



Екатерина Глаголева

# ПОВСЕДНЕВНАЯ ЖИЗНЬ

ПИРАТОВ И КОРСАРОВ АТЛАНТИКИ ОТ ФРЭНСИСА ДРЕЙКА ДО ГЕНРИ МОРГАНА

ЖИВАЯ ИСТОРИЯ

















# ПОВСЕДНЕВНАЯ

---

Екатерина Глаголева

---



---

МОСКВА



# ЖИЗНЬ

ПИРАТОВ И КОРСАРОВ  
АТЛАНТИКИ  
ОТ ФРЭНСИСА ДРЕЙКА  
ДО ГЕНРИ МОРГАНА

---



УДК 94(100)“654”  
ББК 63.3(0)5  
Г 52



*Серийное оформление*  
**Сергея ЛЮБАЕВА**

**ISBN 978-5-235-03322-1**

© Глаголева Е. В., 2010  
© Издательство АО «Молодая гвардия»,  
художественное оформление, 2010





## РАЗДЕЛ МИРА И ВОЙНА НА МОРЕ

*Да! Тяжкое дело открывать  
новые земли! Понять это мо-  
жет лишь тот, кто сам про-  
шел сквозь беды и ужас.*

Берналь Диас дель Кастильо.  
Правдивая история завоевания  
Новой Испании

*Нужно решиться на исполь-  
зование корсаров как на самое  
легкое и дешевое средство, на-  
именее опасное и обречени-  
тельное для государства, тем  
более что король, который ни-  
чем не рискует, не понесет ни-  
каких расходов; оно же обога-  
тит королевство, поставит  
королю множество хороших  
офицеров и вскорости прину-  
дит его врагов к миру.*

Себастьян Ле Претр де Во-  
бан, маршал Франции

В XV столетии Европа, в которой не затихали междоусобные и внутренние войны, стала казаться маленькой и тесной. Вместе с тем мир существенно расширил свои пределы, открыв европейцам путь за океан, в ранее неизвестные и сказочно богатые земли, где, как выяснилось, уже давно со страхом и трепетом ждали прибытия по воде белых бородатых людей.

Любовь и голод правят миром, сказал Шиллер. Отважных мореплавателей, отправлявшихся искать новые пути в богатые страны, гнали туда не только любовь к приключениям и жаж-



да славы, но и тяга к обогащению. Грозный океан, вздымавший свои свинцовые валы на пути углых каравелл, казался не страшнее голода, пожаров и моровых поветрий, опустошавших целые провинции. Сухопутная же дорога на Восток, в страну пряностей, на которой путников подстерегали лишения, жара и холод, болезни, а также грабители — как явные разбойники, нападавшие на караваны, так и многочисленные посредники в торговле, получавшие свою мзду, — была еще труднее. Из серебряных и золотых рудников Старого Света уже выбрали почти всю породу, зато та особая порода людей, готовая рисковать собой ради золота, совершила переворот, оставшийся в истории под названием эпохи Великих географических открытий.

Эта эпоха началась с усовершенствования парусных кораблей и ниспровержения авторитета «Географии» — капитального труда Клавдия Птолемея, жившего во II веке н. э. Его работы считались настолько совершенными, что господствовали в науке на протяжении 1400 лет. Данные, приводимые в «Географии», были основаны на рассказах путешественников и произведенных ими измерениях, а потому содержали много неточностей. К примеру, размеры Азии оказались сильно преувеличены, Африка протянулась до самого Южного полюса, так что Индийский океан не сообщался с Атлантикой. Кабинетные ученые не могли создать истинной картины мира; за дело взялись практики, зачастую даже не знавшие грамоты.

Захолустную Португелию, край бедных рыбаков на задворках королевства Леон, ставшую в 1143 году королевством Португалия, поначалу никто не воспринимал всерьез. Сделав ставку на океан, это маленькое государство за четыре столетия возмужало и окрепло, а к 1580 году уже обладало обширными колониями, простиравшимися от Бразилии до Молуккского архипелага, став серьезным соперником своему бывшему господину — Испании, которая с большим трудом объединилась и вернула себе свободу, сбросив иго мавританского владычества.

В правление португальского короля Жуана I его энергичный и любознательный сын Генрих, или Энри-

ке (1394—1460), прозванный Мореплавателем несмотря на то, что ни разу не был в открытом море, основал в городе Сагрише мореходную школу, где обучались капитаны португальских каравелл, и организовал несколько морских экспедиций. Португальцы открыли ряд островов у западного побережья Африки (Мадейра, Азорские острова, острова Зеленого Мыса) и основали свои форпосты на самом Африканском континенте. В 1442 году они получили золото от обитателей Гвинеи, а двумя годами позже начали зарабатывать его, торгуя самими этими обитателями... Римский папа Николай V благословил работорговлю.

В 1474 году флорентийский учений Паоло Тосканелли, переводчик «Географии», отправил ко двору португальского короля Альфонса V письмо, в котором утверждал: поскольку Земля имеет шарообразную форму (доказательства сферичности Земли и неба содержались в другом крупном труде Птолемея — «Альмагесте»), достигнуть Индии и Китая можно западным путем — через Атлантику; причем такой путь гораздо короче восточного. Впоследствии выяснилось, что Тосканелли ошибся в расчетах, вдвое увеличив протяженность Азии и, соответственно, уменьшив ширину океана. Некоторые другие ученые утверждали, что на западном пути в Индию могут встретиться один или даже несколько иных материков.

Португальцы повели себя практично: они заключили с Мадридом Алькасовасский договор 1479 года, дававший им контроль над Южной Атлантикой; за Испанией остались только Канарские острова. Согласно папской булле *Aeterna Regis* от 21 июня 1481 года короли Кастилии и Арагона отказывались в пользу Португалии от всех земель, известных и еще неизвестных, к югу от Канарских островов, то есть южнее 28-й параллели. Таким образом, теоретически к Португалии отходили все Антильские острова, половина Флориды, почти вся Мексика и Южная Америка, а Атлантический океан становился ее внутренним морем. Историки полагают, что к 1481 году португальские мореходы уже открыли Американский континент и король Португалии знал, чего именно требует за мир с Кастилией. Это допускают



практически все хронисты XVI века (Бартоломе де лас Касас, Франсиско Лопес де Гомара, Гонсало Фернандес де Овиедо-и-Вальдес), а перуанский хронист Гарсиласо де ла Вега, сын идалго из Эстремадуры и инкской принцессы, приводит даже имя «первооткрывателя» Америки — Алонсо Санчес де Гуэльва, португальский шкипер. Возможно, генуэзец Христофор Колумб, женатый на дочери португальского капитана, разговаривал с уцелевшим участником экспедиции к Антильским островам и узнал от него секрет дороги домой: надо взять к северу до Гольфстрима, а оттуда течение вынесет к Азорским островам.

Неудивительно, что Колумб, который в отличие от Тосканелли сознательно занижал расстояния, не добился успеха, прося португальского короля снарядить экспедицию в «Индию». Тем более что в 1486—1487 годах Бартоломеу Диаш обогнул южную оконечность Африки (мыс Доброй Надежды) и вышел в Индийский океан, открыв морской путь на Восток.

Испания, тоже стремившаяся установить прямые контакты со странами Востока, приняла предложение Колумба об организации экспедиции по западному пути. Во время первого из четырех своих путешествий (3 августа 1492 года — 15 марта 1493 года) Колумб достиг Багамских островов, а затем открыл острова Кубу (Хуану) и Гаити (Эспаньолу). Домой он привез немного золота, несколько захваченных островитян, названных «индейцами», различные растения и плоды. Король и королева были довольны результатами и одобрили предложение о посылке второй экспедиции. Во время этого плавания Колумб открыл Малые Антильские острова, обследовал Карибское море южнее Кубы в поисках материка, а в мае 1494 года открыл остров Ямайку. В отчетах Фердинанду II Арагонскому и Изабелле Кастильской Колумб намеренно преувеличивал богатство обнаруженных им золотых месторождений, утверждал, что нашел «*признаки и следы всевозможных пряностей*», и сулил множество рабов.

Новый римский папа Александр VI, в миру испанец Родриго Борха (Борджа), 4 мая 1493 года издал буллу *Inter caetera*, передававшую католическим королям

земли, открытые Колумбом, в обмен на обязательство их христианизировать. Под давлением португальского короля, не желавшего терять свои владения, он пересмотрел буллу и обозначил демаркационную линию: Испании отходили все земли к западу от 38-го градуса западной долготы. Опасаясь лишиться пока еще тайных бразильских колоний (официально Бразилия была открыта в 1500 году Педру Алваришем Кабралом, чьи корабли снесло к ее берегам течением от южной оконечности Африки), Португалия вступила в переговоры с Кастилией. По заключенному 7 июня 1494 года в Тордесильясе испано-португальскому договору было проведено новое разграничение сфер влияния в Атлантике. Рубежом стала линия, отстоящая на 2200 километров на запад от Азорских островов: все территории к востоку от нее признавались владениями Португалии, к западу — Испании.

В 1495 году в Испании был издан указ, разрешающий всем желающим переселяться на новые земли, если они будут вносить в королевскую казну две трети добытого золота. Любому предпринимателю дозволялось снаряжать корабли на запад для открытия новых земель и добычи золота.

Два года спустя из Бристоля вышло небольшое судно «Мэтью» с командой из восемнадцати человек под началом еще одного генуэзца — Джованни Габото, которого в Англии стали называть Джоном Каботом. Король Генрих VII отправил его на поиски еще не открытых земель в Атлантическом океане и западного морского пути в Китай. Спустившись до Азорского архипелага, Кабот приказал повернуть на запад и держать Большую Медведицу по правому борту; в июне перед морьяками открылся полуостров Лабрадор, а месяцем позже англичане высадились на острове, который называли Ньюфаундлендом\*. Однако эти суровые северные земли не шли ни в какое сравнение с вожделенной Южной Азией. Сын Кабота Себастьян возглавил еще несколько экспе-

---

\* Это «открытие» можно считать относительным: у берегов Канады и Ньюфаундленда с XIV века охотились на китов баскские моряки; их термины, обозначающие способы гарпунить китов, даже использовались местными индейцами.

дий в 1506—1509 годах, пытаясь найти северо-западный путь в Индию, но вышел только в залив, впоследствии названный именем Генри Гудзона. Не обнаружив короткого пути в земли пряностей, Англия охладела к исследованиям в направлении заката.

Португалия тоже обратила свои взоры к восходу. В 1497—1498 годах Васко да Гама, обогнув мыс Доброй Надежды, совершил экспедицию из Лиссабона в Каликут и обратно, проложив морской путь из Европы в Южную Азию. Это позволило португальцам начать широкомасштабную экспансию в бассейне Индийского океана, подорвать морскую торговлю мусульман в этом регионе и установить контроль над морскими путями в Ост-Индию. Португалия монополизировала выгодную торговлю пряностями и всего за несколько лет превратилась в ведущую европейскую морскую державу.

Испанцы же продолжали упорно искать богатства в западной «Индии». Отправившись в 1502 году в свое четвертое плавание, Колумб пристал к берегу, где его встретили индейцы в золотых украшениях. Испанские хронисты тотчас нарекли эти земли «Коста-Рика», то есть «богатый берег», хотя на самом деле, по иронии судьбы, новая испанская колония оказалась самой бедной. Впрочем, в тот раз Колумб поставил себе цель найти западный проход из Атлантического океана в «Южное море», однако сделать этого так и не сумел. Что ж, на нет, как говорится, и суда нет: остается выжать максимальную выгоду из того, что уже имеешь. В 1503 году кастильские власти учредили особую Торговую палату, регламентировавшую сношения между Испанией и новыми колониями. Ей было поручено взимать пошлину в размере пятой части от доходов от торговли с Вест-Индией и собирать информацию об открытиях и исследователях. И тех и других было немало: авантюристы из числа обедневших кастильских дворян уезжали из родной Эстремадуры на поиски сказочной страны Эльдорадо, устремляясь в опасные, далекие и зачастую роковые для них экспедиции.

В 1499—1504 годах к этим берегам отправился Америго Веспуччи: сначала в составе испанской экспедиции под руководством Алонсо де Охеды, а затем



под португальским флагом; в общей сложности он совершил четыре путешествия. Сопоставив полученные данные — а испанские и португальские мореплаватели исследовали всё северное побережье Южной Америки и восточное до 25-го градуса южной широты, — Веспуччи пришел к выводу, что открытые земли являются не Азией, а новым материком, и предложил назвать его Новым Светом. В 1507 году немецкий картограф и издатель Мартин Вальдземюллер в предисловии к книге Веспуччи предложил наречь Новый Свет в честь автора — Америкой, и это наименование вошло в обиход. В 1538 году на карте Меркатора оно было применено и к Южной, и к Северной Америке.

К этому времени Висенте Яньес Пинсон открыл залив Кампече и полуостров Юкатан, Алонсо де Охеда — Венесуэлу и Колумбию. В 1513 году Хуан Понсе де Леон достиг берегов Флориды, а Васко Нуньес де Бальбоа пересек Панамский перешеек и вышел к Тихому океану, который назвал «Южным морем». В 1517 году Франсиско Эрнандес де Кордоба (Кордова) и Хуан де Грихальва обследовали побережье Мексиканского залива и первыми из европейцев вступили в контакт с цивилизацией ацтеков, которую два года спустя разгромил Эрнан (Фернандо) Кортес с несколькими сотнями испанцев, овладев современной Мексикой. В 1523—1524 годах были завоеваны Гондурас, Никарагуа, Гватемала и Сальвадор. В 1530-х испанцы значительно продвинулись на север, до рек Колорадо и Рио-Гранде-дель-Норте, и заняли полуостров Калифорния. Франсиско Писарро в 1532—1534 годах захватил Перу, где жили инки. В Колумбии действительно были обнаружены месторождения золота, а в Мексике, Боливии и Перу — серебряные копи. Кроме того, неплохой доход приносила торговля мехами. В XVI столетии под властью испанской короны оказались территории от Калифорнии и Флориды до Огненной Земли. Испанцы, нашедшие благодаря португальцу Фернандо Магеллану выход в Тихий океан, колонизировали Филиппины и Соломоновы острова, выйдя на восточные рубежи португальской колониальной империи. В 1529 году Испания и Португалия заключили Сарагосский договор о новом разделе мира: Азия

(за исключением Филиппинских островов) была признана сферой интересов Португалии, а бассейн Тихого океана (Океания) — Испании.

Часть Нового Света, завоеванная испанцами, получила, с легкой руки Хуана де Грихальвы, название Новой Испании. В состав этой колонии входили современные территории Мексики, юго-западных штатов США, Гватемалы, Белиза, Никарагуа, Сальвадора, Коста-Рики и Кубы; кроме того, ей подчинялись Филиппины и различные острова в Тихом океане и Карибском море. Столица располагалась в Мехико, правивший здесь вице-король подчинялся непосредственно монарху Испании; главными портами были Картахена, Панама, Сантьяго, Портобелло и Санто-Доминго\*.

Испанцы выкачивали из новых колоний несметные богатства: за четверть века, с 1535 по 1560 год, они вывезли оттуда больше золота и серебра, чем было добыто на всех копиях Европы за всё время их существования.

Тем временем Португалия в правление Жуана III Благочестивого (1521—1557) стала ощущать нехватку государственных средств. Затраты на ежегодное снаряжение флота в Индию и комплектование личного состава военных крепостей и баз от Бразилии до Китая, падение цен на восточные товары и предоставление многочисленных привилегий откупщикам обременили страну долгами. В этих условиях французские, а затем и английские купцы бросили вызов португальской монополии на торговлю с Востоком. В 1530 году португальцы начали активно колонизировать Бразилию, которая получила свое название от одного из сортов красного дерева\*\*. По другой версии, название страны произошло от острова Бразил (Хай-Бразил, или О'Бразил) из ир-

---

\* Следует различать Санто-Доминго и Сан-Доминго; последнее название употребляли французы для отошедшей к ним в 1697 году по Рисквикскому договору западной трети острова. В 1804 году эта французская колония стала независимой республикой Гаити.

\*\* Португальцы считали, что нашли место, откуда арабские торговцы брали пау-бразил (*brasa* — «жар», «раскаленные угли») — ценную красную древесину, использовавшуюся для изготовления красок, мебели и музыкальных инструментов. В действительности арабы поставляли в Европу другой сорт красного дерева, растущий в Юго-Восточной Азии.

ландской мифологии — сказочной земли в Атлантическом океане.

Богатства Нового Света не могли оставить безучастными и другие державы, претендовавшие на звание морских. А поведение надменной Испании вызывало у ее соседей справедливый гнев: еще в первом десятилетии XVI века испанцы закрыли всем иностранным кораблям доступ в моря, омывающие ее заокеанские владения. В то время это не составляло труда, поскольку военный флот Испании был сильнейшим в мире. Однако уже тогда этот самочинный раздел мира вызвал резкие протесты у морских держав Европы.

Французский король Франциск I потребовал у Карла V, «над владениями которого никогда не заходит солнце», объяснить, при каких обстоятельствах Адам завещал ему право на раздел мира. В 1533 году он добился от римского папы решения о том, что произведенный в 1493-м раздел мира между Португалией и Испанией действителен только по отношению к уже открытым землям; это дало Франции юридическое основание для начала колониальной экспансии в Америке, на территории современной Канады. По поручению Франциска I Жак Картье отправился в 1534 году в Новый Свет, достиг берегов Лабрадора и первым из европейцев проплыл по реке Святого Лаврентия в поисках сказочного королевства Сагений, где живут светловолосые люди, обладающие несметными богатствами в виде золота, серебра и мехов. В том же 1533 году обострились отношения между Испанией и Англией (Генрих VIII расторг свой брак с Екатериной Арагонской), а в 1566-м против Испании восстали голландские Соединенные провинции, поставившие под вопрос и безраздельное господство Мадрида в Новом Свете. Английские, французские и голландские торговцы и поселенцы, опираясь на поддержку правительств своих стран, вторгались в испанские владения в нарушение всех договоров. Французы стали первыми неиспанцами, обзаведшимися (правда, ненадолго) колонией в Карибском бассейне, отбив городок Сан-Августин во Флориде у его основателей. Во второй половине XVI века внутренние Религиозные войны заставили Францию отказаться от активной ко-



лониальной политики; инициатива перешла к англичанам. В 1583 году Уолтер Рэли заявил о своем намерении открыть северо-западный торговый путь из Англии в Индию и Китай. Елизавета I (1558—1603) пожаловала ему каперский патент, что давало возможность легально грабить иностранные суда, в первую очередь испанские. В 1584 году Рэли организовал две экспедиции к восточному побережью Америки, в ходе которых открыл Виргинию (названную так в честь королевы-девственницы), а сопровождавший его математик Томас Гарриот составил карту этих земель. Облик Рэли полностью совпал с описанием Гуаттарала из индейских легенд, и его приняли как бога, надеясь на помощь в борьбе с испанцами. В Америке он впервые услышал легенду об Эльдорадо, завладевшую его воображением. В поисках страны «позолоченного человека» (Эльдорадо) Рэли в 1595 году прошел вверх по течению реки Ориноко — и в итоге написал книгу «Путешествие в огромную, богатую и прекрасную империю Гвиана с великим и золотым городом Маноа», которая была переведена на многие европейские языки и издавалась в Англии, Голландии и Франции. Гвиана (побережье Южной Америки между реками Ориноко и Ояпоки) стала объектом экспансии трех этих стран. В начале 1580-х годов голландцы предприняли неудачную попытку обосноваться в Центральной Гвиане (Суринаме); в 1604-м французы начали освоение Восточной Гвианы, а Западная и Центральная Гвиана в течение XVII столетия были ареной борьбы английских и голландских поселенцев.

Мысль о новом морском пути в Индию прочно завладела умами европейцев. В 1607 году Генри Гудзон попытался попасть в Китай и Индию через Арктику, в обход испанских и португальских владений. Сначала он направился на север вдоль восточных берегов Гренландии, но наткнулся на ледяной барьер; тогда, повернув на восток вдоль кромки льдов, он вышел к архипелагу Ньюланд (ныне Шпицберген). Здесь ему удалось пройти до 80-го градуса северной широты, открыв потенциал охоты на китов на Крайнем Севере. В 1608 году Гудзон совершил второе путешествие в Арктику с целью найти проход между Шпицбергом и Новой Землей. До

него это пытался сделать голландский мореплаватель Виллем Баренц. Не сумев прорваться на северо-восток, Гудзон еще раз попытал счастья на северо-западе, но и здесь вынужден был отступить перед непреодолимой толщей ледяных полей. Север остался неприступным, и все взоры вновь обратились на запад, суливший смелым и предприимчивым баснословные барыши.

В то время как конкистадоры, грабившие и истреблявшие туземцев, проложили дорогу в Новый Свет для торговых компаний, эксплуатировавших труд моряков и чернокожих рабов, другие энергичные люди решили пойти по хорошо известному пути «грабь награбленное». Атлантический океан, по которому шли караваны судов, нагруженных несметными богатствами, превратился в настоящее Эльдorado для «джентльменов удачи».

