке слышали о пиратах, об их зверствах и жестокости, но ведь это только слухи, не правда ли? Срабатывает «раковый синдром»: самая страшная болезнь не у меня, а у моего соседа по палате... Так уходили в газовые камеры заключенные Трешлики, так жили в лодзинском гетто евреи, так тянулись колонны заключенных на Колыме... Со мной обойдется! А ведь если бы человек не мог себя утешить таким обманом, сколько бы людей осталось в живых! Как часто одному охраннику удастся удержать в повиновении тысячу, а одному Сталину — страну! Все остальные либо послушно помогают, либо надеются, что пронесет...

Детей, которые громко плачут, матери уговаривают потерпеть, потому что дядя добрый, дядя сейчас проверит, нет ли в нашем баркасе чего-то плохого, а потом отпустит...

Пиратам же некуда спешить. Никто их не тронет. Если и появится тайландский пограничный катер, то окажется,

что либо действие происходит в нейтральных водах, либо пираты уже поделились с ним будущей добычей.

Сначала под дулами автоматов идет тщательный обыск. Пиратам давно известны все хитрости, на которые идут беженцы. Они отлично знают все укромные места, куда прячут драгоценности, люди на удивление неизобретательны. А жертвы и сами спешат протянуть пирату свои сокровища — может, останутся живыми?

Считается, что в семидесятые годы пираты были добрее. Кое-кто из тех, кто попадал к ним в руки, оставался в живых. Чаще всего, ограбив баркас или шхуну, они бросали ее на произвол судьбы — добирайтесь дальше, как хотите. Порой они убивали мужчин, еще чаще — захватывали с собой молоденьких девушек, чтобы сделать их на несколько дней наложницами. Этим девушкам приходилось хуже всех: использовав, их потом убивали — выбрасывали за борт. Впрочем, эта пиратская забава уже воспета в русской народной песне, правда, с элементом сочувствия к насильнику. И это понятно, потому что он «социально близкий», а его жертва — «классово чуждая» личность и к тому же из инородцев.

Нельзя сказать, чтобы пиратство в Сиамском заливе оставалось совсем без внимания. Чем больше мировое общественное мнение узнавало о горестной судьбе «лодочных людей», тем чаще слышались слова осуждения в адрес пиратов. И наконец в 1981 году на средства, выделенные Организацией Объединенных Наций, была создана Таиландская антипиратская патрульная служба.

Вначале это дало результаты — патрулирование прибрежных вод, использование вертолетов и быстроходных катеров привело к тому, что шесть последующих лет количество нападений постоянно сокращалось. Правда, точно назвать их число не представляется возможным, потому что далеко не со всех ограбленных лодок спасались люди. Если же и спасались, то чаще всего о нападении не заявляли, а спешили раствориться среди других беженцев, спрятаться от тайландских иммиграционных властей.

Однако положительный эффект от принятия мер против пиратов в одночасье сошел на нет, когда в 1987 году из-за катастрофического экономического положения, создавшегося во Вьетнаме, количество «лодочных людей» неожиданно для тайландцев возросло вдвое. Такой приток

беженцев нарушил баланс, достигнутый за предыдущие годы, и сразу исчерпал запасы продовольственной помощи и прочих видов благотворительности, которую предоставляли на эти цели Таиланду ООН и привлеченные к программе государства. Общественное мнение Таиланда, Гонконга, Малайзии и иных стран, куда добирались беженцы из Вьетнама, резко изменилось; посылались требования любой ценой преградить въезд в страны нежелательным иностранцам.

Пока в парламентах и правительственных офисах стран Юго-Восточной Азии кипели споры, что делать с беженцами, местные власти в Таиланде приняли свои меры. По инициативе губернаторов прибрежных провинций все суда, пристававшие к берегу, тут же сталкивались обратно в море — плывите куда хотите, но здесь мы вам высадиться не дадим!

Многие беженцы погибали от голода и жажды, иные находили в конце концов путь к берегу, большинство же в этой ситуации становились добычей пиратов. И положение беглецов изменилось к худшему, потому что тайландское правительство в рамках кампании по борьбе с пиратством резко ужесточило наказание для любого лица, заподозренного в пиратстве. Ему теперь грозили долгое тюремное заключение, а в отдельных случаях и смертная казнь. А раз так, то пираты стали заинтересованы в том, чтобы не оставлять ни одного свидетеля, даже если это требовало с их стороны определенных дополнительных усилий. По словам одного из тайландских чиновников, пираты теперь старались «убить всех до последнего человека, даже маленьких детей, чтобы некому было их опознать».