Морской разбой существовал во все времена, с тех самых пор, как люди начали осваивать водную стихию. Короли и даже князья Церкви не брезговали услугами пиратов; промысел такого рода лег в основу благосостояния Мальтийского ордена. Пиратское прошлое приписывали самому Христофору Колумбу. В 1927 году перуанец Луис Ульоа Сиснерос выпустил в Париже книгу «Истина об открытии Америки», в которой доказывал, что генуэзец Колумб — на самом деле каталонец Хуан Колом, пират, который в начале 1470-х годов воевал против своего законного государя, а затем бежал и под именем Яна Скольпа стал участником датской экспедиции к берегам Северной Америки. Впрочем, в XV веке фамилия Колумб-Коломбо-Колон-Кулон и т. п. была довольно распространенной, что могло вызвать путаницу. Известно, например, что в конце июля 1476 года из Генуи вышло несколько торговых кораблей, направлявшихся во Фландрию; одним из них командовал тот самый Христофор Колумб. Но вблизи Пиренейского полуострова крейсировали пираты, самым опасным из которых считался гасконец Гийом Казенав, известный под прозвищем Колон или Кулон Старший; он нападал на все корабли без разбора. Генуэзскую флотилию он подстерег 1 августа у мыса Сан-Висенти на юге Португалии, Колумб оказался в числе тех, кому удалось спас-

тись вплавать. Тогда капитан Колон считался корсаром короля Рене Анжуйского; в 1478—1479 годах к услугам капера с такой же фамилией обращался французский король Людовик XI, чтобы перехватывать английские и бургундские суда у берегов Фландрии. Сам Христофор Колумб упоминал в своих воспоминаниях, что освоил азы профессии моряка под началом своего родственника и тезки, адмирала Франции.

Слово «корсар» появилось в начале XIV века. Происходящее от итальянского *corsa* (гонка), оно быстро прижилось во французском, испанском и португальском языках. Богатые судовладельцы вооружали корабли и предлагали государству свои услуги по защите его интересов на море, не забывая и про свой карман. Так, купец Джон Хоули в 1399 году организовал карательную экспедицию против французских пиратов, ведших Столетнюю войну на море, напал на побережье Нормандии и Бретани и захватил 34 французских судна. За короткое время он нажил большое состояние, получив при этом звание вице-адмирала за заслуги перед отечеством. Во Франции пребывание в корсарах, по сути, играло роль мореходного училища, школы офицеров для королевского военно-морского флота.

В конце XV века появились каперы, которые получали от государства патент — официальное разрешение на захват и уничтожение неприятельских судов — в обмен на обещание делиться добычей. Каперские свидетельства гарантировали неприкосновенность судна при встрече с дружественными кораблями и статус военнопленных при захвате врагом. В отличие от корсаров каперы выступали на стороне того государства, от которого имели патент, могли действовать только в условиях войны и только против судов неприятеля. Так, в семидесятые годы XVI века просторы Балтики бороздил датчанин Кирстен Роде — капер Ивана Грозного, ведшего Ливонскую войну со шведами и поляками.

Корсары и каперы, которые продолжали грабить корабли в мирное время или по истечении срока действия своего свидетельства, превращались в пиратов, искателей наживы без чести и совести. Пираты могли оказать помощь кому угодно, пока это было в их интересах, но



при этом, однажды поставив себя вне закона, рисковали понести наказание от любых властей.

Около 1510 года Алонсо де Охеда основал колонию Сан-Себастьян на берегу карибского залива Ураба (Колумбия). Но скоро провизия кончилась и начались болезни, к тому же колонистам приходилось отбивать атаки индейцев. Спасение пришло, откуда не ждали: с Эспаньолы прибыло судно под командованием некоего Талавера. Его экипаж составляла банда проходимцев, преступников, искателей приключений, которые захватили стоявшее у берегов Эспаньолы гемуэзское торговое судно и пустились в погоню за удачей. Оставив в Сан-Себастьяне вместо себя Франсиско Писарро, Охеда на пиратском корабле направился на Эспаньолу за помощью. По дороге он поссорился с Талавером, и тот велел заковать его в цепи. Однако когда разыгрался шторм, пираты освободили испанца и поручили управление кораблем ему как более опытному капитану. Охеда привел полуразвалившийся корабль к южному берегу тогда еще совершенно неисследованной Кубы. Преодолевая страшные трудности и терпя лишения, пираты во главе с новым капитаном шли через неведомые дебри Кубы, переправлялись вброд и вплавь через бурные реки, утопая в прибрежном иле, задыхаясь от жары и страдая от голода. Когда им с большим трудом удалось вернуться в Санто-Доминго, их арестовали, а главарей повесили. Сам же Охеда закончил жизнь в нищете и безвестности.

Но вернемся к корсарам и каперам, осуществлявшим грабеж «на законных основаниях».

Первой страной, направившей свои корабли на перехват испанских галеонов, стала Франция. В 1522 году Жан Форен (или Флери) напал на караван из трех судов, нагруженный сокровищами Монтесумы\*, которые Кортес отправил в Испанию Карлу V; его добычей стали 300 килограммов жемчуга, 230 килограммов золотого порошка, сундуки с драгоценными камнями и слитки серебра. Флери промышлял в районе между мысом

---

\* *Монтесума II* (1466—1520) — правитель ацтеков, был захвачен в плен Э. Кортесом и убит восставшими индейцами за призыв покориться испанцам.

Сан-Висенти и Азорскими островами. Кроме него морским разбоем занимались Гильом Шоде из Онфлера и Жан Фэн из Дьепа, а земляк последнего Жан Анго был владельцем целой корсарской флотилии. Он обнаглел до такой степени, что объявил войну Португалии, разорил ее побережье и осадил Лиссабон, вынудив монарха пойти на уступки. Анго обзавелся собственным «двором» в Дьепе, финансировал экспедиции на Кубу, на Суматру, в Бразилию, в Перу. В 1543 году 800 корсаров из Байонны обрушились, как саранча, на жемчужный остров Маргарита, захватили Картахену и совершили рейд в Санто-Доминго. Французский король Генрих II выдал в 1553 году Франсуа Леклерку, уроженцу Шербурра, первый каперский патент на «охоту» вблизи Американского континента: возглавив флотилию из четырех кораблей, он отправился к Эспаньоле, разграбил Кубу и вывез с острова артиллерию, чтобы укрепить ею оборону Бреста. Годом позже Жак де Сор с тремя кораблями и тремя сотнями людей разграбил первую столицу острова, Сантьяго-де-Куба (на это ушел целый месяц), а в следующем году — город Санта-Мария-дель-Пуэрто-дель-Принсипе (современный Камагуэй). В июле, объединившись с Франсуа Леклерком, он захватил Гавану, сжег тамошние церкви (оба были протестантами, а потому мстили католикам) и завладел огромной добычей. С 1536 по 1568 год в Карибском море были захвачены 152 испанских корабля, а еще 37 — в «треугольнике» между Испанией, Канарскими и Азорскими островами.

От французов не отставали англичане: захваченные грузы они сбывали английским купцам, а на специальном рынке в порту Дувра торговали испанскими дворянами. Пираты Пул и Чемпни подстерегали испанские корабли, возвращавшиеся с Антильских островов, в районе между Азорским и Канарским архипелагами и даже имели наглость заходить после грабежа в канарские порты. В марте 1573 года знаменитый Фрэнсис Дрейк объединил свои силы с командой французского корсара Гильома Ле Тестю, картографа из Дьепа, и они совместно захватили следовавший из Перу большой караван испанских судов, нагруженных золотом и серебром. В бою с военным эскортом Ле Тестю погиб.

Испанские короли били врага его же оружием: Фердинанд II Арагонский выдавал каперские свидетельства закаленным в походах «морским волкам» с баскского побережья, обещая им защиту, если они будут наносить урон врагу; баскские китобои с легкостью превратились в корсаров. В 1528 году Карл V, объявив войну Франции и Англии, попросил судовладельцев из северной провинции Гипускоа как можно скорее оснастить каперские суда. Но французские и английские корсары быстро выправили положение, перехватывая торговые корабли прямо в гавани Бильбао. В 1536 году баски, сражавшиеся за испанцев, договорились с басками, державшими сторону французов, что в случае объявления войны те из них, кто первыми получают каперские свидетельства, должны незамедлительно известить «коллег» о том, что они собираются предпринять.

Однако «декларация о намерениях» не означала бездействия: в 1554 году четыре капитана корсаров из Сан-Себастьяна поднялись вверх по течению французских рек, перехватывая торговые суда и забирая в плен вражеских корсаров. Мартин де Кардель с шестью кораблями разграбил окрестности Бордо, захватил 42 больших французских корабля, набитых товарами и вооруженных пушками, и отвел их в Сан-Себастьян. Доминго де Альбистур взял в качестве приза\* девять кораблей, прибывших с Ньюфаундленда и нагруженных треской. Доминго де Итуран грабил английские рыболовные корабли, промышлявшие в районе Ньюфаундленда. В 1559 году был подписан мир и корсарские войны закончились.

Ведя военные действия против Испании, Франция заключила союз с могущественной Османской империей, пользуясь услугами ее корсаров в Средиземноморье. Один из них, Хайрадин по прозвищу Барбаросса II\*\* (Рыжебородый), разбойничавший с разрешения

---

\* Здесь и далее приз означает захваченный корабль и его груз. Это значение слова было в свое время широко распространено, оно приводится в толковых словарях XIX века.

\*\* Барбароссой I именовался его брат Аруджа, командовавший крупным и боеспособным пиратским флотом, базой которого был остров Джерба. Пираты нападали на южное побережье Испании, Италии, Франции, контролировали почти всё средиземноморское побережье Северной Африки и морскую торговлю в регионе.

султана Сулеймана I Великолепного, совершил в начале 1530-х годов несколько набегов на испанские берега и пленил множество моряков, за свободу которых их родные города были вынуждены уплатить внушительный выкуп. Испанский король и император Священной Римской империи Карл V направил на борьбу с Барбароссой военный флот, которому удалось отбить Тунис. Однако уже через несколько дней пират опустошил остров Менорка, увел оттуда шесть тысяч человек и подарил в качестве рабов султану, который поставил его во главе турецкого флота. В 1543 году флот Барбароссы помог французам овладеть Ниццей. Однако его сын Хасан по каким-то причинам ненавидел французов, и подчинявшиеся ему пираты грабили прибрежные города Франции. По настоянию французского посла в Константинополе султан лишил Хасана титула бейлербея\* Африки, пожалованного его отцу.

Однако вернемся к Америке. С начала XVI века право на торговлю с американскими колониями имел только один испанский порт — Севилья. По другую сторону Атлантики торговыми привилегиями обладали два порта — Веракрус в Мексике и Портобело на северном берегу Панамского перешейка. Из Веракруса вывозили мексиканское серебро и прочие товары, через Портобело в Испанию поступали драгоценные металлы. С 1537 года в Испании действовало строжайшее правило: ни один корабль не должен в одиночку пересекать Атлантику. Один-два раза в год из Севильи (позднее — из Кадиса) в Америку отправлялось несколько десятков торговых судов в сопровождении боевых кораблей, увозя пассажиров, солдат и товары из Старого Света в колонии Нового Света. Прибыв на место, эскадра разделялась на две части: одна шла в Веракрус, другая — в Портобело, а оттуда к Гаване; там флотилии снова объединялись. Классическая дорога домой с Карибских островов начиналась на Малых Антильских островах, возле Новой Испании, затем вела на север и через Юкатанский пролив (между Мексикой и Кубой), чтобы пой-

---

\* Бейлербей (беглербег, беклербек) — «бек всех бек», наместник в Османской империи, соединявший в своих руках гражданскую и военную власть и подчинявшийся только султану.



мать попутный западный ветер и приплыть в Европу. Главная опасность ждала корабли (особенно отставшие от других или сбившиеся с курса) именно на обратном пути.

Испанцы не всегда находились в обороне, им случалось и переходить в наступление. Так, в 1567 году в порту Веракрус на восточном побережье Мексики они напали на эскадру Джона Хокинса, доставлявшего невольников из Африки в испанские колонии в Вест-Индии. Месть за этот подлый удар определила почти всю дальнейшую жизнь капитана Фрэнсиса Дрейка, дальнего родственника Хокинса, командовавшего одним из судов этой эскадры. Несколько лет он совершал пиратские рейды в Карибском море, которое Испания считала своей вотчиной, захватил Номбре-де-Диос в Центральной Панаме, грабил караваны, перевозившие на мулах грузы серебра из Перу в Панаму. Его деятельность привлекла внимание Елизаветы I и группы придворных, включая государственного казначея лорда Берли и министра внутренних дел Фрэнсиса Уолсингема. Были собраны средства для проведения экспедиции, которая продолжалась с 1577 по 1580 год; сама королева вложила в дело тысячу фунтов стерлингов. Поход, первоначально планировавшийся для поиска предполагаемого южного материка, вылился в самый успешный в истории пиратский набег, принесший доход в 47 фунтов стерлингов на каждый вложенный фунт. Общая добыча, по английским источникам, составила около 26 тонн серебра, более 100 килограммов золота, не считая драгоценностей и прочего добра — на сумму более полумиллиона фунтов. Во время этой экспедиции Дрейк открыл пролив между Огненной Землей и Антарктидой, который теперь носит его имя (хотя, вероятно, сам никогда не видел мыса Горн). Повернув к северу, он грабил суда и гавани у берегов Чили и Перу, намереваясь вернуться через предполагаемый Северо-Западный проход. Где-то на широте Ванкувера Дрейк был вынужден повернуть на юг и стать на якорь чуть севернее современного Сан-Франциско (это место он назвал Новым Альбионом, владением Елизаветы). Затем он пересек Тихий океан и достиг Молуккских островов, после чего

вернулся в Англию. Королева удостоила своего корсара великой чести — лично поднялась на его корабль и пожаловала ему звание рыцаря как первому капитану, совершившему кругосветное плавание.

Между тем в Европе назревали важные события, в результате которых карта мира оказалась перекроена. В 1580 году в силу ряда драматических обстоятельств опустел португальский трон, и на него стал претендовать испанский король Филипп II (его матерью была Изабелла Португальская). Используя подкуп и силу, он добился своего; в результате Бразилия перешла под управление Испании. Противники Филиппа некоторое время отсиживались на Азорских островах и просили помощи у Франции и Англии.

В 1585 году Дрейк был назначен главнокомандующим английским флотом, направлявшимся в Вест-Индию: по сути, это было начало открытой войны с Испанией. Мастерство Дрейка в тактике комбинированных морских и наземных операций позволило захватить последовательно Санто-Доминго (на Эспаньоле), Картахену (на карибском побережье Колумбии) и Сан-Августин (во Флориде). Однако перед возвращением на родину в 1586 году Дрейк по просьбе колонистов из долины реки Роанок (Виргиния) забрал их с собой. Так прекратила свое существование первая в Америке английская колония, основанная Уолтером Рэли, которая была не просто поселением, а стратегической базой для пиратских набегов в Карибском море.

Приободрившись, испанцы стали строить планы завоевания Англии, для чего была создана Непобедимая армада — военный флот из 130 тяжелых кораблей-галеонов. В июле 1588 года состоялось Гравелинское сражение в проливе Ла-Манш, в котором англичане под командованием адмирала Дрейка разметали армаду в щепки: уцелело только 63 корабля, а из семи тысяч моряков и девятнадцати тысяч солдат 12 тысяч погибли. Развить успех не удалось: нападение англичан на Лиссабон в 1589 году было отбито.

Слава Испании, владычицы морей, утратила свой блеск, зато Англия громко заявила о себе. Но она не могла претендовать на безусловное лидерство, имея сопер-

ника в лице Республики Соединенных провинций. Нидерланды, находившиеся под испанским владычеством, боролись за независимость восемь десятков лет — с восстания 1568 года до Вестфальских мирных соглашений 1648-го. В 1581 году протестанты с Севера, в числе которых были морские гёзы, объявили о создании независимых Соединенных провинций; южные земли (Испанские Нидерланды), включая католическую Фландрию и город корсаров Дюнкерк, остались под властью испанских Габсбургов. Опираясь на силу своего флота, голландцы начали захватывать территории в разных частях света. В 1590-х годах первые голландские экспедиции достигли берегов Западной Африки и Южной Америки; началась колониальная экспансия Голландии в Индонезии.

Голландцы совершили нападения на португальские поселения в Бразилии, а также в Африке и Азии (в результате объединения двух стран под одной короной враги Испании стали врагами Португалии). Поселенцы из Нидерландов продолжали занимать португальские владения в Бразилии до тех пор, пока бразильцы не подняли против них вооруженное восстание. Бразильский губернатор Салвадор Корреа ди Са организовал экспедицию в Африку, чтобы изгнать голландцев из Анголы.

Опытные и выносливые голландские моряки, называвшие себя «морскими плутами», к тому времени уже прославились по всему миру, а с середины 1570-х годов появился термин «флекселинг» или «печелинг» — так в Европе и Новом Свете стали именовать голландских каперов по основному порту их базирования — Флиссингену на острове Вальхерен в Северном море. В XVII веке в обиход вошло слово «флибустьер», произошедшее от голландского *vrijbuit* — «свободный охотник». Флибустьерами называли морских разбойников, грабивших по преимуществу испанские корабли и колонии в Америке. Флибустьеры получали не каперский патент, а «комиссию» — разрешительную бумагу от правительства колоний, которую выдавали только во время войны; в ней указывалось, на какие корабли и колонии может нападать ее обладатель и в каком порту имеет право сбывать свои трофеи. Часто капитаны флибустьеров

имели несколько «комиссий» от губернаторов, подчинявшихся разным метрополиям, и сами выбирали, на кого им лучше напасть в данный момент. «Комиссию» могли выдать и иностранцу: так, в 1615 году немецкий капер Георг фон Шпильберг, нанятый голландцами, потопил у берегов Чили флагманский испанский корабль «Иисус Мария», спастись удалось только четырем морякам. Многие флибустьеры имели каперские свидетельства, прикрывавшие их разбойные операции, а каперы присоединялись к флибустьерам для совместных походов.

Колониальной политикой голландцев руководила не государственная власть, как у испанцев или португальцев, а специально созданная в 1602 году акционерная Вест-Индская компания, пользовавшаяся протекцией правительства. В отличие от тех же испанцев голландцы не стремились к захвату больших территорий, а обычно ограничивались созданием факторий и фортов в важных в торговом и стратегическом отношении пунктах. Используя эти опорные базы, Голландия обеспечивала свою торговую монополию и господство своего флота на море. В первой половине XVII века по количеству кораблей голландский флот был мощнее английского в десять раз.

Во время правления Филиппа III (1598—1621) Испания заключила перемирие с голландцами. Голландские и английские купцы снова зачастили в Лиссабон, расширилась торговля и с Бразилией. При Филиппе IV (1621—1640) его фаворит Оливарес возобновил войну с голландцами. Пит Хейн, действовавший по каперскому патенту, выданному штатгальгером Вильгельмом Оранским, покинул Северное море, чтобы захватить территорию Баия в Бразилии; в итоге голландцы оккупировали Восточную Бразилию от Пернамбуко до Баии и отняли у португальцев владения в Азии. В октябре 1639 года, во время решающего морского сражения в Ла-Манше, голландские моряки нанесли сокрушительный удар по испанскому регулярному флоту. Объединившись с англичанами, голландцы принялись отнимать у испанцев колонии в Америке, увеличивая число пиратов, промышлявших в зоне Антильских островов.

Между тем в том памятном сражении интересы Испании отстаивали фламандские корсары из Дюнкерка, в задачу которых входило обеспечение безопасности испанских судов в Ла-Манше и Северном море. Михель Якобсен, в свое время благополучно приведший в Испанию остатки Непобедимой армады, отличился в войне с Англией и успешно сражался с голландцами, которые прозвали его, «вездесущего, неуловимого и ненасытного», «Морским лисом». Филипп IV (1621—1665) наградил его орденом Святого Иакова, а когда он скончался после пятидесяти лет верной и беспорочной службы, то был похоронен в соборе Севильи, рядом с Христофором Колумбом и Эрнаном Кортесом.

Однако Испания переживала глубокий финансовый кризис: драгоценные металлы, привозимые в страну, шли на уплату долгов поставщикам и немецким и итальянским банкирам, минуя национальную экономику; люди массово уезжали в Новый Свет, видя в этом единственную возможность разбогатеть. Амбициозное стремление Мадрида главенствовать и за океаном, и в Европе заставляло Испанию вести бесконечные войны, на которые постоянно требовались деньги. Крут замкнулся.

Франция, заклятый враг Испании на континенте, усилиями кардинала Ришелье медленно, но упорно превращалась в морскую державу, обладающую военным и торговым флотом, портами и базами. «Нет другого королевства, которое было бы расположено столь удачно, как Франция, и столь богато необходимыми средствами для того, чтобы стать хозяином на море», — писал главный министр Людовика XIII. Задача выдалась не из легких: в начале XVII века страна не имела ни одного военного корабля в Атлантике и Ла-Манше, а в Средиземном море располагала лишь десятью галерами. Вдоль Атлантического побережья бесчинствовали английские, голландские и испанские корсары; на Средиземноморье беспрепятственно хозяйничали берберские (североафриканские) пираты.