По крайней мере два случая пиратства стали предметом обсуждения в печати в 1989 году.

В апреле пиратский катер настиг вьетнамскую шхуну в Южно-Китайском море у малайзийского берега. Ограбив беженцев, пираты начали убивать их. Затем тела выкидывали в море.

Единственный оставшийся в живых свидетель этого преступления, четырнадцатилетний Доа Хоа, был ранен крисом и также сброшен в море, но остался жив, потому что прижался к борту шхуны и его не заметили, когда по завершении побоища пиратский катер проутюжил море,

чтобы никто из раненых не смог выплыть. Затем на катер перетащили связанных девушек и девочек, и катер умчался, оставив пустую вьетнамскую шхуну на произвол судьбы. Доа Хоа взобрался на нее и смог дожждаться, когда залитую кровью шхуну увидел малайзийский пограничный катер.

Второй инцидент произошел неподалеку от Сингапура. С океанского лайнера увидели, что навстречу идет крупный катер без опознавательных знаков. Вдруг на борту его появилась раздетая женщина, потом еще одна — женщины кричали, махали руками и бросались в море. С катера по ним стреляли.

Капитан лайнера проявил решительность. Он приказал застопорить ход и спустить шлюпки с вооруженными матросами, благо из-за опасения пиратских нападений на судне имелось несколько пистолетов.

При виде реакции лайнера катер дал полный ход и ушел. Матросы подняли из воды шесть оставшихся в живых вьетнамских девушек. А капитан тем временем радировал в Сингапур, и поднявшиеся оттуда вертолеты засекли катер, намеревавшийся укрыться неподалеку от города. Восемь членов его экипажа были арестованы, опознаны девушками и отданы под суд.

Это был фактически первый открытый процесс против пиратов.

На процессе девушки показали, что пираты напали на джонку, в которой находились несколько десятков вьетнамских беженцев, и убили всех, включая грудных детей, оставив себе лишь десять девушек. Одиннадцать дней после этого они делили добычу, упивались и обжирались, насиловали пленниц, ожидая, когда появится новая добыча. Девушкам было ясно, что со дня на день наступит их очередь погибнуть. Они договорились, что как только увидят какое-либо судно, бросятся в море — лучше погибнуть в волнах, чем от руки пиратов.

Шестерым из них повезло...

Можно предположить, что с уменьшением числа беженцев из Вьетнама уменьшится и размах пиратских нападений в Сиамском заливе. Пиратство здесь станет похожим на то, которое процветает в Малаккском проливе. Правда, как уже говорилось, опасность заключается в том, что пираты Сиамского залива, подобно тиграм-людоедам, вкусили человечины — они жестоки и безжалостны. И если они

присоединятся к тем своим братьям, что оперируют западнее, они могут внести дополнительный элемент изверства в нападения и набеги. И вряд ли они в ближайшие годы откажутся от такого прибыльного занятия...

А если в Юго-Восточной Азии разгорится какой-нибудь военный или социальный конфликт, который породит новую волну беженцев, то и пиратство расцветет с невиданной силой.

\* \* \*

Пиратство на Южных Филиппинах, в архипелаге Сулу, старо как мир — современны лишь методы его, потому что теперь пираты не ограничиваются крисами и луками: у них, как и у их собратьев в Малаккском проливе, в изобилии имеется современное оружие.

Добычей филиппинским пиратам служат, как правило, небольшие рыболовные траулеры и каботажные суда, что возят грузы между Филиппинами и Малайзией. Зовутся эти пираты «амбак паре», что значит «Прыгай, парень!» — именно это словосочетание употребляется пиратами после того, как судно захвачено и надо избавиться от свидетелей.

По выражению одного американского журналиста, «в то время как пираты Малаккского пролива в основном воришки, пираты Минданао к тому же похитители людей, вымогатели, шантажисты и безжалостные убийцы». От этих пиратов приходят в отчаяние местные рыбаки. Пираты обложили данью все рыболовецкие суда в море Сулу и, как говорил президент филиппинского Союза рыбаков, «если вы осмелитесь сопротивляться, то умрете».

Катера филиппинских пиратов основательно вооружены — на них стоят пулеметы, а двигатели дают возможность развивать скорость вдвое больше той, которой обладают несколько стареньких катеров филиппинских пограничников, что базируются в порту Замбоанга. Некоторые из катеров вооружены ракетами. У столь блестяще организованных разбойников, разумеется, все рассчитано. Есть даже такса рэкета. По крайней мере в 1989 году она была такой: 5 тысяч долларов — выкуп за захваченный корабль (чаще всего небольшой рыболовецкий траулер), 4 тысячи — за команду из шести—восьми человек, 2 тысячи долларов — за улов сардины. И если учесть, что рыбак получает (в

зависимости от сезона и улова) от 10 до 150 долларов в месяц, можно понять, что пираты живут безбедно.