Пираты делали ставку на быстроходные и хорошо оснащенные суда. Их сила была в скорости и численном превосходстве, тогда как христиане больше рассчиты-



вали на огневую мощь. Пиратские галеры приводили в движение в среднем 250 гребцов; такие суда могли быстро атаковать и скрываться. Пираты также широко использовали бригантины, оснащенные не только парусами, но и веслами, использовавшимися для быстрого передвижения при абордаже или захода в бухту; команда была вооружена мушкетонами, и в случае нападения половина экипажа сражалась, а остальные гребли.

Алжирские пираты торговали живым товаром — требовали выкуп за пленников или продавали их в рабство. Освобождением христиан занимались орден Пресвятой Троицы (тринитариин) и конгрегация лазаристов, основанная святым Винсентом де Полем, который сам побывал в плену у пиратов, продавших его в Тунис. Но приезды священников в Алжир, чтобы выкупить рабов, лишь взвинчивали на них цену. Больше всего ценились молодые люди, грамотеи и опытные моряки, в том числе рыцари Мальтийского ордена и ордена Святого Стефана. Не ограничиваясь набегами на Италию, Сицилию, Сардинию, Корсику и французские берега, средиземноморские пираты в 1627 году добрались до Рейкьявика, захватив там 800 пленников, а в 1631-м высадились в Англии.

Французские власти принимали превентивные меры — строили дозорные вышки за счет местного населения. Рыцари Мальтийского ордена занимались перехватом пиратских судов, но добыча часто от них ускользала. Клич «Мавры у берегов!» сеял панику среди населения приморских городов вплоть до середины XVIII века.

Франция, скованная у своих берегов, не имела возможности вступить в борьбу за золото Южной Америки, а потому не препятствовала энтузиастам осваивать богатые пушниной районы Северной Америки: в 1603 году экспедиция Франсуа Граве исследовала реку Святого Лаврентия; два года спустя французы основали укрепление Пор-Рояль\* (ныне Аннаполис в Канаде) в заливе Фанди и назвали прилегающую к нему область Акадией; в 1605—1607 годах Самюэль де Шамплен совершил несколько путешествий в район Великих озер, а в 1608-м

---

\* Не путать с Порт-Ройалом, основанным на Ямайке англичанами.

заложил крепость Квебек и приступил к систематической колонизации Канады. В то же время активизировалось проникновение в Северную Америку англичан: в 1607 году они обосновались в Виргинии (Джеймстаун), в 1620-м — в Массачусетсе (Плимут); район к северу от Чезапикского залива получил название Новой Англии; в 1624 году виргинские колонисты основали первое поселение в Мэриленде. Со своей стороны, голландцы в 1626-м заняли устье реки Гудзон (Новые Нидерланды) и построили там крепость Новый Амстердам (современный Нью-Йорк).

Пираты тоже обратили свои взоры на север. В 1614 году гроза Средиземноморья Генри Мейнуэринг\* посадил своих товарищей на семь лучших кораблей и переправился на остров Ньюфаундленд, сделав его своей базой. Он обложил данью окрестные порты, заставляя рыбаков снабжать его продовольствием, одеждой, оружием и боеприпасами, и принялся грабить испанские и португальские суда, возившие в Америку вина. Впрочем, с наступлением зимы он вернулся к теплым берегам Северной Африки. Сколотив огромное состояние, Мейнуэринг отошел от пиратской деятельности, избежав наказания, поскольку сумел очистить Ла-Манш от берберских морских разбойников. Английский король Яков I удостоил его аудиенции, во время которой поинтересовался, много ли нынче пиратов. «Число пиратских судов на море превышает тысячу, — удовлетворил его любопытство пират в отставке. — Больше всего их в Ирландии... В ирландских портах пираты, независимо от своей национальности, всегда могут рассчитывать на приют и гостеприимство. Более того, они могут рассчитывать даже на кредит у местных банкиров, тесно с ними сотрудничающих».

В 1627 году, во время военного конфликта с Францией, англичане начали экспансию в Канаду, заложив на месте Пор-Рояля поселение Новая Шотландия. Годом позже они захватили французские форты в устье реки

---

\* Он грабил только испанские суда и приобрел такую силу, что запретил берберским пиратам нападать на английские корабли, и те подчинились.

Святого Лаврентия, а еще через год овладели Квебеком и изгнали французов из Акадии. Однако мирный договор 1632 года сохранил за Францией Акадию и долину реки Святого Лаврентия, а англичане закрепились на восточном побережье современных США.

С середины XVI века британские суда бороздили Атлантику, двигаясь по треугольнику Европа—Африка—Америка. Из Европы корабли везли промышленные товары и сырье, обменивали их в Африке на рабов, перевозили живой груз в Южную, Центральную и Северную Америку, нагружали корабли заморскими товарами (нарушая, таким образом, испанскую монополию) и возвращались в Великобританию. К концу XVII столетия каждый четвертый британский корабль выполнял функции перевозчика рабов. Крупнейшими базами таких судов были Ливерпуль и Бристоль, а главным центром работорговли в Америке — Рио-де-Жанейро. Британские дельцы сколачивали состояния на доставляемых с американских плантаций сахаре, кофе и других товарах, добытых рабским трудом. Центром этого треугольника оказались Карибские острова, превратившиеся в место столкновения интересов крупных европейских держав.

Пытаясь покончить с контрабандой, Испания выдавала патенты корсарам, которые патрулировали в Карибском море, захватывая корабли, казавшиеся им подозрительными. Корабельная артиллерия и сами плененные суда переходили к испанскому флоту и использовались для защиты колоний. Один из баскских корсаров, Томас де Ларраспуру, был произведен в адмиралы. В 1622 году он прибыл на Антильские острова во главе эскадры из четырнадцати галеонов и двух сторожевых судов. Сделав своей штаб-квартирой остров Маргарита, он очистил окрестные островки от притонов английских и французских контрабандистов и объединил под своим началом флоты Новой Испании и метрополии. Годом позже он доставил в Испанию золотые слитки на сумму 13 миллионов реалов, заслужив славу лучшего командира эскадры. К несчастью, через десять лет, когда он скончался, Малые Антильские острова остались беззащитны.

Франция, которая не могла рассчитывать на свой регулярный флот, не сковывала «частную инициативу». В 1625 году французский флибустьер Пьер Белен д'Эснамбюк, погнавшись за испанским галеоном, овладел островом, который Колумб открыл во время своего второго плавания и назвал именем своего святого покровителя — Сан-Кристобаль (Сен-Кристоф, ныне Сент-Кристофер). Д'Эснамбюк проявил такие администраторские таланты, что министр-кардинал Ришелье дал ему привилегию на колонизацию островов, еще не занятых христианами, при помощи Компании островов Сен-Кристоф, превратившейся через десять лет в Американскую островную компанию. За это десятилетие д'Эснамбюк занял Мартинику (его племянник Жак Диель дю Парке основал там поселение Сен-Пьер), Тортугу, Гваделупу и Мари-Галант, а Доминика на долгие годы стала крупнейшей французской колонией в Америке. За острова разгорелась борьба между французами и англичанами. В 1627 году д'Эснамбюк и Пьер Вадроск, выбитые с Сен-Кристофа, поселились на Тортуге, которая превратилась в базу французских, английских и голландских флибустьеров, изгнавших еще остававшихся там испанцев и основавших общину «Береговое братство».

В 1629 году испанские войска под командованием дона Фабрике де Толедо атаковали поселения на Тортуге. Большинству колонистов пришлось скрываться в лесах на соседней Эспаньоле. Именно их позднее и стали называть буканьерами.

Французское слово «буканьер» происходит от туземного «букан» — так называли решетку из сырого дерева, на которой коптили мясо, а заодно и само это мясо. Дело в том, что на Малых Антильских островах практически не было крупной дичи, зато на больших островах вроде Эспаньолы во множестве расплодились быки и свиньи, некогда завезенные сюда испанцами и с тех пор одичавшие. Буканьеры были охотниками на диких животных; они продавали корсарам и контрабандистам мясо диких свиней, кожи диких быков, а также соль, выпаренную из морской воды в шкаурах, получая взамен ружья, порох и ром. Изначально этим промышляли бег-

лые рабы, уцелевшие индейцы араваки, разорившиеся белые фермеры\*, мулаты и даже испанцы, но постепенно в их рядах появились бывшие корсары. Примитивное метательное оружие они сменили на крупнокалиберные ружья особой модели, которые заказывали во Франции. Буканьеры поражали пиратов ловкостью в стрельбе: быстро перезаряжая свое ружье, они успевали сделать три выстрела за то время, пока солдат колониальной армии делал только один. Порох у них тоже был особенный, произведенный на заказ во французском Шербуре; его хранили во флягах из тыкв или в запечатанных воском трубках из бамбука, которые, если в них вставить фитиль, превращались в гранату. Буканьеры объединялись в группы по 10—30 человек, состоявшие из охотников и их слуг, обзаводились сворой сильных и свирепых собак особой породы. Большинство из них были французами, хотя встречались также англичане, голландцы, португальцы; на Эспаньоле они основали небольшие поселения в местах корсарских стоянок, начав также выращивать табак. Они были вольными и смелыми людьми, испанцам так и не удалось с ними справиться: вооружившись мушкетами, короткими шпагами и пистолетами, а также мачете и ножами для разделки дичи, буканьеры на лодках-пироггах нападали на испанские корабли, выходя из боя победителями. Со временем дичь в местных лесах была их усилиями практически истреблена, и во второй половине XVII века множество буканьеров пополнили собой экипажи флибустьеров, из-за чего два этих термина стали практически синонимами.

Испанцы бросили свои главные силы на Эспаньолу, чтобы покончить с остатками французских и английских поселенцев; французы воспользовались этим и вернули себе Тортугу, в то время как англичане перебрались на остров Невис и основали там в 1631 году Компанию острова Провиденс. Англия назначила губернатором Невиса и Тортуги Энтони Хилтона, ясно дав

---

\* Разорившихся крестьян, прибывших в Америку на поселение из Европы, тоже продавали в рабство. На острове Барбадос в 1645 году было около 11 тысяч мелких фермеров-европейцев и 5800 рабов, а к 1667-му здесь насчитывалось 745 крупных плантаторов и 82 тысячи рабов.

понять испанцам и французам, что отныне эти острова принадлежат именно Англии.

Обеспокоенные захватом Невиса французы попросили правительство срочно прислать губернатора на Тортугу. Вскоре туда прибыл Жан Левассёр с отрядом рабочих, которые пополнили собой ряды поселенцев. В 1633 году формальным губернатором Тортуги всё еще являлся Энтони Хилтон, и в надежде расширить английские плантации он привез на остров первых рабов. Но это не помогло англичанам закрепиться здесь, и в 1634 году генерал-губернатор французской Вест-Индии назначил местом своей новой резиденции именно Тортугу, покинув Сен-Кристоф. Пока Англия и Франция делили остров, она превратилась в логово буканьеров, пиратов и каперов всего Карибского моря. Их ряды множились за счет беглых африканских рабов, которых англичане неосмотрительно расселили по всему острову.

Остров не раз переходил из рук в руки. Так, в 1635 году на Тортугу прибыл новый английский губернатор Николас Рискиннер, причем приплыл он на корабле пирата Ричарда Лейна, прежде атаковавшего колонию на острове Провиденс. Но Рискиннер вскоре умер, не выдержав местного климата, и английскую колонию захватили испанцы, перебив ее население. Тогда англичане объединились с французами и отстояли свои владения. Так повторялось несколько раз, и фактическими хозяевами острова стали пираты.

Таким образом, создание постоянных поселений на Малых Антильских островах можно поставить в заслугу пиратам и контрабандистам; однако эти новые колонии находились вне торговых морских путей, используемых испанцами. По сути, это были ворота Карибского моря. Корсары, гонящиеся за испанскими галеонами, навещали их только на пути из Европы в Америку, а возвращались назад другим маршрутом: повторный заход на Малые Антильские острова существенно удлинил бы путешествие из-за неблагоприятной розы ветров.

Не позаботившись заселить россыпь островов напротив побережья Венесуэлы, испанцы постепенно лишились и их. На самом крупном из них, Кюрасао, в 1634 году обосновались их враги, голландцы, превратив ос-



тров в базу для флибустьерских набегов. Кюрасао занимал стратегическое положение: отсюда было рукой подать и до Больших, и до Малых Антильских островов, до Каракаса и Куманы, а также до залива Маракайбо у северного берега Венесуэлы.

Корсары превратились в «последний довод королей»; не они боролись за честь представлять интересы того или иного монарха, а правители старались переманить самых удачливых пиратов на свою сторону. Так же как Тортуга, из рук в руки переходил Дюнкерк — логово корсаров в Европе. В двадцатых годах XVII века он принадлежал испанцам, и базировавшиеся в этом порту корсары каждый год перехватывали в среднем 229 рыболовных и торговых судов — голландских и британских. В октябре 1646 года французы, опираясь на помощь голландского военного флота, осадили и взяли город. Корсарские набеги прекратились. Однако Дюнкерк перестал подчиняться испанской короне только в 1658 году, после знаменитого сражения в песчаных дюнах. Еще утром 23 июня Дюнкерк был испанским, к полудню он уже стал французским, а вечером Людовик XIV передал его союзникам-англичанам. В 1662 году Карл II Стюарт вернул его французскому монарху за выкуп.

Тридцатилетняя война (1618—1648) закончилась поражением Габсбургов, в результате чего Испания была вынуждена оставить многие свои колонии в Карибском бассейне. Свято место пусто не бывает: англичане получили свою первую жизнеспособную колонию на Барбадосе (там утвердилась Вест-Индская компания), захватили Бермудские острова, а остров Нью-Провиденс в Багамском архипелаге стал прибежищем пиратов.

Окончание Тридцатилетней войны развязало руки и голландцам. Но фактическое первенство Нидерландов на море было у Англии как кость в горле. В 1651 году лорд-генерал Оливер Кромвель издал Навигационный акт, согласно которому товары из Азии, Африки и Америки могли ввозиться в Великобританию только на судах, которые принадлежали британским подданным и экипаж которых состоял, по крайней мере, на три четверти из британцев; европейские же товары могли поставляться на британских судах, а также кораблях страны-произ-

водителя или того государства, в гаванях которого они впервые были погружены в корабельный трюм. Ввоз соленой рыбы в Англию и ее колонии разрешался только в том случае, если она выловлена британскими моряками. Наконец, право каботажного плавания предоставлялось исключительно английским судам. Этот закон больно ударил по интересам Голландии, и она в том же году объявила войну Англии. Вскоре действие Навигационного акта было приостановлено из-за очередной войны с Испанией, но уже в 1660 году, при Карле II, он был возобновлен с существенными дополнениями, касавшимися главным образом торговли с колониями. Было установлено, что все товары из колоний должны сначала идти в английские гавани; товары же из метрополии можно было перевозить только на британских судах.

Воюя с Голландией, Англия была вынуждена отбиваться от набегов корсаров с испанскими патентами. В 1656 году в портах города Сан-Себастьян было 56 кораблей, на которых сражались баскские корсары, наносившие большой урон английским судоходству и торговле. А за период с 1622 по 1697 год только в Сан-Себастьяне было выдано 260 каперских свидетельств, в том числе иностранцам — французским баскам, бретонцам и ирландцам.

Тем не менее в 1654 году Оливер Кромвель провозгласил великий поход на Санто-Доминго. Почти восемь тысяч человек на тридцати восьми судах отправились на покорение испанских владений в Карибском море. Сначала англичане высадили десант на Санто-Доминго. Но армия, состоявшая в основном из бродяг, пиратов и преступников, была плохо вооружена и неорганизована. Взять город штурмом не удалось, однако Уильям Пенн (отец основателя североамериканского штата Пенсильвания) и генерал Роберт Венейблз не хотели возвращаться к Кромвелю с пустыми руками. Было решено захватить хоть какую-нибудь испанскую колонию. Незащищенной оказалась только Ямайка. На рассвете 10 мая 1655 года английский флот вошел в Кингстонскую гавань. Горстка испанцев попыталась оказать сопротивление, но быстро отступила. Испанский губернатор Ямайки отправил парламентаров,

чтобы договориться о размере выкупа, но англичане заявили, что твердо намерены сделать остров колонией Британской империи. Пенн и Венейблз дали испанцам неделю на то, чтобы они убрались с острова. Те отослали женщин, детей и рабов в безопасное место, а сами ушли в партизаны, предварительно уничтожив все поля, засеянные пшеницей и рожью. Англичане страдали от отсутствия пищи, переловили и съели всех диких животных, вплоть до ящериц, и в итоге к январю 1656 года от восьмидесятичной армии осталось всего две с половиной тысячи человек. Пенн и Венейблз были вынуждены покинуть остров. Кромвель пришел в ярость и решил послать на Ямайку подкрепление во главе с генералом Робертом Седгвиком. Было объявлено, что любой мужчина старше двенадцати лет, который примет участие в этом походе, получит 30 акров земли на Ямайке в пожизненное пользование.

Хотя Испания не придавала большого значения колониям на Ямайке, захват острова англичанами заключал в себе большую угрозу для остальных испанских колоний в Новом Свете. Испания объявила Англии войну, надеясь вернуть Ямайку. Но ресурсы Испании быстро иссякли, и перед вице-королем Мексики была поставлена задача заниматься Ямайкой самостоятельно, не рассчитывая на помощь из Европы. С испанскими партизанами удалось покончить только в 1660 году, но развернутая англичанами война на море принесла им победу.

На Ямайку хлынул поток колонистов, и на острове повсюду стали основывать поселения и плантации. Форт Катуэй стал называться форт Чарлз, а Порт-Ройал стал самым знаменитым пиратским городом.

Вновь прибывшие стремились к легкому заработку, а он был возможен только в одном месте — Порт-Ройале. В середине XVII века английская колония Ямайка была со всех сторон окружена испанскими и португальскими владениями. Отношения между этими странами в то время были весьма натянутыми. Хорошо защищенная гавань Порт-Ройала являлась ключом к сейфу, в котором хранились испанские сокровища Нового Света, так

как город был расположен вблизи главного маршрута испанских серебряных караванов, плывших из Панамы в Европу. Пираты не питали теплых чувств к испанцам и с удовольствием становились каперами английской короны. Король Карл II раздавал каперские свидетельства направо и налево. В Порт-Ройал стекались головорезы, преступники и аферисты со всего света. Этот город сделался заодно и центром контрабандной торговли, так как из-за испанской монополии на торговлю с американскими колониями цены на европейские товары (вино, оливковое масло, одежду и прочие вещи, которые запрещалось производить на местах) выросли до заоблачных высот, при этом сама Испания была неспособна в полном объеме обеспечить ими свои владения. Сотни и тысячи тонн самых различных грузов стекались в Порт-Ройал, где шла бойкая торговля европейскими товарами. Здесь также стали сбывать награбленное пираты с Тортуги, а затем и всего Карибского моря. Пираты, притесняемые французами, с удовольствием получали каперские свидетельства от англичан. Каперы использовали Порт-Ройал как базу, откуда они отправлялись на захват испанских и голландских судов.

Четвертого июня 1664 года в Порт-Ройал прибыл новый губернатор Ямайки Томас Модифорд. Он принялся энергично искоренять пьянство и каперство: прежнее попустительство властей привело к тому, что решения о нападениях на испанские колонии принимались не в губернаторских резиденциях, а в портовых тавернах. К тому времени все здоровые мужчины острова бросили мирные занятия и устремились в каперские команды; это сулило невиданную прибыль, но лишало Ямайку возможности нормально развиваться в качестве колонии. По требованию короля Карла II Модифорд ввел наказание за пиратскую деятельность, однако вскоре понял, что этот путь ошибочен. Пираты действительно покинули Порт-Ройал — но лишь для того, чтобы направиться к французским «конкурентам» на Тортугу, что нанесло торговле на Ямайке жесточайший удар. В итоге губернатор был вынужден отменить преследования пиратов, и жизнь в Порт-Ройале вернулась в привычное русло. Этот шаг был встречен с большим одоб-

рением почти всеми жителями, опасавшимися, что их город, как и другие, будет подвергаться разграблению и насилию. В Порт-Ройале собирались самые знаменитые в то время пираты — Льюис Скотт, Джон Дэвис, Эдвард Мансвелт (Мансфилд). Но самым знаменитым был, несомненно, Генри Морган. В 1671 году он разграбил Панаму. Поскольку нападение произошло через несколько дней после заключения мирного договора между Англией и Испанией, пирата задержали и доставили под конвоем в Англию. Но уже в 1673 году королю понадобился опыт «морского волка» для ведения войны с Голландией\*, и Его Величество отпустил Моргана на все четыре стороны. Более того, Морган был назначен генерал-губернатором Ямайки, и ситуация на острове стала стремительно меняться. Многочисленные плантации требовали всё больше дешевой рабочей силы, а притоку рабов на Ямайку мешали местные пираты. Морган, сам бывший пират, развернул активную борьбу с морскими разбойниками: война с Испанией была позади, и Англии больше не требовались флибустьеры. Однако далеко не все пираты пожелали перекавалифицироваться в фермеров, основная масса продолжала гоняться за удачей в открытом море.