Долгие годы пираты моря Сулу пользовались полной безнаказанностью. Эта безнаказанность, естественно, вела к эскалации разбоя. И от нападений на траулеры и каботажные пароходики пираты перешли к более масштабным акциям.

Сигнал к этому был подан в 1985 году, когда пиратский катер остановил паром, шедший к Замбоанге, на борту которого было около двухсот пассажиров. Потрясая гранатами и пистолетами, пираты выстроили пассажиров и команду парома на палубе и начали обыск. Но среди пассажиров оказались отважные люди, которые начали сопротивляться, завязалась драка, пираты принялись палить в толпу пассажиров из автоматов и пистолетов. Двенадцать человек погибли, многие были ранены.

Газеты сообщили об этом нападении, но общее мнение заключалось в том, что происшедшая трагедия не закономерность, а несчастный случай — пираты, дескать, стреляли с перепугу, и если бы у них было время одуматься, они бы никогда так не поступили.

Но уже в начале следующего года из моря Сулу пришло новое тревожное известие: роскошная частная океанская яхта «Одиссей», принадлежавшая французскому миллионеру, была остановлена в открытом море. Под дулами спаренных пулеметов пассажиры и матросы яхты расстались с семьюдесятью тысячами долларов, что оказались у них в кошельках.

Тут уж нельзя было отговориться нервозностью пиратов — очевидно, что жертва была выбрана сознательно. В Маниле встревожились: пока пираты грабят «своих», можно отнести это к экзотическим обычаям тех островов. Иное дело — иностранные туристы. Это важный источник дохода для государства, к тому же не очень приятно, когда газеты всего мира сообщают о том, что в филиппинских водах водятся самые настоящие пираты, словно мы живем в XVII веке.

Из Манилы в Замбоангу полетели приказы принять меры. Но как примешь меры, если, как отмечалось, несколько старых катеров, имеющих в распоряжении береговой охраны Южных Филиппин, должны охранять изрезанное побережье десятков островов, протянувшееся

более чем на 300 миль. При этом каждому полицейскому отлично известно, что посадить в тюрьму пойманного пирата практически невозможно — ты не найдешь на архипелаге ни одного свидетеля, который отважится выступить в суде и притом проживет после этого хотя бы до вечера. По крайней мере в тюрьме в Замбоанге за последние десять лет не побывало ни одного пирата.

Так что местные власти отрядили нескольких полицейских на борт местного парома и отапортывали в столицу, что меры приняты.

Гром грянул в июле того же, 1986 года, когда в руки к пиратам попал швейцарский турист Ганс Кунцли. Он отправился купаться на роскошный пляж у отеля в окрестностях Замбоанги, и на глазах у изумленных барменов и швейцаров, не говоря уж о десятках американских и немецких туристов, подошедший с моря пиратский катер пленил его на мелководье и увез в открытое море.

И вот тогда начался настоящий скандал.

Широкая гласность, которую получило это дело в мире, и без того напуганном и раздраженном деятельностью террористов и судьбой различного рода заложников, заставила филиппинское правительство принять меры. Пираты сообщили открытым текстом, что Кунцли здоров, находится у них в безопасности и, для того чтобы состоятельные родственники получили его живым, следует заплатить пятьдесят тысяч долларов.

Как выяснилось потом, швейцарец содержался в жутких условиях — все два с лишним месяца плена он провел связанным, пираты избивали его, грозили смертью, а так как переговоры о выдаче пленника затягивались, то с каждым днем отношение к нему становилось все более жестоким. Наконец на 83-й день плена измученный, искалеченный, чуть живой турист был выкинут на берег возле того места, где его похитили. Забрав выкуп в 23 тысячи долларов, пираты, смеясь и размахивая автоматами, ушли в открытое море...

Но на этот раз их радость была несколько преждевременной.

За долгие недели переговоров местной полиции, которая и без того имела достаточно четкое представление о том, с кем имеет дело (ведь не Нью-Йорк все же, а рыбацьи деревеньки да мангровые заросли), удалось узнать

не только о том, где находилась основная база этой пиратской группы, но и роль каждого из пиратов в этой истории. Ждали лишь момента освобождения швейцарца, понимая, что в ином случае ему грозит верная смерть.