Губернаторам было выгодно иметь связи среди пиратов. Так, например, губернатор Северной Каролины с удовольствием торговал с пиратами вроде Эдварда Тича и даже оформил ему помилование, прощая не только совершённые, но и планируемые преступления. Множество пиратов из распущенной армии Моргана получили каперские свидетельства от губернаторов Ямайки и Сан-Доминго, остальные же разбрелись по всему Карибскому морю. Несмотря на все усилия губернатора д'Ожерона, пираты активно торговали с голландцами, поставляя им табак и имбирь в обмен на рабов и оружие, — им не было дела до того, что Голландия из традиционного друга Франции превратилась в ее врага.

---

\* Англо-голландские войны за колониальное и торговое господство велись в 1652—1654, 1665—1667 и 1672—1674 годах. В результате этих войн Англия одержала решительную победу: захватила у Голландии важные территории и опорные пункты в Северной Америке, в том числе Новый Амстердам (переименованный впоследствии в Нью-Йорк), и закрепила на побережье Индии.

Война с Голландией продолжалась с 1672 по 1678 год. Всё это время знаменитый корсар Людовика XIV Жан Барт (Бар), прошедший в свое время выучку у голландцев, крейсировал в Ла-Манше, перехватывая голландские торговые суда. В 1675 году голландцы под командованием Якоба Бинкеса прибыли на Сан-Доминго и попытались организовать восстание колонистов. Они атаковали и разграбили французский торговый корабль. Но вскоре от губернатора Тортуги прибыло подкрепление в виде регулярного флота, и голландцам пришлось убраться подальше от французских колоний.

В Европе одна война сменяла другую. Франко-голландская война закончилась подписанием в 1678 году мирного договора в Неймегене, но всего через пять лет уже Испания объявила войну Франции. Она завершилась в 1684 году Регенсбургским миром, а спустя четыре года разразился затяжной конфликт (1688—1697), известный как война Аугсбургской лиги, война Большого альянса, война за Пфальцское наследство, война за Английское наследство или Девятилетняя война. Франция предъявила претензии на большую часть Пфальца, которые оспорили император Священной Римской империи, Испания, Швеция, Бавария, Франкония, Саксония и сам Пфальц, образовавшие Аугсбургскую лигу. Боевые действия проходили в Германии, Испании и Нидерландах, но воевали также французские и британские колонисты в Северной Америке, причем местные индейские племена поддерживали французов. В 1697 году был заключен мирный договор в Рисвике: Людовик XIV признал Вильгельма III Оранского королем Англии, вернул большую часть Испанских Нидерландов, Каталонию и Барселону Испании, подписал торговые договоры с Соединенными провинциями. С другой стороны, Испания признала за Францией права за западную часть Эспаньолы (современного Гаити), которая стала называться Сан-Доминго; восточная же ее часть (современная Доминиканская Республика) осталась под властью Испании.

Параллельно с войной на суше велись военные действия на море, в которых важную роль играли корсары. В 1691 году французский флотоводец Де Турвилль провел оригинальный маневр: увел за своей эскадрой в Атлан-



тический океан весь неприятельский флот, затеял с ним игру в прятки и, постоянно выигрывая ветер у противника, протаскал его за собой почти два месяца. В это время Жан Барт осуществил свои давние планы: создал Северную эскадру для разорения голландской торговли в Северном и Балтийском морях и стал захватывать и жечь голландские и английские корабли, оставшиеся без прикрытия. Зато следующий, 1692 год оказался черным для французского военного флота: большая его часть была уничтожена в сражении у мыса Котантен англо-голландскими силами, оставшиеся корабли не покидали Средиземного моря. Два года спустя во Франции наступил голод: в стране был неурожай, а спекулянты припрятывали хлеб, чтобы взвинчивать на него цены. Король закупил зерно в России и Польше, поручив охрану хлебных караванов датчанам и шведам, однако те, забрав аванс, и не думали их защищать и даже еще приторговывали драгоценным зерном. Принц Оранский приказал голландскому контр-адмиралу Де Врису перехватывать все корабли, везущие зерно во Францию. Однажды он уже конвоировал в Голландию захваченный караван из шестидесяти судов, когда у острова Тексель на него налетела небольшая эскадра под командованием Жана Барта и Клода де Форбена. Корсару из Дюнкерка удалось отбить 30 кораблей и пленить Де Врису, который позже умер от полученных ран. После этого случая маршал Де Вобан, построивший множество крепостей на суше, посоветовал Людовику XIV поощрять корсаров. Только благодаря этому военное присутствие Франции в Ла-Манше и Атлантическом океане удалось сохранить.

За время войны Аугсбургской лиги французские корсары захватили больше четырех тысяч английских кораблей и нанесли большой урон голландской торговле. Герцог де Грамон, не скрывая гордости, писал «королю-солнце», что «Его Величество сможет дойти из Сен-Жан-де-Люза до Сибура, не замочив ног, по палубам кораблей, захваченных у врага».

События в Европе своеобразно отражались в зеркале Карибского бассейна. На 1660—1685 годы приходится апогей классического пиратства, пик могущества «береговых братьев». Этот этап был отмечен беспрецедент-

ными по дерзости акциями: массовыми захватами кораблей, набегами на богатейшие прибрежные города. Испания огрызалась, подобно волку, прижатому к стене сворой собак. В последние десятилетия XVII века Сантьяго-де-Куба стал испанской корсарской базой, но силы были неравны.

Однако по мере того как колониальные державы округляли свои владения, деля между собой покинутое испанское имущество, пагубные экономические последствия пиратства, препятствовавшего нормальной торговле и развитию заморских территорий, стали очевидны всем. В восьмидесятых годах XVII столетия в европейских государствах был принят ряд законов, направленных против пиратов. Первыми развернули войну с буканьерами англичане, и вскоре несколько наиболее активных пиратов были повешены за нападения на голландские суда. Регенсбургский мирный договор содержал условия совместной борьбы с флибустьерами. Буканьеры, оказавшиеся вне закона, подняли восстание, однако часть пиратов предпочла перейти на службу к губернатору Тарену де Кюсси на Сан-Доминго, и с их помощью восстание было подавлено. Тем временем французские корсары стали всё чаще разорять ямайские табачные плантации, поскольку набеги на испанцев уже не приносили значительной выгоды. В результате Англия отправила в Париж раздраженную ноту протеста, так как всё больше кораблей различных стран подвергались атакам пиратов с французскими каперскими патентами, и послала в Порт-Ройал военную эскадру, которая должна была находиться там постоянно. Впрочем, страшное землетрясение 1692 года разрушило пиратскую столицу, превратив некогда процветавший город в жалкий поселок. Генерал-губернатор французских колоний, под чьим формальным руководством находились французские корсары, также был вынужден начать борьбу с пиратами. К концу 1680-х годов с Тортуги исчезли последние буканьеры. Часть из них, воспользовавшись королевской амнистией, стала вести законопослушный образ жизни, остальные же навсегда покинули остров.

Несмотря на это, флибустьеры разбойничали в Ка-

рибском море еще полтора десятка лет. Последним подвигом пиратов стал беспримерный поход 1695 года, когда, обогнув мыс Горн и грабя всех подряд на своем пути, они достигли Панамского перешейка со стороны Тихого океана. Однако времена были уже не те: поскольку бесчинства не подконтрольных властям флибустьеров препятствовали развитию торговли и экономики колоний, правительства европейских стран твердо решили покончить с этим злом. Пиратов стали... нанимать на службу для преследования их нелояльных коллег: бывший вор должен был вырвать дубинку из рук другого вора.

На короткое время остатки пиратского воинства обосновались на острове Провиденс и в кубинской гавани Тринидад, но и оттуда они были изгнаны кораблями английского флота. Оставшиеся в живых флибустьеры перебрались в Индийский океан. Впрочем, и там их не оставили в покое: извлекая уроки из войн, европейские державы стремились обзавестись большим и хорошо обученным военным флотом, который оберегал бы их экономические интересы. Золотому веку пиратства пришел конец... Но не каперству. Корсаров продолжали активно использовать во время многочисленных военных конфликтов, в общественном сознании они были национальными героями, хоть и нападали в основном на торговые, а не на военные суда.

Морской разбой, как и любой разбой вообще, всегда был явлением порицаемым. Жестокость пиратов, нападающих на безоружных людей, измывающихся над женщинами и детьми, не могла найти себе оправдания в глазах общества. Однако в мемуарах бывших флибустьеров говорилось не только о боях и походах; содержащиеся в них сведения о демократических порядках, принятых среди пиратов, обратили на себя внимание гуманистов, заставив задуматься о том, что толкает людей в пучину порока. Ставшая привычной, а потому почти незаметной повседневная жестокость — выбивание налогов из бедняков, наказания матросов, истязания рабов и наемных рабочих, зверства инквизиции, преследования за веру — породила обратную реакцию. В каком-то смысле пираты были бунтарями против сло-

жившейся системы, но их очерстевшие души не могли подняться выше мести.

В прагматичном и расчетливом XIX веке интерес к «пенителям морей» неожиданно возродился в романтическом ключе. В то время как искатели приключений колесили по свету и рыли землю в поисках пиратских кладов, писатели снабдили еще совсем недавнее прошлое неким романтическим ореолом, каким всегда обрастает в глазах потомков «старое доброе время», сформировав в общественном сознании книжный образ «джентльмена удачи», далеко не всегда соответствующий оригиналу.

Какими же были эти люди, сделавшие морской разбой своей профессией, образом жизни? Что толкнуло их на этот путь?

В XVII—XVIII веках условия труда моряка были одними из самых суровых, сопряженными с многочисленными опасностями. Его жизнь висела на волоске, зависела от благосклонности водной стихии, способности перебороть болезни, превозмочь голод и жажду. Простые матросы, которых зачастую загоняли на корабль силой или под угрозой смерти, представляя службу во флоте альтернативой пребыванию в тюрьме или казни, находились на самой низшей ступеньке общественной лестницы, в то время как именно их тяжелый труд приносил баснословные барыши судовладельцам и торговцам. Полное бесправие и варварские наказания нередко заставляли людей бунтовать, в пираты зачастую уходили не только с целью обогащения, а чтобы вырваться из этой среды, противостоять несправедливости. Недаром пираты обычно щадили матросскую команду захваченных кораблей, жестоко расправляясь при этом с офицерами. Однако представлять флибустьеров такими морскими «робин гудами» тоже было бы неверно: там, где властвует золото и «люди гибнут за металл», редко встречаются благородство, великодушие и верность.

«Карьера» пирата могла продолжаться меньше года, но были и такие, что прожили долгую и бурную жизнь, оставив след в истории, более напоминающий борозду от крепкого плуга, нежели кильватерную струю. В этой книге мы постараемся рассказать и о тех, и о других.

## ЖИЗНЬ НА КОРАБЛЕ

### *Отдать швартовы!*

*Корабельные верфи. — Строение корабля. —  
Неповторимый запах. — Бак и ют. — Мачты, паруса  
и якоря. — Кренгование. — Типы судов. — Имена  
кораблей. — Флаги*

*На исходе семнадцатого дня корабли, наконец, вышли из Магелланова пролива. Капитан приказал держать курс на северо-запад, к тропикам, и продрогшие матросы приободрились. Зеленые равнины и голубоватые остроконечные горы Огненной Земли таяли вдаль, заволакиваемые туманом. Чайки и альбатросы носились над водой с тревожными криками, иногда мелькая над самой палубой, — и вдруг пропали. В мгновение ока налетел ветер. Натужно заскрипели мачты, захлопали и вздулись паруса, тросы напряглись, как вздувшиеся вены на лбу у измученных людей. Серо-синее море поседело от пенных бурунов, а из глубины уже подымались на поверхность могучие зеленые валы. А потом всё накрыла тьма и настал крошечный ад.*

*У самого борта выросла стена черной воды и, шипя, обрушилась на палубу, залив задраенный парусиной кубрик, сметая бочонки и ящики. Корабль накренился, крики людей, которые цеплялись за что только можно и, оскальзываясь, падали и катились по палубе, уноси-*

*ло шквалом. «Руби шкоты!» — надрывался боцман. Несколько человек полезли на ванты, зажав в зубах ножи и засунув за пояс топоры, еще несколько навалились на рулевое весло. Захлопали полусвободенные паруса, словно слясь совсем покинуть опостылевшие реи; корабль выправился. А уже новая вертикальная громада ледяной воды выростала у самого бака, пугающая и неотвратимая, как сама смерть. Шипение тысячи гремящих змей, грохот обвала, смертная тишина, звон в ушах — и спасительный глоток обжигающе холодного воздуха, пробирающего ознобом до костей. «Золотая лань», как утка, ныряла в могучих волнах, раз за разом страшным усилием выталкивая себя наверх и стряхивая с себя воду. Так продолжалось два месяца...*

Большую часть своей жизни «пенители морей» проводили на соленых просторах океана, их основным домом являлся корабль. Однако дом этот не был уютным и даже не всегда оказывался надежным, о чем свидетельствуют многочисленные кораблекрушения. И дело здесь не только в коварстве морской стихии с переменчивыми ветрами и течениями или в западнях, расставленных подводными рифами у незнакомых берегов, а в качестве кораблестроения, которое оставляло желать лучшего. «Лучше в старой повозке на земле, чем на новом корабле в море» — эту поговорку сложили не кто-нибудь, а голландцы.

Обычно корабельные верфи были примитивными сооружениями, расположенными на морском или речном берегу, и носили временный характер. Их устраивали в лесистых местностях с преобладанием дубов\* и буков — основного материала для строительства кораблей (на сооружение только одного английского военного корабля «Виктори» в XVIII веке пошло шесть тысяч дубов). Судовладельцы часто сами ходили на своих кораблях, что заставляло их тщательно следить за процессом постройки судна, пресекая небрежение и заставляя

---

\* «Дуб хорошо сохраняется в воде, и, что особенно важно, его совершенно не берет морской червь, в отличие от других пород деревьев» (Эксquemелин А. Пираты Америки).

исправлять недостатки. Но в конце XVI века, когда корабли стали делать на заказ и подрядчик уже не являлся владельцем судна, качество кораблей ухудшилось.

Чаще всего собственниками являлись небогатые дворяне, держатели каперских патентов, или торговцы, реже — знатные аристократы. Корабли строили в количестве, необходимом для удовлетворения экономических нужд местного населения — рыбаков и торговцев. Но когда наличие крупного и хорошо оснащенного флота стало делом государственной важности, появились большие королевские верфи, на которые отпускались ассигнования из казны. Во Франции крупными кораблестроительными центрами были Нант, Байонна, Дюнкерк и Марсель, в Англии — Портсмут и Плимут, в Голландии — Амстердам, в Испании — Барселона; в севильском порту размещались небольшие верфи для кораблей водоизмещением менее 200 тонн (крупные суда сходили со стапелей в Кантабрии и Америке).

Флибустьеры обычно бороздили моря на «угнанных» кораблях. Так, Генри Мейнуэринг начал свою пиратскую карьеру с захвата двухмачтового судна, принадлежавшего купцу из Антверпена и стоявшего на якоре в Плимуте. Одна из немногих женщин, занимавшихся морским разбоем, Анна Бонни, вместе с пиратом Пьером Бупе и его друзьями нашла полузатонувший корабль «Ревендж», ожидавший ремонта в порту Нью-Провиденс; кое-как подлатав его и придав ему устрашающий вид (измазав черепашьей кровью палубу и паруса), они захватили французское торговое судно с ценным грузом.

Если корабль требовал серьезного ремонта, легче было раздобыть себе новый, чем заниматься его починкой. Капер Ивана Грозного Кирстен Роде снарядил свое судно — трехмачтовый пинк — во владениях брата датского короля, герцога Магнуса, но когда вышел на нем в море в 1570 году, корабль сразу же потек и приходилось непрерывно вычерпывать из него воду. Тем не менее пиратам удалось взять на бордаж одномачтовый буер, шедший с грузом сельди; его вооружили и сделали «флагманом». Совсем бросить свой пришедший в негодность корабль корсар не мог, поскольку был обязан (кроме форс-ма-



жорных случаев) доставить захваченное судно для оценки и продажи в назначенный порт. Бывало, что во время войны торговые суда, принадлежавшие соотечественникам, реквизировали для корсарских набегов.

В Америке дела обстояли иначе: там почти не было королевских верфей и арсеналов, не хватало необходимых материалов для изготовления парусов, канатов, якорей, поэтому у корсаров порой не оставалось другого выхода, кроме как воспользоваться захваченными кораблями. Поэтому бывало, что испанские королевские верфи в Санто-Доминго, Гаване и Веракрусе обслуживали не только испанцев, но и их заклятых врагов. С другой стороны, британские законы о навигации запрещали использовать в колониях корабли иностранного производства. Если пираты могли пренебречь этим запретом, то каперы — нет. В XVII веке на Ямайке стали строить небольшие суда, в основном шаланды и шлюпы, служившие для контрабанды и флибустьерских рейдов, а бостонская верфь быстро прославилась на всю Новую Англию.

Попав в сложную жизненную ситуацию, флибустьеры сами сооружали себе корабль — правда, не с нуля, а из обломков своего бывшего судна или того, что оказалось под рукой. Так поступил Франсуа Олоне (Жан Давид Но) в 1667 году, когда его корабль выбросило на берег Никарагуа, потратив на это больше полугода. В 1685 году французские и английские флибустьеры, курсировавшие в Южном море\*, повздорили; на главном корабле французов не нашлось места для объединенных экипажей, пришлось смастерить из захваченного испанского судна некое подобие галеры. «Пираты не терялись ни в какой обстановке и всегда могли обойтись только тем, что было у них под рукой», — с некоторой гордостью сообщает бывший пират Александр Эксквемелин. Канаты делали из луба дерева макоа (из него же при необходимости плели сети для ловли черепах). Для смоления корпуса использовали битум\*\* — «морскую

\* Южным морем тогда называли Тихий океан между Филиппинами и Калифорнией.

\*\* Битум (лат. *bitumen* — «горная смола») — твердое или смолоподобное вещество, не растворимое в воде, естественное производное нефти, образующееся в результате ее окисления.

накипь», как его называет Эксквемелин: в Карибском море «есть несколько островков, где можно собрать смолу для заливки судов; если нужен деготь, в смолу добавляют акулий жир. Эту смолу приносят волны моря. Иногда ее бывает так много, что смола покрывает буквально весь островок; по своему составу она отличается от обычной корабельной смолы...».

Судостроение во многом было кустарным производством. Даже в XVIII веке корабли всё еще могли строить без чертежей (их заменял макет), а количество пушек рассчитывали исходя из ширины судна, измеренной шагами, то есть оно варьировалось в зависимости от длины ног главного инженера верфи. Иначе говоря, многое делали «на глазок».

Что же представляли собой парусные суда?

Главной частью корпуса является киль — продольная балка прямоугольного сечения, идущая от носа до кормы. Вдоль боковых сторон киля проходят длинные выемки, в которые вставляют первый ряд досок наружной обшивки. Для защиты от повреждений к килю снизу прикрепляли крепкую дубовую доску — фальшкиль. Носовая часть киля заканчивалась форштевнем — брусом призмобразной формы. Изнутри к нему крепилась сложная конструкция из толстых брусьев, образующая плавный переход от киля к корпусу. Спереди форштевня укрепляли водорез, в верхней части которого устанавливали носовое украшение. В задней части киля вертикально или с небольшим наклоном к корме устанавливали брус, называемый ахтерштевнем, а на него навешивали руль.

Руль поворачивался на петлях под воздействием рычага — румпеля, который, в свою очередь, приводился в движение еще одним перпендикулярным рычагом — им управлял рулевой. На больших судах матрос, стоявший у руля, находился внутри судна, под верхней палубой, и не мог видеть, куда идет корабль. Он выполнял указания помощника капитана, стоявшего на полюте. Штурвал (рулевое колесо) вошел в употребление только в XVIII веке.

Для поперечного крепления корабельного набора служили балки-бимсы, на них настилали палубу. Закон-

чив сборку корпуса, его обшивали дубовыми досками длиной 6—8 метров и шириной 10—25 сантиметров. Во времена Колумба обшивка судов производилась внакрой (кромка на кромку), а к концу XVI века доски стали накладывать встык (вгладь); швы конопатили и заливали смолой. В районе ватерлинии и под пушечными портами обычные доски обшивки чередовались с утолщенными. Палубный настил делали из сосновых или тиковых досок, крепившихся к бимсам при помощи металлических болтов, которые утапливали в дерево и закрывали сверху деревянными пробками. Для обшивки фальшборта использовали сравнительно тонкие доски, укрепленные на стойках. Внешнюю поверхность фальшборта принято было расписывать.