Как только швейцарский турист оказался в манильском госпитале, полицейские с помощью значительного подкрепления, полученного по такому случаю из Манилы, ринулись к острову Басилан, где находилось пиратское логово. Там довольно открыто стояли их катера, а в соседнем заливе были обнаружены воздушной разведкой 25 траулеров, пароходов и шхун, захваченных пиратами и не выкупленных владельцами.

Понимая, что предание пиратов суду — дело слишком долгое и ненадежное, полицейские и пограничники пленных не брали — все двадцать пиратов были убиты. Убежали лишь вожак шайки Сали Самппар и его адъютант. На соседнем острове верный помощник застрелил хозяина и отвез его голову в Замбоангу. Утверждают, что он был завербован армейской разведкой.

После окончания этой операции, несколько испугавшей прочих пиратов и заставившей их затаиться, береговой охраной были организованы береговые бригады, в которые стали набирать местных жителей. Главная задача бригад заключалась в том, чтобы сообщать о появлении пиратов или их намерениях. Но решающим, пожалуй, стало то, что рыбакам, прежде беззащитным жертвам пиратов, было выдано огнестрельное оружие... Считается, что после этого число нападений резко сократилось, хотя совсем исчезнуть пиратство, разумеется, не могло. А так как подавляющее большинство нападений никем не регистрируется, то действительный размах пиратства никому не известен. Да и как выяснишь масштабы пиратства, если в 1989 году в районе моря Сулу действовали примерно 22 тысячи мусульманских повстанцев-сепаратистов и более четырех тысяч повстанцев коммунистического толка, не говоря уже о множестве банд контрабандистов, торговцев наркотиками и всевозможного рода грабителей. И зачастую грань между различными занятиями и профессиями преступников была столь неуловима, что даже они сами не представляли себе толком, кто они именно сегодня. Известно, например, что после заключения соглашения о прекращении огня между правительственными войсками и

частью мусульманских сепаратистов отряды последних, лишенные поставок боеприпасов и снаряжения из-за рубежа, так обеднели, что многие из повстанцев обратились к контрабанде и грабежам. Это им казалось более обыкновенным и привлекательным занятием, чем работа на фабрике или иное честное занятие.

К неразберихе, царящей в тех краях, добавляются сложности пограничных проблем. Во второй половине восьмидесятых годов несколько пиратских катеров напали на малайзийский город Лахад-Дату в Сабахе для того, чтобы отомстить за поруганную честь филиппинской мусульманки, якобы изнасилованной малайзийскими полицейскими. Пираты высадились на берег и кинулись мстить городку, сожгли здание банка и представительство Малайзийской авиакомпании. Во время налета были убиты десять мирных жителей и захвачена немалая добыча из магазинов и лавок города.

Через несколько дней последовал ответ малайзийской полиции. Вызвав на помощь морской флот, малайзийцы на торпедных катерах совершили налет на пиратскую базу неподалеку от Сабаха и перебили более пятидесяти пиратов либо тех, кого сочли пиратами.

Начался скандал — газеты обеих стран обвиняли соседей в нарушении государственной границы, международном бандитизме и, разумеется, пиратстве. В результате была создана комиссия, которая постаралась выработать соглашение о совместном патрулировании спорных и пограничных районов для того, чтобы не допустить в будущем набегов, подобных рейдам Моргана или Дрейка.

Очевидно, в будущем и в филиппинских водах можно ожидать эскалации насилия и жестокости. И пираты, и их преследователи все меньше внимания уделяют таким абстрактным понятиям, как гуманизм или законность. Вот, к примеру, какие события произошли в 1989 году в том же море Сулу, неподалеку от Замбоанги.

В операции по ликвидации пиратских баз, предпринятой властями, участвовали военные бомбардировщики и вертолеты, а также морские катера. Вся мощь удара обрушилась на пиратскую базу на островке Сироман всего в 35 милях от Замбоанги. Именно с этой базы несколько раньше было совершено зверское нападение на рыбаков

одной из прибрежных деревень, в результате которого полтора десятка рыбаков были убиты.

Прицельным бомбометанием бомбардировщики смогли разрушить бетонные бункеры, возведенные пиратами на берегу, и те бежали, оставив более двадцати трупов. Но прошло чуть более месяца, и банда настолько восстановила свои силы, что смогла совершить новое нападение на ту же несчастную рыбацкую деревню, чтобы отомстить ей за военный налет — не министерству же обороны мстить! В результате этого нападения погибли еще семеро рыбаков... Так продолжается, становится все более жестокой война пиратов. И не видно ей конца, потому что пиратство выгодно — выгоднее, чем многие иные занятия в тех краях... Не исключено, что завтра возникнут новые пиратские базы и в море выйдут еще более быстроходные катера, оснащенные еще более мощным вооружением.