Внешние украшения придавали кораблю привлекательный вид издалека, зато вблизи он мог отпугнуть непривычного человека своим зловонием. Для защиты от гниения и морских червей всю подводную часть корпуса пропитывали вонючей смесью из дегтя и серы, а внутреннюю поверхность днища обрабатывали свинцовыми белилами, но в трюм все равно проникала вода. Ее откачивали каждое утро, однако остатки протухшей трюмной воды наполняли корабль смрадом. Надводную часть корпуса покрывали клеевой краской, в состав которой входили деготь, скипидар и воск (флибустьеры иногда вместо воска использовали известь). Краска для наружной обшивки, сделанная из растертого в порошок древесного угля, сажи, сала, серы и смолы, имела не менее отвратительный запах; поверх нее наносили покрытие из сосновой смолы или древесного дегтя, смешанного с шерстью животных. Таким же составом пропитывали все деревянные детали судна. Морякам оставалось утешаться песней: «Пахнет смола противно, друзья, но плыть без нее по волнам нельзя». Кстати сказать, такая обработка корпуса увеличивала не только его герметичность, но и скорость.

С запахом смолы и дегтя сливался «аромат» гниющих в трюме овощей. Кроме того, чтобы иметь минимальный запас свежего мяса на корабле, моряки нередко держали в трюме живность — свиней, коз, овец и

птицу, — с трудом переносившую тяготы путешествия, исход которого был для нее предрешен.

Зерно и мука, хранившиеся в трюме, привлекали крыс, которые становились настоящей угрозой для моряков: они не только уничтожали запасы, но и грызли деревянные борта, паруса и канаты, а осмелев от жажды (запасы пресной воды на корабле всегда были сильно ограничены), могли наброситься на людей. На одном из испанских галеонов за время пути из Нового Света в Европу было уничтожено более четырех тысяч крыс. Впрочем, если во время длительного плавания на корабле начинался голод, крысы превращались в продукт питания; так, у команды Магеллана, отправившейся в тихоокеанскую одиссею, дохлая крыса ценилась на вес золота.

Носовую часть верхней палубы — спереди от фокмачты, — доходившую до форштевня, называли баком. Баковая надстройка служила для защиты верхней палубы от заливания встречной волной. В помещении на баке, называвшемся форпик, где постоянно царила сырость и сильнее всего ощущалась качка, размещать грузы считалось нецелесообразным, поэтому его отвели под кубрик для расквартирования матросов. Треугольная клетка-кубрик была душной, сырой и тесной, к тому же кишела клопами, тараканами, блохами и крысами, поэтому, если позволяла погода, матросы («парни с бака») предпочитали этой затхлой пещере открытую палубу. И в форпике, и на палубе спать укладывались на голых досках или на ящиках и бочках, укрываясь собственной одеждой или обрывками старых парусов. Располагаясь спать на нарах, матросы должны были лежать на одном боку, прижавшись друг к другу. Через определенное время дежурный давал команду перевернуться на другой бок.

Добравшись до берегов Америки, европейцы позаимствовали у индейцев идею гамака и начали устраивать подвесные койки\*. Впрочем, удобство этого нововведения было относительным. Постоянная болтанка

---

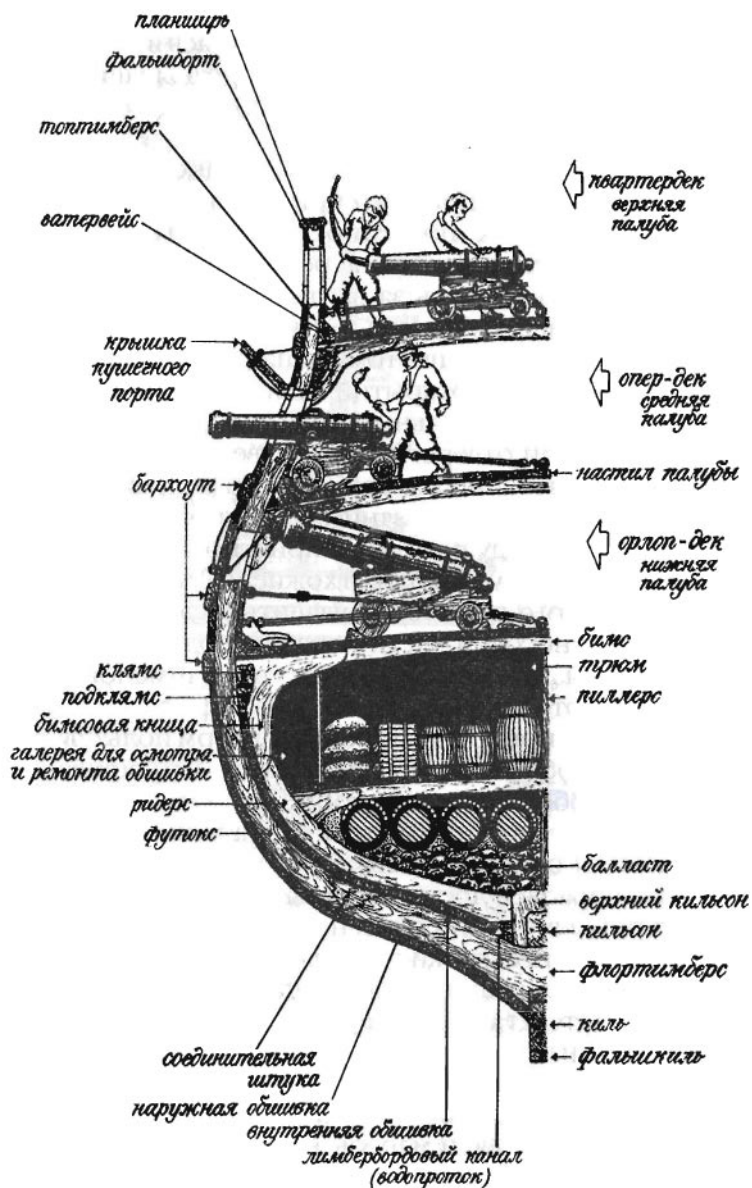
\* Подвесные койки в Центральной Америке делали из коры дерева хамак, а также из волокон сизаля, или мексиканской агавы. Европейцам их впервые показал Колумб. Впоследствии гамаки стали плести из хлопка, завезенного в Америку испанцами. Помимо плетеных гамаков существовали тканые, которые использовались в Бразилии.

на таких качелях доводила до морской болезни даже старых, закаленных «морских волков». При одновременном подвешивании в тесном помещении гамаков многочисленной команды болтанка прекращалась; зато, чтобы забраться в свой гамак, нужно было со змеиной гибкостью протиснуться между соседями.

Свои пожитки (если таковые имелись) матросы складывали в мешки, завязанные узлом, или в морские сундуки, служившие также для сидения. Чтобы придать сундукам большую устойчивость во время качки, их нижнюю часть делали шире верхней, а в днище вставляли крючки — для фиксации. Хорошие морские сундуки делались на шпунтах (то есть выступ одной доски входил в углубление другой) и были водонепроницаемыми.

Камбуз (от голландского *kombuis* — «кухня») на судне первоначально не был предусмотрен, поскольку парусники не уходили в море надолго и для приема пищи либо приставали к берегу, либо использовали «сухой паек». Кухни не было даже на кораблях Колумба! Но с началом дальних путешествий в носовой части судна стали сооружать открытый очаг с кирпичным полом, посыпанным песком, чтобы можно было готовить горячую пищу. В гигантском котле варилось одно-единственное блюдо. Камбуз был тесным, жарким и зловонным помещением, занятым, помимо плиты, грубо сколоченными кухонными столами, колодами для рубки дров и разделки мяса, бочками, баками, котлами, горшками, поленницами дров, мешками и т. п. Там едва можно было повернуться.

Надстройка на корме судна называлась ютом. Со временем она стала многоярусной, подразделялась на несколько кают для «руководящего состава» (шкипера, штурмана, боцмана, лекаря), размещенных вдоль бортов, и большой салон у кормовой стенки — «апартаменты» капитана. Каюты были разделены простыми деревянными переборками, но салон могли изысканно обставить и украсить. Своими окнами он выходил на галереи, устроенные в задней части надстройки, нависающей над кормой. В окна вставляли решетки с мелкими стеклами, рамы декорировали резными колоннами и



Корабль в поперечном разрезе

арками. С конца XV века салон стали обшивать изнутри хорошо подогнанными досками, появилась в нем и мебель — скамьи под окнами, сундуки и резные шкафчики. «Гости с юта» пользовались особой привилегией — имели свои постели.

Всё ненужное или пришедшее в негодность сбрасывали за борт. Тот же принцип применялся для отправления естественных потребностей. Чтобы справить нужду, матрос усаживался на релингах (ограждении палубы), крепко держась за ванты (снасти, которыми мачты крепились к бортам). Случалось, люди срывались при этом за борт, поэтому испанцы в эпоху Великих географических открытий стали использовать на своих кораблях специальный стульчак (доску с одним или несколькими отверстиями), подвешенный над релингами. Пользование им требовало навыков воздушного гимнаста, к тому же заниматься столь интимным делом у всех на виду было малоприятно. В конце концов на кораблях обустроили отхожие места: «ретирада» (от французского *se retirer* — удалиться) для матросов находилась в носовой части корабля, под бушпритом, и поэтому называлась гальюном, по наименованию выступа, на который крепится носовая фигура. «Очко» было устроено прямо над морем, и в шторм пользоваться им было проблематично. Для командного состава отхожее место оборудовали на корме.

В зависимости от размера и назначения парусные суда имели от одной до четырех мачт. Мачты больших парусных кораблей достигали в высоту более шестидесяти метров, а в толщину (у основания) — до метра. Их составляли из нескольких стволов деревьев. Нижний ствол назывался колонной или просто мачтой, а продолжение — стеньгами. Каждая мачта имела свое наименование. Так, на трехмачтовом корабле первая мачта от носа называется фок-мачтой, вторая — грот-мачтой, третья, самая маленькая, — бизань-мачтой. На верхней части мачты укрепляли марсовую площадку, или просто марс. Первоначально он имел вид круглой корзины, но с середины XVIII века марсы стали делать почти прямоугольными, закругленной была лишь носовая часть. Трехмачтовые суда несли по три марса, которые назы-





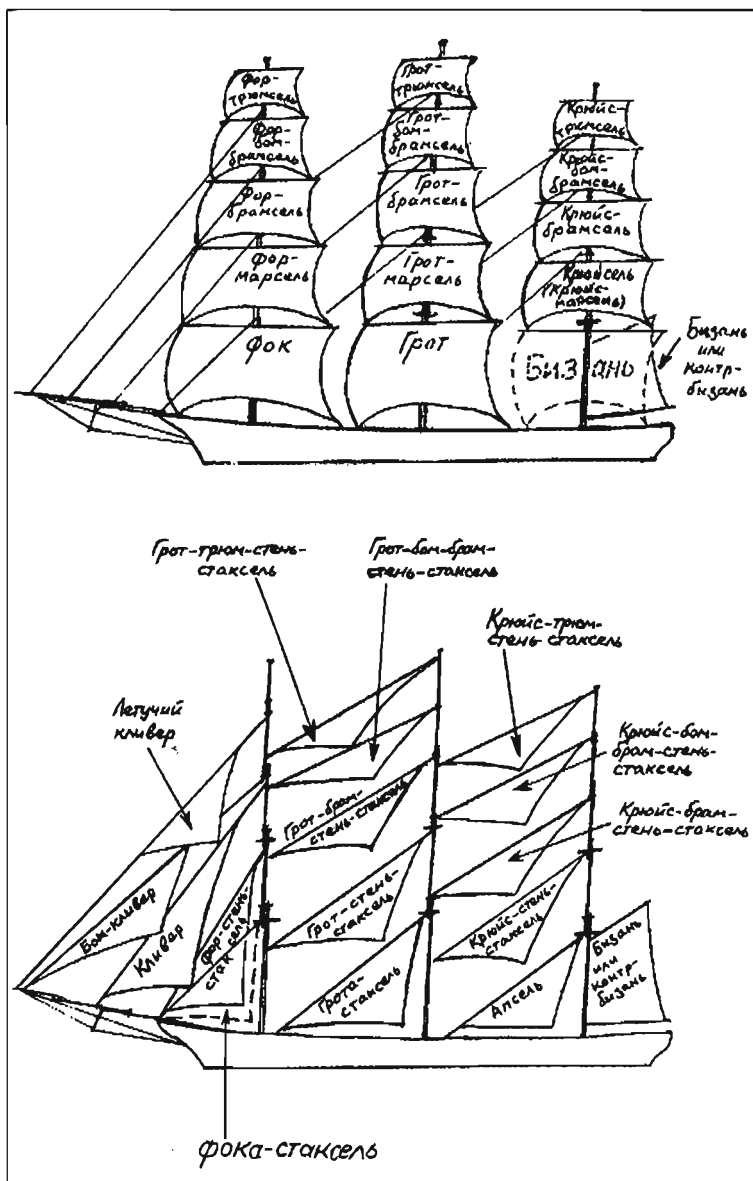
вали соответственно фор-марс (на фок-мачте), грот-марс (на грот-мачте) и крьюйс-марс (на бизань-мачте). Дозорный матрос — марсовый — высматривал оттуда, не покажется ли на горизонте чей-то парус или полоска земли. С высоты примерно пяти метров видно на восемь километров в округе, а с тридцатиметровой мачты острый глаз моряка охватывал расстояние до 20 километров.

Бушприт, мачты и стеньги на парусном судне закреплялись в определенном положении с помощью специальных снастей — стоячего такелажа, изготовленного из толстого растительного троса и всегда остающегося неподвижным. Матросы поднимались на мачты и стеньги по вантам, которые удерживали мачты с боков. Подвижные снасти назывались бегучим такелажем.

Работа такелажников требовала большого навыка в установке и управлении парусами. Это было очень опасное занятие, потому что для укрепления паруса надо было без страховки подняться на марсы и настроить снасти высоко над палубой. Соскользнула нога, закружилась голова, одно неосторожное движение — и матрос падал с высоты нескольких десятков метров на палубу или в ледяную воду. А ведь устанавливать или сворачивать паруса часто приходилось ночью, в шторм или на обледенелых вантах.

По типу парусов все корабли делятся на суда с прямым, косым и смешанным вооружением. Косые паруса в европейском судостроении начали применять с начала XVI века, а к концу этого столетия получило распространение смешанное парусное вооружение. Прямые паруса несли линейные корабли, имеющие три мачты, и военные корабли — фрегаты, корветы и бриги. Под косыми парусами ходили шхуны и кечи, смешанными оснащались баркентины и бригантины. В Средние века паруса было принято украшать крестами, гербами, изображениями святых, так что они походили на большие знамена.

Прямые паруса имеют четырехугольную, прямоугольную или трапециевидную форму, располагаются поперек судна и крепятся к реям с помощью шкотов и



Парусное вооружение.

Вверху — прямые паруса, внизу — косые паруса

галсов\*. Повороты прямых парусов в нужное положение относительно ветра производили вместе с реями при помощи снастей, называемых брасами. Прямые паруса именовали по реям, к которым они прикреплены: фок, грот и бизань — нижние паруса, а остальные (марсели, брамсели и бом-брамсели) — верхние. В XVIII веке на быстроходных чайных клиперах и барках количество прямых парусов достигало шести-семи на каждой мачте, еще два прямых паруса — нижний блинд и бом-блинд — поднимали на бушприте. Косые паруса устанавливали вдоль оси судна или под углом к ней, крепя к мачтам или стеньгам (но не к реям) или к элементам такелажа. Они могли иметь самую разнообразную форму (от треугольной до четырехугольной), практически никогда не являясь симметричными. Латинский парус имел форму прямоугольного треугольника. Косые паруса, позаимствованные у арабов и впервые внедренные генуэзцами и венецианцами, увеличивали подъемную силу основных парусов. Судя, вооруженные косыми парусами, были способны ходить при боковом и встречном ветре и отличались высокой маневренностью.

Нижние паруса шили из плотной грубой материи, называвшейся кирзой. Англичане использовали для парусов льняное полотно, иногда с добавлением пеньки, имевшее сероватый или бледный коричнево-желтоватый оттенок; даже выцветая, оно не становилось белоснежным, как хлопчатобумажная ткань, из которой также шили паруса. Однако льняная парусина прочнее хлопчатобумажной ткани. В мокром состоянии льняная нить на 20 процентов крепче, чем в сухом, поэтому, несмотря на то, что при натяжении льняная ткань сильно деформировалась, искажая форму паруса, она лучше подходила для самых тяжелых условий эксплуатации, ведь от штормовых парусов не требуется, чтобы они были совершенно плоскими. Кроме того, в сыром состоянии ткань сохраняла мягкость, с ней было удобно

---

\* Шкот (голл. *schoot*) — снасть бегучего такелажа, предназначенная для натягивания нижнего (шкотового, подветренного) угла паруса; с помощью галса натягивали нижний передний (наветренный угол) косых парусов или прямых, не имеющих нижнего рея.

работать руками. Правда, если на долгое время оставить льняной парус мокрым, его поражала гниль.

На судне всегда имелся запасной комплект парусов. Старые и чиненные ставили при небольшом ветре, новые — при сильном. Латать паруса приходилось самим — эту роль отводили опытным матросам с крепкими руками. Парусные иглы были длинными, толстыми, четырехгранными и слегка изогнутыми. Паруса шили внакрой, пробивая иглами на швах несколько слоев парусины. Кроме настоящих швов на широких полотнищах делали фальшшвы — прошитые складки посередине, для большей прочности. Края парусов обшивали специальным мягким тросом, а к углам пришивали накладки из сложенной в несколько слоев парусины.

Захватив какое-нибудь судно, пираты нередко обдирали с него такелаж и забирали паруса — «в хозяйстве» всегда пригодятся.

Корабль вооружали пушками: орудия крупного калибра крепили на специальных козлах, изготовленных из прочных брусьев, которые могли быть стационарными и подвижными. Подвижные лафеты привязывали к борту и палубе судна специальными тросами. Орудия малого калибра устанавливали на вертлюгах (металлических штырях), которые вставляли в отверстия в борту судна. В сильную качку пушка могла сорваться с креплений и каталась по палубе, калеча тех, кто не успел увернуться.

Закрытые пушечные порты (квадратные вырезы в корпусах судов для размещения пушек) были изобретены в 1500 году французским корабелом Де Шаржем. Прежде во время похода их закрывали парусиной, что, разумеется, не могло гарантировать водонепроницаемости. Теперь пушки можно было устанавливать не только в надстройках и на верхней палубе, но и на нижних палубах, что даже повышало остойчивость судна. Однако из-за отсутствия теоретических расчетов при постройке корабля порты зачастую располагали слишком близко от ватерлинии, и при малейшем крене суда могли затонуть, черпнув воды.

Крышки орудийных портов изготавливали из толстых досок, обшитых поперечными планками, и подве-

шивали на шарнирах. Открывали и закрывали их изнутри, при помощи двух разных тросов. На верхней палубе в фальшборте орудийные порты делали без крышек и называли полупортами. Размеры портов и расстояние между ними зависели от диаметра ядра. Так, ширина и высота портов составляли соответственно 6,5 и 6 диаметров ядра, а расстояние между осями портов — примерно 20—25 диаметров.

Покровительницей пушкарей и канониров считалась святая Варвара; ее именем французы называли ту часть трюма, где хранили запасы пороха, — крюйт-камеру.

Капитанам приходилось делать выбор между быстротходностью и безопасностью: увеличить скорость хода можно было только за счет дополнительных парусов, а чем больше весят снасти, тем меньше можно взять на борт пушек. Такелаж к тому же смещал центр тяжести судна, поэтому его приходилось уравнивать, закладывая в пространство между трюмом и днищем корабля большее количество балласта в виде крупного щебня или камней.

На всех кораблях, кроме самых малых, имелись также одна-две весельные лодки, шлюпки или пироги для высадки на сушу или сообщения между кораблями. Флибустьеры иногда делали их сами, выдалбливая из цельного ствола дерева, но чаще всего «реквизировали» у испанцев, особенно у побережья Кубы и Картахены.

«Кедр очень хорош для постройки кораблей и каноэ, — писал в своих воспоминаниях Эксквемелин. — Каноэ — это лодки, выдолбленные из цельного ствола дерева, но плавать на них можно не хуже, чем в шлюпке. Индейцы умеют изготавливать такие каноэ без всяких железных инструментов. Делают они это так: дерево обжигают, когда оно еще стоит на корню, и опаливают должным образом. Когда дерево падает, под ним разводят большой костер и становятся вокруг с водой наготове, заливая те места, которые обгорать не должны. Затем каменным топором выскабливают выгоревшую древесину и получают новое каноэ. На таких каноэ можно пройти миль двадцать, пятьдесят, а иногда даже и добрую сотню».

Известный пират Бартоломео Португалец однажды был вынужден бросить свой корабль, атакованный превосходящими силами испанцев. Чудом спасшись от виселицы, он добрался до Порт-Ройала, набрал там новую команду, погрузил ее на каноэ и отправился в Кампече — забрать свое судно. Испанцы не обратили внимание на людей в лодках, решив, что это контрабандисты. Пираты пробрались на корабль и вывели его из бухты на глазах у пораженной охраны. Правда, Бартоломео опять не повезло: его корабль сел на мель у острова Хувентуд. Пиратам пришлось вновь пересечь на лодки и вернуться в Порт-Ройал, где Бартоломео с помощью друзей наскреб денег на новое судно.