Пиратство Южных морей, возникшее вместе с мореплаванием, не уходит в прошлое. Сегодня оно — часть общей преступности, пронизывающей азиатское общество: от пирата тянется ниточка к торговцу наркотиками, от того — к террористу или сепаратисту, а там в цепочке виден и невысоких нравственных правил политик. Пиратство лишь тогда станет достоянием истории, когда исчезнут социальные проблемы, порождающие его.

## Содержание

Введение . . . . .	3
Часть первая. Вторжение в океан	
Первый день пиратства . . . . .	15
Двенадцать тысяч крузейро . . . . .	40
Секретное путешествие . . . . .	49
За манильским галионом . . . . .	74
Все против всех . . . . .	100
Часть вторая. Мадагаскар и Малабарский берег	
Гости из Карибского моря . . . . .	139
Мадагаскар . . . . .	165
Малабарский берег . . . . .	199
Два восстания . . . . .	239
Корсар из Сен-Мало . . . . .	262
Часть третья. Пираты «цивилизованных» времен	
Два сценария для коммодора . . . . .	285
Белый раджа, «победитель пиратов» . . . . .	294
Капитан Хейс и другие «охотники за головами» . . . . .	313
Рейдеры погибают в одиночку . . . . .	343
Подводные охотники . . . . .	379
Заключение . . . . .	410

**МОЖЕЙКО Игорь Всеволодович**  
(Кир Булычев)

**ПОЛНОЕ СОБРАНИЕ СОЧИНЕНИЙ**

**Историческая серия**

**ПИРАТЫ, КОРСАРЫ, РЕЙДЕРЫ**

Составитель **А.В. Алексеев**  
Художник **К.А. Сошинская**  
Технический редактор **А.Н. Аникеев**  
Корректор **Л.М. Гусева**  
Оригинал-макет **О.В. Новикова, Л.И. Шмелева-Ачинская**  
Ответственный за выпуск **Е.А. Новиков**

**Издательство «Хронос»**  
**121099, Москва, а/я 880**

ЛР № 064214 от 15.08.95

Подписано в печать 4.12.95. Формат 84×108<sup>1</sup>/<sub>32</sub>.  
Бумага офсетная. Объем 22,68 усл. печ. л. Уч.-изд. л. 23.  
Печать офсетная. Гарнитура «Таймс». Тираж 5000.  
Заказ 7459.

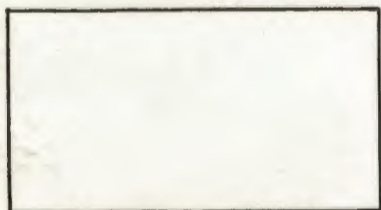
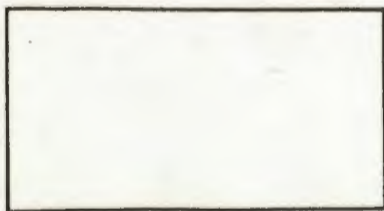
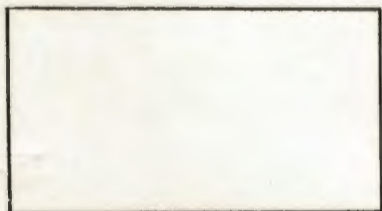
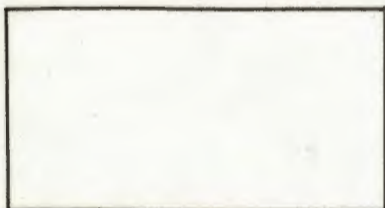
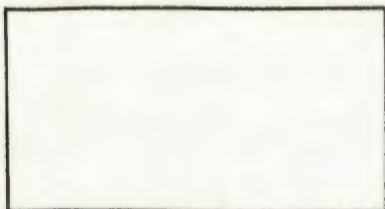
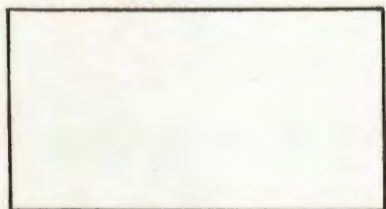
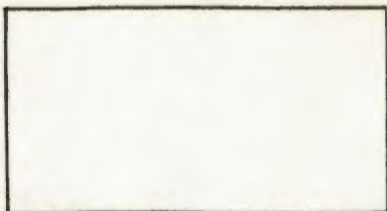
---

**При участии издательства «АРМЭ»**

---

Отпечатано с готовых диапозитивов  
на Книжной фабрике № 1 Комитета РФ по печати  
144003, г. Электросталь Московской обл., ул. Тевосяна, 25.





142381  
PYS 17000