«На глазок» и «по памяти» делали не только сами корабли, но и разные корабельные приспособления, например якоря. Каждый мастер руководствовался опытом своего учителя или своим личным. Одни делали рога якоря совершенно прямыми, другие придавали им изогнутую форму, с выступающей пяткой в середине. Разными были и углы отгиба рогов от продольного стержня — веретена, и площадь лап. В одних случаях шток (поперечная переключина на веретене якоря) делался в сечении квадратным, в других — круглым или овальным. Каковы наивыгоднейшие формы и пропорции отдельных частей якоря, никто толком не знал. Якорь испанского галеона, сделанный из дерева и кованого железа, достигал в длину около десяти метров. На военных линейных кораблях XVIII века было несколько якорей — становые и запасной; кроме того, несколько малых якорей (верпов) служили для снятия корабля с мели, передвижения в безветренную погоду и на реках против течения. Верпы завозили вперед на шлюпках, а потом подтягивали к ним судно, вращая за деревянные рукояти особый ворот для наматывания якорного каната.

Кузнецы не умели ковать надежные прочные якоря для больших кораблей: для их изготовления нужны были тяжелые молоты, которые могла приводить в движение лишь сила падающей воды. На протяжении столетий недостаточная прочность якорей часто становилась причиной морских катастроф. Рифы Багамских островов, восточные барьерные рифы Бермудских

островов, отмели мыса Гаттерас во время вест-индских ураганов становились последним пристанищем десятков «золотых» и «серебряных» галеонов только потому, что их якоря не могли противостоять силе шторма. Весной 1715 года во время перевозки очередной партии сокровищ эскадра испанского «Золотого флота» вынуждена была из-за урагана стать на якорь у острова Ки-Ларго близ Флориды. Ни один из якорей не выдержал, и все 14 галеонов оказались на рифах.

Но не только якоря ответственны за гибель кораблей. Очень часто моряков подводили якорные канаты и цепи. Сейчас даже трудно себе представить, как моряки парусного флота умудрялись управляться с якорными канатами толщиной 20 (!) сантиметров. Согласно тогдашним техническим нормам, окружность каната, выраженная в дюймах, должна была равняться осадке полностью нагруженного судна в футах.

При подъеме якоря с илистого грунта канат часто выходил из воды облепленным илом или жидкой глиной. Толстые пеньковые канаты очень долго не просыхали, а это значительно укорачивало срок их службы. Чтобы сняться с якоря, даже самая опытная и искусная команда тратила уйму времени и сил. Толстенный канат нельзя было обернуть вокруг ворота, и для его «выживания» применяли более тонкий конец. Его закрепляли на вороте, который обычно находился на шканцах, на корме, и раскладывали кольцом по палубе вдоль обоих бортов. К тонкому канату крепили сам якорный канат. Матросы часами крутили ворот — иногда этой работой было занято до пятидесяти человек. В 1722 году капитан флибустьеров Томас Анстис, увидев два линейных корабля под командованием адмирала Флауэrsa, которого английский король отрядил для борьбы с пиратами, попросту перерубил якорный канат и успел скрыться благодаря попутному ветру. Во время продолжительных стоянок на якорю команде приходилось время от времени перепускать канат, чтобы избежать трения в одном и том же месте. Чтобы пеньковые якорные канаты быстро не перетирались, их обматывали в некоторых местах плетенками из ворсы (пеньки, нащипанной из старых смоленых веревок) или парусины. Во время



шторма близ подветренного берега участь парусного судна всецело зависела не только от крепости якоря, но и от длины вытравленного каната, а травить его было трудно и рискованно.

А как же железные якорные цепи, которые были известны морякам еще в глубокой древности? Британцам понадобилось 16 столетий, чтобы реанимировать идею галльских кузнецов. Только в 1638 году промышленник Филипп Уайт предложил снабдить корабли королевского флота якорными цепями собственного изготовления, но замена канатов на цепи шла медленно из-за сложности изготовления последних. Кроме того, капитаны боялись расстаться с привычными канатами и вверить судьбу своих кораблей непрочным и тяжелым цепям. Их широкое использование началось только в конце XVIII века, после знаменитого плавания Джеймса Кука.

Еще одним важным предметом, могшим спасти жизнь моряка, был судовой колокол. Долгое время для сообщения между кораблями в море или с берегом служил рог. Постепенно сложилась система сигналов, для которой стали использовать колокольчики — наподобие тех, что навешивали на шею коровам. При спуске корабля на воду его имя и дату вступления в строй гравировали на колоколе. Обычно на корабле имелось два колокола, отличавшихся друг от друга по тембру: одним каждые полчаса отбивали склянки, другой использовали в сильный туман, чтобы дать о себе знать другим кораблям и тем самым избежать столкновения. Первый колокол находился, как правило, рядом с баком, где команда спала и принимала пищу; второй, «туманный», чаще всего укрепляли на фок-мачте.

Во время плавания подводная часть корабля быстро обрастала морскими моллюсками, что снижало его скорость и маневренность. Кроме того, моллюски постепенно разрушали древесину, ставя под угрозу саму жизнь моряков. Военные и торговые суда могли воспользоваться сухими доками в портах, чтобы очистить корабль от морских паразитов\*, но пираты не имели та-

---

\* В 1650 году эта операция, произведенная в Ла-Рошели, обошлась французскому корсару Матюрену Габаре в 450 турецких ливров (около 300 граммов золота).

кой возможности: появившись они там, их бы сразу арестовали. В открытом море очистка также была невозможна, ведь надлежало обработать подводную часть судна. Поэтому для очистки корпуса выбирали небольшой, защищенный от волн и посторонних взглядов залив, неглубокий и с пологой песчаной отмелью. Во время прилива пираты подходили как можно ближе к берегу, максимально облегчали судно, а затем заводили его на отмель. Во время отлива корабль кренговали — заваливали на бок с помощью блоков и канатов, и вся команда рьяно принималась за очистку и ремонт его подводной части. Отдирать моллюсков было тяжело и утомительно, но работать приходилось без перерывов, так как время было ограничено, к тому же, оставшись без средства передвижения, пираты были совершенно беззащитны. (Именно во время кренгования попали в плен многие флибустьеры, например команда капитана Лоутера.) Отодрав ракушки, матросы под руководством плотника заменяли подгнившие и разъеденные доски и по возможности покрывали днище корабля краской, которая могла на некоторое время сдерживать рост моллюсков. Закончив с одним бортом, корабль с помощью тех же блоков переворачивали на другой, и работа продолжалась до прилива. Иногда кренгование проводили в два этапа: сначала ремонтировали и чистили один борт и спускали судно на воду, а во время следующего отлива повторяли процедуру с другим бортом.

Пиратский корабль должен был быть небольшим и быстrophодным, чтобы догнать врага или, наоборот, оторваться от преследования, маневренным и простым в управлении, чтобы часть команды могла перейти на захваченное судно. Кораблей, изначально предназначенных для корсарских набегов, не существовало, а до XVII века военные и торговые суда практически не отличались друг от друга. В XVII столетии во Франции был принят закон, гласивший, что корсары обязаны использовать корабли водоизмещением менее 300 тонн, а на деле они были еще меньше: в 1660—1671 годах водоизмещение самых больших флибустьерских судов не превышало 150 тонн, обычно это были флагманские корабли с отрядами для десантирования на сушу. Но со

временем флибустьеров становилось больше, а кораблей в их распоряжении — меньше, что побуждало их использовать более крупные суда. Основными типами кораблей, ходивших под пиратским флагом, были барка, галиот, пинк, кеч и галеон, а также бригантина и фрегат.

Плоскодонный *галиот* — небольшое судно водоизмещением от 15 до 30 тонн, оно могло ходить и под парусами, и на веслах. Галиотами или полугалерами иногда называли еще *пирóги* — усовершенствованные испанцами весельные лодки, на которых нападали на своих врагов воинственные индейцы-караибы, населявшие Гаити, Антильские (Караибские) острова и северную часть Южной Америки. Испанцы снабдили пироги мачтами и парусами и тоже устраивали на них боевые вылазки — из Кампече и с Кубы. Длина такой пироги была чуть менее 30 метров, она могла взять на борт 120 человек.

Длина *барки* составляла не более 16 метров, у нее были только одна мачта и длинный бушприт; два паруса (фок и большой косой парус) можно было поднять и спустить, не взбираясь на мачту. Маневренность и небольшое водоизмещение (не больше 50 тонн) делали ее идеальной для каботажного плавания. В среднем она могла взять на борт 40 человек и четыре пушки. Испанцы иногда называли суда такого типа шаландами, англичане — шлюпами.

В Средиземном море была популярна *тартана* (в переводе с итальянского — «маленькое судно»). Тартаны для каботажных перевозок имели одну мачту, высокие борта, косой парус и бушприт с двумя-тремя кливерами. К XVIII веку тартана превратилась в легкий боевой корабль с одной палубой, двумя мачтами, несущими косые паруса, и несколькими пушками.

Усовершенствованным видом барки стал *кеч*, появившийся примерно в середине XVII столетия. Для его конструкции характерны короткий бушприт, несущий по меньшей мере один треугольный парус, ступенчатая грот-мачта, несколько сдвинутая к корме, и бизань-мачта с косым латинским парусом. На грот-мачте были квадратный нижний направляющий парус и прямой

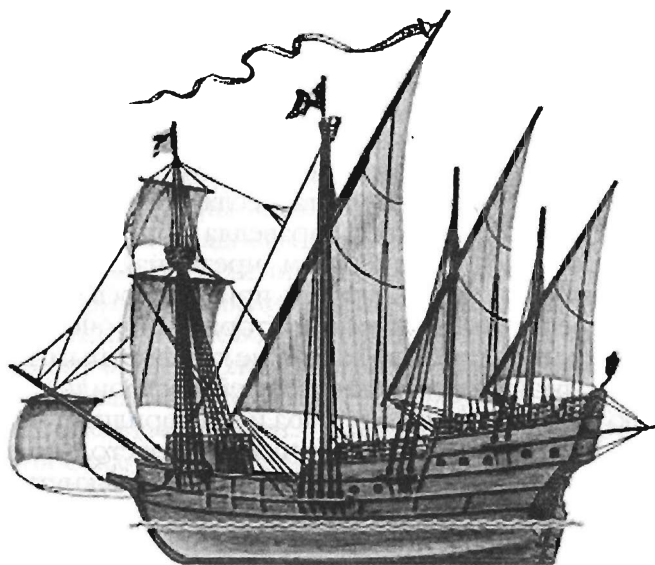
марсель; в более поздних вариантах над ним стоял также прямой брамсель. Корпус имел приземистую форму с изогнутым носом и круглой кормой. Добавление изначально одномачтовому кораблю бизань-мачты улучшало его мореходные качества, делало более управляемым при сильном ветре и в ненастье. Это позволило кораблям такого типа выйти за пределы прибрежных вод и стать настоящими глубоководными парусниками. Оригинальная конструкция кеча по мере развития дала начало трем вариантам этого вида кораблей: торговый кеч, орудийный кеч и бомбардирное судно (последний вид пираты практически не использовали, поскольку не испытывали особой нужды в длительных артиллерийских обстрелах вражеских фортов). В среднем экипаж на торговом кече насчитывал две дюжины человек. Небольшие торговые кечи легко маневрировали в гаванях всех размеров и глубин, загружая и выгружая товары прямо на пирс. Кроме того, маленькими кечами было легче управлять, чем большими. Торговые кечи использовались многими странами в Карибском море и на трассах между Карибами и обоими американскими континентами для перевозки съестных припасов.

Но пираты совершали не только каботажные плавания, им доводилось даже уходить в кругосветки, как Фрэнсису Дрейку, а чтобы чувствовать себя уверенно на бурных просторах Атлантики, нужны были более надежные суда, чем плоскодонные пинки.

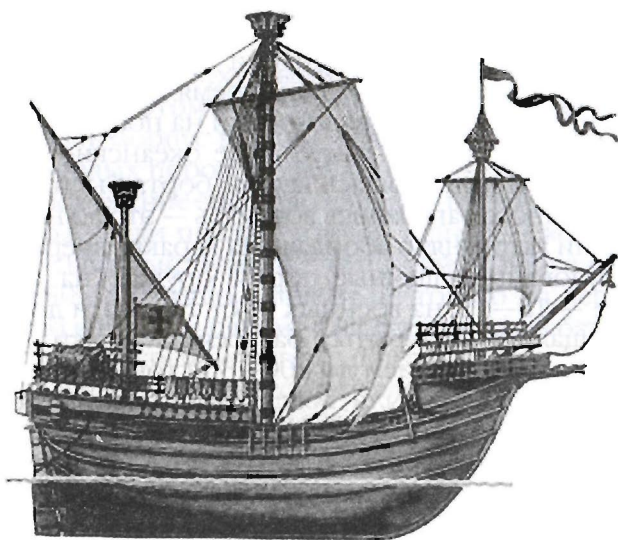
Мореходные качества *каравеллы* ставили ее много выше других судов, использовавшихся в XV веке. Скорость ее хода достигала 14—15 узлов\*. По свидетельству одного моряка, современника Колумба, «каравеллы отлично лавировали, поворачиваясь к ветру то одним, то другим бортом, как будто у них были весла». Легкость и маневренность каравелл имели особое значение в условиях океанских плаваний у неизвестных или слабо обследованных берегов. Первоначально каравеллы были однопалубными кораблями водоизмещением 50—70 тонн, длиной 15—25 метров, с тремя или четырьмя мачтами и косыми латинскими парусами. Их отличали

---

\* Узел — скорость, равная одной морской миле (1,852 километра) в час.



Каравеллы отличались легкостью и маневренностью



Большие трехмачтовые каракки с закругленными бортами были незаменимы в длительных океанских плаваниях

высокие борта, глубокая седловатость палубы\* и наличие надстроек на носу и корме. Относительно высокие мачты и длинный бушприт позволили увеличить площадь парусов вдвое, что, естественно, положительно сказалось на скорости хода. Латинские паруса на косых реях грот- и бизань-мачты позволяли судам ходить круто к ветру. Только фок-мачта несла четырехугольный прямой парус. Кроме того, каравелла обладала хорошей остойчивостью — качеством чрезвычайно важным, особенно если учесть, что ей приходилось выдерживать свирепые атлантические штормы. Впрочем, плавание на таких судах было далеко не комфортным. В 1893 году на одной из испанских верфей построили точную копию «Санта-Марии» Колумба и повторили на ней его поход. Бортовая и килевая качка была настолько сильна, что матросы в форпике не могли сомкнуть глаз. Даже при обычном для Атлантики волнении мачты и деревянные крепления корпуса беспрестанно скрипели и стонали, деревянная морская фея на носу корабля шаталась и раскачивалась и даже хорошо закрепленные предметы обретали подвижность. Это объяснили коротким килем и глубокой осадкой судна.

В первой половине XVI века крупнейшим судном, применявшимся для военных и торговых целей, была *каракка*. Она была оснащена тремя мачтами, имела до трех палуб, развитые надстройки на носу и на корме и была рассчитана на длительные океанские плавания. Ее обшивка выполнялась вгладь, борта были закруглены и немного загибались вовнутрь — это до некоторой степени затрудняло абордаж. На каракке впервые были оборудованы пушечные порты; орудия (на торговых судах — 10—12, на военных — от тридцати до сорока) размещались в закрытых батареях. Каракки, обладавшие водоизмещением до 800—850 тонн и вмещавшие до 1200 человек, были тяжелыми на ходу и обладали плохой маневренностью, однако единственным судном, возвратившимся из кругосветного путешествия Магеллана, оказалась именно каракка — «Виктория».

---

\* Седловатость — форма поверхности палубы, при которой она имеет подъем от середины корпуса к носу и корме, что способствует быстрому сходу воды с палубы и улучшает мореходные качества судна.

В ходе эволюции каравелл и каракк появился *галеон* — наиболее совершенный тип парусного судна в XVI веке. Баковая надстройка у него была отодвинута назад и не нависала над форштевнем, как у каракки; кормовая надстройка, высокая и узкая, размещалась на срезанной корме. Она имела несколько ярусов, в которых были устроены жилые помещения для офицеров и пассажиров; с задней стороны ее украшали резьбой и балконами. Понижение носовой надстройки и удлинение корпуса привели к увеличению остойчивости и уменьшению волнового сопротивления, в результате чего получилось более быстрое и маневренное судно. Галеон обладал более обтекаемой формой, прямоугольной кормой вместо круглой и наличием на носу, ниже уровня бака, гальюна — свеса для установки носового украшения. Закругленная форма боков корпуса решала несколько задач: увеличивала грузоподъемность, повышала остойчивость, уменьшала кренящий момент, смягчала силу удара волн о борт (волна отражалась вверх) и затрудняла переход с судна на судно во время абордажа. Водоизмещение галеона было порядка 500 тонн (хотя у манильских галеонов оно достигало двух тысяч тонн), число палуб составляло от двух до семи. Галеоны были более прочными и тяжеловооруженными судами, но при этом в постройке обходились дешевле, чем каракки. Корпус галеона обычно делали из дуба и других твердых пород дерева, рангоут — из сосны. Парусное вооружение состояло из трех—пяти мачт, передние мачты несли прямые паруса, задние — косые латинские. Длинный бушприт нес прямой парус блинд. Пушки (50—80) устанавливали не только на верхней палубе, но и вторым рядом — на специальной батарейной палубе, в закрытых портах. Для дополнительной защиты на вершинах мачт сооружали стрелковые марсы. Для стрельбы из мушкетов существовали специальные бойницы на галерее кормовой надстройки и верхних этажах носовой надстройки.

Галеоны, построенные в разных странах, отличались иногда весьма существенно, и это позволяло морякам распознавать врага или друга либо, наоборот, пускаться на хитрость, выдавая себя за союзника. Испанский

галеон представлял собой военно-транспортный двухпалубный корабль с высокой кормой. Его длина достигала 40 метров, ширина — 16, вооружение состояло из пятидесяти—восемьдесят оружий (одна пушка могла весить целую тонну), экипаж — из шестисот матросов и солдат. На галеонах перевозили ценные грузы из испанских колоний в метрополию, они развивали скорость до восьми узлов, в чем уступали пиратским шлюпам и шхунам: пираты атаковали неповоротливые суда под углами, недоступными для обстрела, и брали их на abordаж. Английские галеоны были меньшего размера. Например, «Пеликан» Фрэнсиса Дрейка имел всего 18,3 метра в длину и 5,8 метра в ширину, осадку в 2,45 метра, грузоместимость 100—150 тонн и был оснащен двадцатью двумя орудиями; его экипаж составляли несколько десятков человек. Зато на борту галеона «Адлер фон Любек» — флагмана военного флота Ганзы, построенного в 1566 году, — было восемь сотен моряков и две сотни солдат, вооруженных мушкетами; 22 пушки размещались на трех орудийных палубах.

В первой половине XVI века появился корабль, обладающий принципиально новыми свойствами и совершенно иным назначением, нежели его предшественники: его целью было уничтожение неприятельских боевых кораблей в открытом море артиллерийским огнем. Корабли этого типа стали называться *линейными*, так как они вели бой, находясь в кильватерной колонне (линии баталии). Первые линейные корабли, появившиеся в северных морях, а позже и в Средиземном море, были относительно невелики — водоизмещением 500—800 тонн — и вооружались пятьюдесятью—девятью пушками мелкого и среднего калибра. В XVI столетии у Испании, Англии и Франции имелось в общей сложности около шестидесяти линейных кораблей, причем более половины принадлежало Испании. В следующем веке к этой тройке присоединились Швеция, Дания, Турция и Португалия, а сами линейные корабли существенно подросли — иные уже имели водоизмещение до полутора тысяч тонн. Количество пушек осталось прежним — 50—80 штук, но теперь легкие орудия остались только на носу, корме и верхней палубе, на



прочих палубах размещались пушки, которые стреляли ядрами весом в 24 и 48 фунтов (в те времена калибр орудий определялся весом ядер). Соответственно, и корпус стал прочнее — выдерживал 24-фунтовые снаряды.

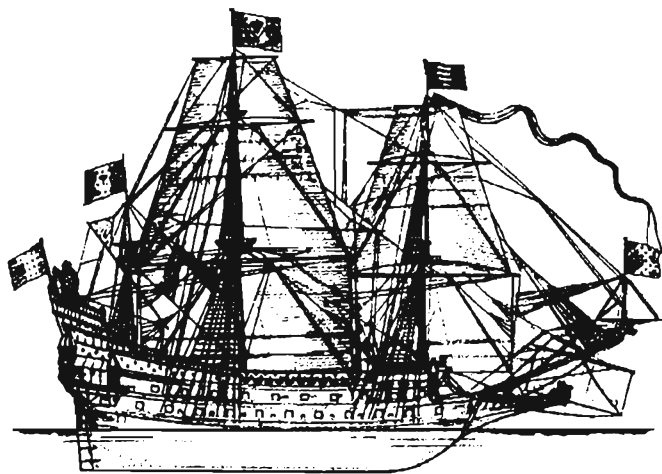
Разные корабли имели разное число орудийных палуб (деков). По их количеству суда подразделялись на двух- и трехдечные корабли. Орудия более крупного калибра устанавливались на нижней палубе, а меньшего — на верхних деках. Каждая артиллерийская палуба имела свое наименование: самая нижняя называлась гондек, выше шли мидельдек, опердек и верхняя открытая палуба, на которой также устанавливалась артиллерия. Самая нижняя палуба, ниже гондека, называлась орлопдек. В отличие от других палуб она не имела сплошного постоянного настила и состояла из съемных решетчатых щитов или рам, уложенных на бимсы. Боеприпасы хранили в кюйт-камере, вход в которую разрешался только определенным членам команды.

На протяжении двухсот лет образцом хорошего линейного корабля оставался французский «Ла Куронн» («Корона»), построенный в 1636 году по распоряжению кардинала Ришелье. Его корпус был изготовлен из дуба, причем при постройке старались, чтобы форма ствола соответствовала форме той или иной детали судна, то есть изгиб волокон дерева соответствовал ее изгибу, что увеличивало прочность детали. На сооружение корабля длиной 70 метров и шириной 9,3 метра, с высотой бортов до верхней палубы 10,5 метра и водоизмещением 2100 тонн ушло около двух тысяч дубов, подвергшихся тщательной просушке. Высота грот-мачты составляла почти 58 метров. На трех палубах установили 72 пушки разного калибра. Отличительным признаком «Ла Куронн» была более низкая палуба, как у галеона, что позволяло установить на баке пушки с большей дальностью стрельбы. Нос украсили фигурой Геракла, убивающего лань. Корма была очень высокой, с тремя огромными сигнальными фонарями.

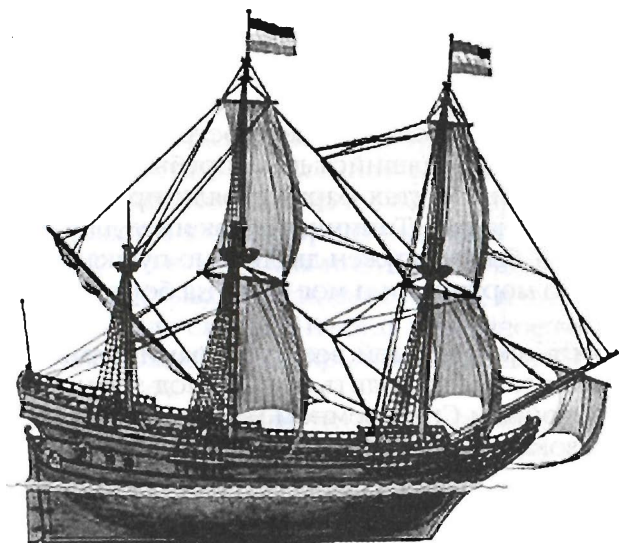
Англичане решили превзойти своих давних соперников, и уже через год со стапелей сошел «Повелитель морей». Он тоже имел три оружейные палубы, однако нижняя располагалась над самой ватерлинией, поэтому

орудийные порты нельзя было открывать в штормовую погоду. Несколько уступая «Короне» по ходовым качествам, «Повелитель морей», бесспорно, превосходил ее по художественному оформлению. Весь орнамент, богатейшие украшения, носовая фигура и резьба были покрыты настоящим золотом, из-за чего корабль, участвовавший в англо-голландских войнах, получил прозвище «Золотая смерть». «Повелитель морей» оставался непотопляемым 60 лет, пока не сгорел в Чатеме в 1696 году... от свечи, не потушенной коком. Французы тоже принялись украшать свои корабли: «Солей Руаяль» («Королевское солнце»), спущенный на воду при Людовике XIV, напоминал своей кормой три этажа лож в Опере; на корме «Монарха», сооруженного в 1670 году, красовалось 27 резных фигур выше человеческого роста. Но настоящие моряки не одобряли чрезмерной тяги к украшательству, для них были важнее другие показатели.

Практически всеми важными техническими усовершенствованиями XVII века европейские мореходы обязаны голландцам. В 1595 году в городе Хорне, судостроительном центре Голландии, был построен первый *флейт*, которому было суждено занимать господствующее положение на всех морях на протяжении двух веков. Длина таких судов в пять и более раз превышала их ширину, что позволяло им ходить под парусами круто к ветру. Высота мачт (благодаря внедрению стеньг) превосходила длину судна, а реи, наоборот, укоротили: теперь можно было ставить небольшие, узкие и удобные в обслуживании паруса, что сокращало число верхней команды. На бизань-мачте выше обычного косога паруса поднимали прямой крьюсель, на бушприте ставили прямоугольный блинд, иногда бом-блинд. На флейтах впервые появился штурвал, пришедший на смену рулевому веслу, что облегчило перекладку руля. Длина флейтов начала XVII века составляла около 40 метров, ширина — примерно 6,5 метра, грузоподъемность — 350—400 тонн, экипаж — чуть больше шестидесяти человек. Для самообороны на них устанавливали 10—20 пушек. Эти суда отличались хорошими мореходными качествами и большой вместимостью, а потому использовались в качестве военно-транспортных.



Французский линейный корабль «Ла Куронн», сошедший со стапелей в 1636 году, на протяжении двух веков являлся образцом для постройки этого типа судов



Высокие, длинные и узкие флейты могли ходить под парусами круто к ветру, благодаря чему господствовали на морях на протяжении XVII—XVIII веков

Для боевых действий на морских и океанских просторах, а также захвата или уничтожения торговых судов противника с XVII века использовали *фрегаты* — трехмачтовые корабли водоизмещением около 800 тонн, с одной орудийной палубой и смешанным парусным вооружением. Фрегаты, хорошо зарекомендовавшие себя во время рейдов в проливе Ла-Манш, стали излюбленными судами дюнкеркских корсаров; со временем обозначение «фрегат» стали применять к любым быстроходным кораблям, способным к самостоятельным боевым действиям. Корабли такого типа использовались и в карательных рейдах против пиратов.

Последние, выбирая для себя легкие, скоростные и маневренные суда, стали отдавать предпочтение бригаantine (в переводе — «разбойничий корабль» от *ит. brigante* — разбойник, пират) — трехмачтовому судну с более крупным, по сравнению со шлюпами, корпусом (длина около 60 метров, водоизмещение 125—150 тонн), что позволяло дольше оставаться в море и перевозить больше добычи. На верхней палубе бригаантины устанавливали от шести до двенадцати пушек малого калибра, ее команда насчитывала более сотни человек.

Ближайшим «родственником» бригаантины был *барк*, получивший наибольшее распространение уже в XVIII веке и использовавшийся для борьбы с пиратами. На двух передних мачтах барка стояли прямые паруса, а на задней — косые. Типичный барк имел длину от 18 до 35 метров, был вооружен двадцатью пушками или двенадцатью мортирами и мог взять на борт не менее 120 человек.

Если в продуваемой всеми ветрами бурной Атлантике можно было ходить только под парусами, в более спокойном Средиземном море до конца XVIII века использовали весельные *галеры*, а также весельно-парусные *галасы*. Пираты и корсары, как обычно, предпочитали небольшие и увертливые суда — *шебеки* (в переводе с арабского шебека — «маленький корабль») с узким длинным корпусом, способные ходить и под парусом, и на веслах. Количество гребцов сократили до минимума, сделав основной движущей силой три

больших латинских паруса. Косая оснастка имела много преимуществ по сравнению с прямой, и самым важным из них было то, что она давала возможность идти намного круче к ветру. А это значило, что при встречном-боковом ветре такие суда могли быстро догонять корабли с квадратными парусами или убежать от них. Фок-мачта на шебеке обычно была наклонена вперед, а грот- и бизань-мачты стояли либо прямо, либо слегка отклоняясь назад. Массивные треугольные реи зачастую состояли из двух брусьев, связанных в одно целое. Во время абордажа их можно было пригнуть к палубе жертвы, сделав импровизированный мост, по которому «группа захвата» перебегала на чужой корабль. Бушприта обычно не было, зато на носу корабля имелся удлиненный фигурный выступ.

Корсары любили шебеку за скорость, маневренность и мелкую осадку, которая помогала удирать от больших кораблей, прятаться в неглубоких бухточках и уходить от более тяжеловесных преследователей среди рифов и отмелей. Эти качества признавали многие европейские мореходы; средиземноморские эскадры использовали это судно для сопровождения торговых караванов и охраны их от пиратов. Шебека могла нести от четырнадцати до тридцати шести орудий на верхней палубе, что позволяло ей тягаться с военно-морскими шлюпами, а иногда и с фрегатами. Численность команды доходила до сотни человек. Но те же качества, которые составляли преимущества шебеки при спокойном море, приводили к тому, что в бурю она никуда не годилась. Волны играючи захлестывали ее низкие борта, и судно с трудом выдерживало сколько-нибудь серьезное волнение. Поэтому для хождения в открытом океане шебека была непригодна.

Капитаны шебек очень неохотно вступали в перестрелку с противником, имевшим равное вооружение. Они больше полагались на свою скорость, маневренность и возможность осуществлять крутые развороты, чтобы прорваться сквозь огонь неприятеля и забросить на его палубу свою абордажную команду. Гладкий легкий корпус шебеки не выдерживал тяжелого обстрела. Паруса, которые давали судну преимущества во время

плавания, были чрезвычайно уязвимы для разрушительного огня. Утрата трех рей делала шебеку совершенно беспомощной на воде. Поэтому берберские пираты, ходившие на шебеках, подстерегали, словно хищники из засады, слабую, не очень быструю добычу, наносили внезапный смертельный удар, используя превосходящую численность своего экипажа, и быстро скрывались, прежде чем им отрежут путь к отступлению.

Как и другие моряки, корсары и флибустьеры давали имена своим кораблям. Впрочем, иногда они лишь переименовывали на свой лад название захваченного судна. В торговом флоте часто использовали корабли, названные в честь святых покровителей. Если у пиратов не хватало фантазии, то «Сан Педро» («Святой Петр») становился «Сен-Пьером», «Сантиссима Тринидад» («Пресвятая Троица») — «Холи Тринити» и т. д. Но если флибустьеры намеревались оставить отбитое судно себе, а не продать его, то чаще подбирали ему более «воинственное» название или прозвище, связанное с морем и родом их занятий: «Отважный», «Охотник», «Дельфин», «Обманщица», «Фортуна». К последнему названию имел особое пристрастие Бартоломью Робертс: одно из захваченных им судов он переименовал в «Удачу» (*Fortune*), два — в «Королевскую удачу» (*Royal Fortune*) и еще одно — в «Добрую удачу» (*Good Fortune*). Иногда корабль нарекали по «порту приписки»: «Порт-Ройал», «Тортуга». Загадкой для историков стала смена названия корабля Фрэнсиса Дрейка с «Пеликана» на «Золотую лань» во время его корсарского набега 1578 года, обернувшегося кругосветным путешествием. Официально корабль был переименован в честь одного из «спонсоров» экспедиции — сэра Кристофера Хаттона, на гербе которого красовалась лань, а девизом было *Cassis tutis sima Virtus* («Добродетель — лучшая броня»); этот девиз вышили на корабельном флаге. Но среди организаторов экспедиции были сама королева Елизавета и многие другие вельможи, почему же такую честь оказали именно Хаттону? Дело в том, что мнительный Дрейк проникся недоверием к Томасу Дауги — дворянину, участнику экспедиции и приятелю капитана одного из судов, входивших в ее состав. Дауги обвинили в под-

стрекательстве к мятежу, судили, приговорили к смерти и обезглавили. Но Даути был также личным секретарем сэра Кристофера Хаттона! Возможно, Дрейк сменой названия корабля хотел подчеркнуть, что не имеет ничего против самого вельможи и просит того не отказывать ему в заступничестве. В судовом журнале стоит запись: «Июня 20-го числа 1578 года: суд над Томасом Даути, казнен за мятеж... “Пеликан” переименован в “Золотую лань”». Когда корабль Дрейка (единственный из пяти, отправившихся в поход) вернулся в Англию, его нос был украшен позолоченной головой лани. В XVIII веке французские корсары начали присваивать кораблям имена своих героев: в порту Гавра швартовались восемнадцатипушечный корвет «Дюге-Труэн» и линейный корабль «Жан Барт», вооруженный семьюдесятью четырьмя пушками.

Поскольку принадлежность того или иного судна к какому-либо государству редко можно было определить по его внешнему виду, каждый корабль поднимал на грот-мачте государственный флаг. Каперы ходили под флагом страны, патентом которой обладали. Французы поднимали белое полотнище с золотыми лилиями, англичане — сине-бело-красный флаг с перекрещивающимися Георгиевским и Андреевским крестами, но это позволялось только королевским судам: французские корсары были обязаны ходить под синим флагом с белым крестом с лилиями на концах, а английские — под флагом с одним лишь Георгиевским крестом, красным на белом фоне. Но на практике и в Европе, и в Америке корсары и купцы поднимали королевский флаг, ставший национальным символом. Испанцы поднимали на грот-мачте белый флаг с гербом Австрийского дома Габсбургов; большинство испанских судов в Америке использовали флаг герцогства Бургундия\* — красный Андреевский крест на белом фоне. Голландцы ходили под трехполосным красно-бело-синим флагом Соединенных провинций. Помимо флага на корме на специальном флагштоке вывешивали вымпел: у французов он

---

\* *Карл V Габсбург* (1500—1558) — император Священной Римской империи, король Испании и испанской Америки, был наследником Бургундского герцогского дома.

был белого цвета или цветов родной провинции корсаров, у англичан — красным с четырьмя белыми квадратами в верхнем левом углу, у голландцев — оранжевым (цвет герцогов Оранских). Большие суда вывешивали основной флаг еще и на бушприте.

Корсар Людовика XIV Клод де Форбен рассказывает в своих мемуарах, как однажды во время рейда он наткнулся на траверзе Малаги на пять кораблей алжирских корсаров. Французы гневно спросили у них, по какому праву они ходят под белым флагом; те заявили в свое оправдание, что это флаг Португалии, а не Франции. Прекрасно понимая, что это ложь, французы всё же были вынуждены их отпустить.

А вот одному английскому контрабандисту, промышлявшему в районе Малых Антильских островов под французским и голландским флагами, не повезло: повстречав на пути французский военный корабль, он поспешил нарисовать на белом полотнище красный Георгиевский крест и поднял его на грот-мачте, но его всё равно арестовали как пирата.

Флагманский корабль обладал собственным прапором, который поднимали на грот-мачте, вице-адмиральский корабль вздымал прапор на фок-мачте, а контр-адмиральский — на бизань-мачте. Использовались также сигнальные флажки; в каждой стране существовал свой сигнальный код, чтобы во время боя противник не мог разгадать маневр, расшифровав «переговоры». Французский король Людовик XIV распорядился, чтобы корабли салютовали друг другу, приспуская и вновь поднимая флаг. Спущенный флаг означал, что судно сдается, поэтому, если капитан собирался сражаться до конца, он мог приказать прибить флаг к мачте гвоздями, чтобы какой-нибудь трус или предатель не мог его спустить.

Корсар, состоявший на королевской службе, был обязан сражаться под флагом своей страны и поднимать его, прежде чем сделать предупредительный выстрел. Тем не менее некоторые корсары, в частности ушлые нормандцы из Фекана, использовали чисто пиратскую уловку: поднимали флаг другой державы, чтобы застигнуть жертву врасплох. Вековая ненависть к англичанам



(и королевские «премиальные»: 100 ливров за каждую пушку, захваченную у врага, и 30 ливров за каждого убитого в бою члена вражеского экипажа) считалась в их глазах достаточным оправданием столь «неспортивного» поведения.

В 1551 году французский капитан Полен встретился с испанской эскадрой. Учитывая разницу в силе артиллерии, он пошел на хитрость — приказал поднять на своем корабле флаг Карла V. Кроме того, он сообщил, что везет в Испанию родственницу императора, и потребовал произвести салют из всех орудий. Не подозревая обмана, испанский адмирал приказал салютовать. Не успел рассеяться дым, как Полен со своими судами бросился вперед и взял испанские суда на абордаж, прежде чем испанцы успели перезарядить пушки.

Этот прием переняли и некоторые королевские корсары: поднимать флаг своей страны полагалось непосредственно перед вступлением в бой, а обмануть врага, что называется, сам Бог велел. Так, Клод де Форбен, крейсировавший в 1691 году в Атлантике в компании Жана Барта, однажды завидел вдали несколько торговых судов в сопровождении английского военного корабля. Уже спустилась ночь, разглядеть что-либо было сложно. Форбен велел зажечь сигнальный фонарь, отсалютовал из пушки и приблизился к каравану настолько, чтобы было возможно переговариваться. Себя он выдал за англичанина, заявив, что следует из Флиссингена; собеседник поверил ему на слово. Когда рассвело, Форбен поднял белый французский флаг и взял англичанина на абордаж, не дав ему пустить в ход пушки. Во время короткого боя французы потеряли всего шесть человек, их противники — около сорока. Трех «купцов» захватили без единого выстрела.

Однако бывало, что трюки с флагами не приводили к добру. В 1698 году англичанин Уильям Кидд, которого отправили перехватывать французские суда, завидел какой-то корабль и поднял французский флаг. Судно было английским, но его капитан, чтобы избежать боя, тоже поднял французский флаг. Только оказавшись на борту захваченного «купца», Кидд понял, что оба пере-

мудрили, но было уже поздно: экипаж отказался отпустить свою добычу, не поживившись.

Кстати, опытных моряков не удавалось провести чужим флагом. В начале ноября 1672 года французский корсарский корабль заметил фрегат под французским флагом, однако распознал в нем голландское судно. Подпустив подозрительный корабль на расстояние мушкетного выстрела, корсары дали по нему залп и после жаркого боя овладели им. Капитаном фрегата оказался голландский капер Якоб Франк с патентом, выданным принцем Оранским. На борту обнаружили целый склад оружия — мушкеты, тесаки, пистолеты, абордажные топоры, пики — и еще два флага, Англии и баварского Мильдебурга.

Пираты обычно поднимали зеленый флаг: в XVII веке он был символом бунта и неподчинения. В 1680 году капитан П. Гаррис, не обладавший каперским патентом или поручением ни одной из стран, возглавил два отряда во время рейда на Санта-Марию на Панамском перешейке; каждый отряд шел под зеленым флагом. Совсем иное означал зеленый флаг, символ ислама, для пиратов-мусульман, бороздивших просторы Средиземноморья, поэтому североафриканские берберы иногда поднимали красный флаг с изображением черепа. Капитан Эдмунд Кук, сопровождавший вышеупомянутого Гарриса, ходил под красным флагом с желтыми полосами, на котором была нарисована рука, держащая саблю. Такой же символ красовался на белом флаге Э. Дэвиса. Рука с ятаганом была одним из символов берберских пиратов, наряду с «мертвой головой» и крылатыми песочными часами; их целью было нагнать страху на врага. У европейцев же, согласно цветовой символике того времени, черный цвет означал приказ немедленно остановиться и капитулировать. Если приказ не выполнялся, на мачту мог взвиться красный флаг, означавший, что сопротивление бесполезно, или желтый — символ безумного гнева, суливший смерть всему экипажу непокорного судна. Французский король специальным эдиктом запретил своим каперам ходить под черным флагом. К середине XVIII века черный флаг уже являлся отличительным признаком

пиратского судна и водрузить его значило поставить себя вне закона.

Примечательно, что во время эпидемии чумы, холеры или другой смертельной болезни, а также при угрозе бунта на кораблях поднимали черный флаг, перекрещенный диагональными белыми полосами: это был знак другим судам держаться подальше. Пираты нередко использовали его, чтобы избежать нападения со стороны военных кораблей. Впоследствии полосы преобразились в скрещенные кости.

Изображения на пиратском флаге могли быть самыми разными, в зависимости от предпочтений капитана. Эдвард Тич по прозвищу Черная Борода ходил под флагом, на котором был изображен скелет, держащий в одной руке песочные часы, а в другой — копье, нацеленное на красное сердце. Бартоломью Робертс велел изготовить флаг со своим собственным изображением: он стоит со шпагой в руке, попирая ногами два черепа: один с подписью «А. В. Н.» (*a Barbadian's head* — «барбадосская голова»), другой — «А. М. Н.» (*a Martinican's head* — «мартиникская голова»). Что касается пресловутого «Веселого Роджера» — черного флага с черепом и двумя скрещенными костями, — его использовал французский пират Эммануэль Винн.

Кстати, о названии: по одной из версий, «Веселый Роджер» происходит от французского *joli rouge* — «красивый красный цвет», по кровавому окрасу флага. В преломлении через английский язык *joli* превратился в *jolly* — «веселый», а *rouge* — в *Roger*. Впрочем, *Old Roger* («старина Роджер») у англичан было одним из прозваний дьявола, что тоже могло сыграть свою роль. А первый король Сицилийского королевства Рожер II (1130—1154) бороздил моря под красным флагом с изображением двух скрещенных костей.

Пираты часто пускались на всякого рода ухищрения, чтобы ввести в заблуждение потенциальную жертву. Чужой флаг был лишь одним из трюков. Порой оружейные порты маскировали, чтобы выдать свой корабль за мирное торговое судно, а иногда, наоборот, рисовали порты на бортах, чтобы придать кораблю более грозный вид. Опытный капитан смог бы распознать пи-

ратское судно по одному неоспоримому признаку — чрезвычайной скученности людей на палубе, слишком большому количеству моряков: если экипаж обычного торгового судна составлял не более двадцати человек, у пиратов средняя численность команды доходила до восьмидесяти головорезов.

### *Свистать всех наверх!*

*Как становились флибустьерами. — Кто платит, тот и король. — Капитан. — Выборы и низложение. — Отношения с командой. — Пираты поневоле. — Шкипер. — Боцман. — Лоцман. — Квартирмейстеры. — Старший помощник. — Плотник. — Канониры. — Лекарь. — Кок. — Религиозность. — Матросы-напарники. — Женщины на корабле. — Пиратский интернационал. — Пиратский кодекс. — Обращение с пленными*

Матрос был явно пьян. Он стоял, уцепившись обеими руками за леер, и смотрел перед собой невидящими глазами. Его напарник чистил оружие, разложив его на тряпице на палубе, и поглядывал по сторонам. Лицо его напрялось, когда он завидел капитана.

— В чем дело? — Глаза Робертса недобро сузились. — Пить на корабле запрещено. Забыл, что за это бывает?

— А пошел ты, — безразлично ответил матрос и добавил смачное ругательство.

Всё произошло мгновенно: капитан вскинул руку, грянул выстрел, матрос упал. В груди его зияла дыра, в воздухе еще плавало сизое пороховое облачко.

Приятель убитого взвился, как разъяренный зверь.

— Ты так чтешь свой устав, капитан! — прошипел он сквозь стиснутые зубы. — Забыл, что бывает за убийство?

К месту ссоры уже начали подходить другие члены команды, даже кок высунул из камбуза свою закопченную физиономию.

— Что случилось? — спросил было один, но, зави-

дев распостертый труп, осекся. Это словно придало Ральфу Брагу уверенности.

— Проливший кровь на борту карается смертью! — закричал он. — *Казнить капитана!*

Робертс выхватил саблю и бросился на безоружного Брага. Тот отскочил, но не слишком проворно: рукав на плече окрасился кровью. Взревев, как дикий бык, Ральф ринулся вперед, сбил невысокого Робертса с ног и принялся молотить его своими кулачищами. Три дюжих матроса с трудом оттащили его и держали, пока он не перестал вырываться. Окровавленному капитану помогли подняться; юнга принес кресло из его каюты.

Боцман просвистел общий сбор. Команда собралась на палубе, возле грот-мачты; даже марсовые спустились вниз, только рулевой остался на посту.

Бартоломью Робертс, хоть и сидел в своем кресле, был не председателем суда, а одним из обвиняемых. Ральф Браг понемногу успокоился: хотя он тоже преступил закон, виновным себя не считал, и сознание своей правоты придавало ему сил.

Роль судей исполняли два квартирмейстера. Приступили к опросу свидетелей. Тотчас поднялись шум и гвалт; команда разделилась на два лагеря — одни стояли за капитана, другие за матроса; противники уже начали хватать друг друга за грудки, и их с трудом удалось унять. Слово предоставили обоим обвиняемым. Робертс говорил мало, цедя слова, но при этом медленно переводил взгляд с одного члена команды на другого, и те, не выдержав, опускали глаза. Отвел глаза и Томас Анстис; капитану почудилось, что во взгляде старшего помощника вспыхнула надежда, и он пообещал себе устроить Анстису проверку.

Браг горячился, в его душе клокотала жгучая ненависть. Он предложил разрешить спор поединком. Решение квартирмейстеров прозвучало для него как гром среди ясного неба: его обвинили в оскорблении чина капитана. Стали собирать голоса. Один за другим, помявшись, матросы говорили: «Виновен». Постановили пропустить Ральфа Брага сквозь строй: он должен был получить по два удара линьком от каждого члена команды.

*Робертс встал со своего кресла. Толстая золотая цепь с бриллиантовым крестом, висевшая у него на шее, ослепительно вспыхнула, поймав солнечный луч, и Брагу показалось, будто желтые зубы капитана тоже блеснули в злорадной улыбке. Боцман связывал Ральфу руки спереди. «Ладно, капитан, еще сочтемся», — подумал тот про себя.*

На атлантическом побережье Европы существовало множество портовых городов, население которых почти сплошь состояло из корсаров, рыбаков и торговцев. Здесь проживали целые династии корсаров и каперов. Например, прадедом Жана Барта из Дюнкерка был испанский вице-адмирал Михель Якобсен по прозвищу «Морской лис», дедом — Ян Якобсен, погибший в неравном бою, отцом — корсар Корнелий Барт, ушедший на дно. Сам он ходил в море с двенадцати лет и сына своего сделал юнгой в таком же возрасте. Французские Дьеп, Сен-Мало, Нант, Ла-Рошель вели торговлю с Антильскими островами, английские Бристоль и Ливерпуль снаряжали суда для торговли «черным деревом» — африканскими рабами. Короли то объявляли друг другу войну, то заключали мир; корсаров то бросали в бой, то объявляли вне закона. Далеко не всегда с ними обходились справедливо. Так, корсар из Сен-Мало Жак Кассар, ставший моряком уже в семь лет, а к восемнадцати дослужившийся до звания лейтенанта, одержавший множество побед во время войны за Испанское наследство (1701—1714), закончил свою карьеру в 1715 году, после подписания Утрехтского мира. Обратившись к кардиналу Флери, исполнявшему обязанности главного министра и казначея, с просьбой о выдаче денег, которые полагались ему по праву, и получив отказ, он в гневе оскорбил кардинала и был брошен в тюрьму, где умер после четырнадцати лет заточения, а ведь знаменитый генерал-лейтенант французского флота Рене Дюге-Труэн считал его лучшим моряком своего времени. Во время той же войны английской королеве Анне служил корсар Эдвард Драммонд, происходивший из почтенной бристольской семьи. Несмотря на храбрость, про-

явленную во время абордажных боев с французами, он не получил никакого продвижения по службе, чем был очень обижен. В итоге Драммонд отправился за океан, где его оценили по заслугам: в 1716 году, захватив французский торговый корабль «Конкорд» и переименовав его в «Мечь королевы Анны», он стал капитаном Эдвардом Тичем, больше известным как Черная Борода, и в течение двух лет был грозой Карибского моря.

В период между окончанием Тридцатилетней войны (1648) и началом войны Аугсбургской лиги (1688) в Америку каждый год приезжали в среднем полторы тысячи человек, желавших заняться морским разбоем. Они распределялись в основном между английской Ямайкой и французскими Тортугой и Сан-Доминго, лежавшими на пересечении основных морских путей в Карибском море. Иметь какое-то пристанище было жизненно необходимо: пират, неприкаянно бороздящий моря, обрекал себя на смерть.

Среди новоявленных флибустьеров были и солдаты, и профессиональные моряки, прежде служившие в корсарах или на торговых судах, как Бартоломью Робертс и Лоренс де Графф, а то и в военном флоте, как Уильям Дампир. Кое-кто воспользовался заходом своего судна в Порт-Ройал, на Тортугу или в Сан-Доминго, чтобы дезертировать и пополнить ряды пиратов; кого-то могли напоить вусмерть в портовом кабаке, а потом невольному дезертиру не оставалось ничего другого, как уйти в море с теми, кто его угощал... Случалось, судьба превращала во флибустьеров даже отпрысков благородных семейств, увлеченных жадной странствий, а в результате оказавшихся в бедственном положении. Но большинство устремлялось за океан либо из желания разбогатеть, либо пытаясь избежать виселицы, улизнуть от кредиторов, избежать религиозных преследований и т. д. Бывало, что человек, сумевший скопить денег и построить себе дом, намереваясь сделаться плантатором, по различным причинам оказывался вынужден примкнуть к флибустьерам. Иные в буквальном смысле слова продавали себя на три года колонисту или буканьеру с Антильских островов, а по истечении этого срока — или даже раньше, поскольку жизнь наймита

была хуже каторги, — уходили к флибустьерам. Уроженец Онфлера Александр Эксквемелин, нанявшийся хирургом в Американскую островную компанию\*, вместо Мартиники попал на Тортугу: 10 июля 1666 года компания продала его там с аукциона за 30 пиастров вице-губернатору — «самой отменной шельме на всем острове». «Он издевался надо мной, как мог, морил меня голодом, чтобы вынудить откупиться за 300 пиастров, и ни на минуту не оставлял в покое. В конце концов из-за всех этих невзгод я тяжело захворал, и мой хозяин, опасаясь, что я умру, продал меня за 70 пиастров одному хирургу. Но по выздоровлении я оказался совершенно наг, у меня только и осталось, что рубашка да старые штаны. Мой новый хозяин был несравненно лучше: он дал мне одежду и всё, что было необходимо, а после того как я отслужил у него год, предложил выкупиться за 150 пиастров, причем он готов был повременить с уплатой до тех пор, пока я не накоплю эти деньги. Обретя свободу, я оказался гол, как Адам. У меня не было ничего, и поэтому я остался среди пиратов, или разбойников, вплоть до 1672 года», — пишет Эксквемелин в своей книге «Пираты Америки».

Положение наймитов было не лучше, чем у рабов, поэтому предпочтительнее было предложить свои услуги капитану корабля, отправляющегося в Америку, чем продать свою свободу. Бывшие колонисты, наймиты и буканьеры учились морскому делу, уже попав на пиратский корабль. Там все были равны, давнего различия — а то и соперничества — между матросами и солдатами, обычного на кораблях европейских корсаров, уже не существовало.

Ремесло пирата для этой разношерстной публики служило чаще всего выходом из затруднительного положения. Конечно, были и такие, кто грезил о военной славе или богатстве, но слава эта была недолгой, а фантастического состояния сколотить не удавалось — в лучшем случае, набирался небольшой капитал, на который можно было приобрести скромную табачную

---

\* Будучи гугенотом, он не имел возможности заниматься своим ремеслом во Франции — протестантам это было запрещено указом Людовика XIV.



плантацию. Большинство оставалось на суше, покуда хватало еды и выпивки или пока не заканчивались деньги. Заключение мира между воюющими державами (например, Францией или Англией и Испанией) приводило к резкому сокращению числа флибустьеров, которые переквалифицировались в контрабандистов, торговцев, плантаторов, охотников или дровосеков в Кампече или Гондурасе. Так, если в 1660-х годах на Ямайке насчитывалось более двух тысяч флибустьеров, через два десятка лет их стало вдвое меньше. Зато каждый успешный рейд оказывал возбуждающее действие на умы. В 1667 году, после Маракаибского похода Франсуа Олоне, многие колонисты из Сан-Доминго бросили свои табачные плантации и присоединились к пиратскому вожаку, отправлявшемуся теперь уже в Гондурас. Три года спустя Генри Морган, считавшийся удачливым капитаном, увлек с собой в Панаму около двух тысяч человек, для многих из которых это был первый флибустьерский набег. В 1684-м в связи с кризисом, поразившим производство табака на Сан-Доминго, плантаторы пополнили собой ряды флибустьеров, увеличив их число втрое — с тысячи до трех тысяч.

Джон Рэкем (Рэхем), известный как Ситцевый Джек (казнен в 1720 году), начинал свою морскую карьеру лоцманом на английском военном корабле «Нептун» под командованием капитана Вейна. Когда Вейн отказался напасть на французское судно, команда взбунтовалась и выбрала капитаном Рэкема. Тот немедленно помчался вдогонку за французом, напал на него и захватил. Вдохновленный успехом и обнаруженными на борту богатствами, он предложил экипажу заняться пиратством. Команда согласилась не раздумывая, тем более что всем и так уже грозила смертная казнь за бунт на корабле.

Офицер, командовавший кораблем королевского военного флота, корсарским или даже торговым судном, не всегда был опытным моряком. Порой его познания в навигации сводились к минимуму и он зависел от шкипера, боцмана и лоцмана. В более выигрышном положении оказывались капитаны, вышедшие из низов и приобретшие ценный опыт. Так, Жан Барт, начинав-

ший юнгой на сторожевой бригантине, знал все отмели, скалы, бухты, заливы, проходы и ориентиры у берегов Голландии, Шотландии, Ирландии, Англии и Франции, а однажды завоевал главный приз на состязании каноиров. За доблесть и мужество, проявленные на службе Франции, Людовик XIV пожаловал ему дворянство. Во Франции, Англии и Испании капитанами становились дворяне или представители крупной буржуазии из приморских городов, поскольку командиры судов часто состояли в родстве с судовладельцами. В сословном обществе происхождение имело большое значение: чем знатнее капитан, тем большее уважение он внушал тем, кого встречал на своем пути, будь то друзья или враги.

В Карибском бассейне знатных дворян было не слишком много и занимали они в основном губернаторские и прочие административные должности. Поэтому среди капитанов кораблей, в особенности флибустьерских, было гораздо больше опытных мореходов. Редким примером аристократа-флибустьера служит капитан Де Граммон, отпрыск древнего французского рода. В юности он прослужил несколько лет в полку морской пехоты, что не принесло ему больших познаний в области мореходства, а затем получил под свое командование корсарский корабль, на котором отправился к Антильским островам воевать с голландцами. Он в большей степени любил удовольствия, чем славу, и мог растратить огромные деньги на пирушки и азартные игры. Но именно страсть к игре помогла ему стать капитаном: крупно выиграв — то ли в карты, то ли в кости, — он сумел купить и снарядить на Тортуге большой пятидесятипушечный корабль. Де Граммон хорошо зарекомендовал себя как военачальник, и только поэтому губернатор Сан-Доминго Де Кюсси остановил на нем свой выбор в 1684 году, сделав главнокомандующим местных флибустьеров. Дворянами были также Жан Бернанос и некто Дю Мениль, бывшие корсарами на Сан-Доминго в 1680-х годах. В списке 1684 года, составленном Де Кюсси, дворянская частица «де» и слово «господин» стоят только перед этими тремя фамилиями, остальные 13 человек названы просто капитанами. Интересно, что прежде чем приехать на

Сан-Доминго, Бернанос служил капитаном... в кавалерии! В конце 1670-х годов он поступил помощником на судно капитана Райта и, вернувшись из одного похода, оснастил собственный корабль. В нем не было ничего от настоящего моряка, однако он 12 лет бороздил море на небольших судах, опровергая тем самым половицу, согласно которой «чем меньше судно, тем лучший моряк его капитан». У англичан самым родовитым был кавалер Томас Ветстоун, которому пришлось бежать на Ямайку от кредиторов, зато простых дворян было много; наиболее известен из них Генри Морган, принадлежавший к старинному роду из Уэльса и имевший хорошие связи, способствовавшие его возвышению. Один его дядя по отцовской линии, сэр Томас, был адъютантом генерала Монка, вернувшего Стюартам английский трон, а второй, полковник Эдвард, — профессиональным военным, долгое время сражавшимся в Европе и закончившим свою карьеру в должности вице-губернатора Ямайки.

Зато флибустьерские капитаны, принадлежавшие к третьему сословию, гораздо лучше разбирались в морском деле, хотя, чтобы стать капитаном, требовалось прежде всего проявить отвагу и суметь повести людей за собой. Зачастую они были родом из портовых городов атлантического побережья. Уроженец Дьепа Франсуа Требютор считался лучшим лоцманом в Америке. Моисей Воклен и Филипп Бекель, прежде чем стать капитанами, бороздили моря по два десятка лет. Все они были знаменитыми корсарами. В 1669 году граф д'Эстре — командир эскадры королевского флота, крейсировавшей у Антильских островов, — нанял их лоцманами. В следующем году Бекель составил подробную докладную записку от имени себя самого и Воклена с изложением сведений, могущих оказаться полезными для завоевания Гондураса и полуострова Юкатан. Попутно он испрашивал для себя офицерский чин в королевском флоте, в котором ему, впрочем, было отказано. Капитаном флибустьеров был даже мулат Диего, воевавший с испанцами в 1629—1673 годах (срок немалый!) под всеми возможными флагами. Среди англичан с Ямайки капитаны с большим стажем были редки: Уильям Джеймс,

Морис Уильямс и некоторые другие; чаще они совершали только несколько походов, чтобы набрать денег на приобретение собственной плантации, как Ричард Гай, или заняться торговлей.

Непревзойденными моряками считались голландцы; французские капитаны не упускали случая пройти у них «стажировку». Большая политика их мало занимала: даже во время англо-голландских или франко-голландских войн флибустьеры служили державам, с которыми их родина разговаривала на языке пушек. Мишель Андрессон, Лоренс де Графф, Якоб Эвертсен, Ян Виллемс по прозвищу Янки были прославленными моряками; губернатор Ямайки старался то привлечь их на службу, то изловить, если их деятельность начинала наносить чересчур большой урон торговле с Испанией.

Лоренс Корнелис де Грааф, родившийся в голландской провинции Дордрехт, но выросший в Испании, поселившийся на Тенерифе и даже перешедший в католичество, чтобы жениться на испанке, служил под началом судовладельца и капитана Хуана Рико де Мойя, торговавшего с американскими колониями. Его судно было арестовано в Гаване королевскими чиновниками за контрабанду; Де Грааф, наверняка участвовавший в предприятии на паях, лишился не только работы, но и денег. С досады он согласился стать флибустьером, чтобы «наказать испанцев за коварство и жестокость». Он перешел на службу к Франции, изменил свое имя на Де Графф и даже стал офицером королевского флота и кавалером ордена Людовика Святого. Другой голландец, Николаас Корнелиссон ван Хорн\*, стал капером французского короля и нападал на бывших соотечественников. В дальнейшем он стал грабить всех подряд, так что и французам от него доставалось. Используя последнее обстоятельство, Хорн предложил губернатору Пуэрто-Рико сопровождать в качестве военного эскорта испанские галеоны, направлявшиеся в метрополию. Разумеется, галеоны не добрались до цели, разграбленные и потопленные своим «охранником».

Особо «выдающимся» даже в этом ряду беспринципных морских разбойников стал еще один голландец

---

\* Другие варианты написания его имени — Ван Доорн и Ван Горн.

дец — Симон Симонсон по прозвищу Танзор, тоже родом из Дордрехта. Около 1606 года он перебрался в Алжир, оставив семью во Франции, в Марселе. Там он поступил на службу к «басурманам», которые обучили его управлять своими кораблями. За три года Симонсон захватил около сорока европейских судов, которые пополнили собой флот алжирских корсаров, и приобрел себе имя Делли Рейс. Он водил алжирцев через Гибралтарский пролив в Атлантику, где они подстерегали испанские галеоны, нагруженные сокровищами, а также совершал рейды далеко на север, к Исландии. Нанеся бывшим единоверцам немалый урон, он вдруг стал испытывать ностальгические чувства. В 1609 году ему выпала удача: он захватил в Валенсии священников-иезуитов и использовал их для переговоров с французским двором. Его просьбу о прощении удовлетворили. На корабле Симонсона вспыхнула стычка между верными ему людьми и алжирцами, возмущенными его изменой; но голландцу удалось бежать в Марсель, к семье, перебив 150 алжирцев и прихватив с собой четыре корабля и награбленного добра на 400 тысяч крон, а также две большие пушки. На следующий год Симонсон представил королю план налета на Алжир, который был отвергнут, однако ему выдали деньги на оснащение эскадры для защиты от берберских пиратов. Во время такого патрулирования Симонсона захватили берберы, не прощавшие изменников столь легко, как французы, отвезли его в Тунис и казнили.

Голландские пираты установили прочные связи с магрибскими городами на почве работ торговли (англичане вытеснили их из Северной Атлантики, но, по счастью, оставалось еще Средиземноморье). Симонсон был не единственным ренегатом: мавританский пират Морат Рейс при рождении получил имя Ян Янсен и был родом из голландского Гарлема, Сулейман Буффоен звался раньше Якобом де Хооревардом из Роттердама, а Сулейман Рейс, погибший в 1620 году в бою с европейским кораблем, носил прежде фамилию Веенбер. Но не только голландцы были настолько беспринципны: в песнях и балладах поется об английском капитане Варде, который отплыл из Плимута к югу, разгромил мальтийских

рыцарей, завладел сокровищами с венецианских судов, золотом и серебром с испанских и португальских галеонов и наводил ужас на Францию и Италию, командуя двадцатью четырьмя кораблями. В Тунисе он выстроил себе поистине королевский дворец, и «турки» почитали его наравне со своими вельможами.

А земляков он не щадил:  
Одних в капусту изрубил,  
Других, связав спина к спине,  
Скормил прожорливой волне;  
И если кто-то уцелел,  
То раньше срока поседел.

Средиземноморские пираты-христиане действовали на свой страх и риск. Во второй половине XVII века принцу Евгению Савойскому (воспитанный во Франции, он «обиделся» на Людовика XIV и стал лучшим военачальником австрийского императора, отличившись в войне за Испанское наследство) удалось поставить их на службу Священной Римской империи.

Бывало, хотя и редко, что команда проявляла бóльшую щепетильность в вопросах чести, чем капитан. Так, английский флибустьер Джон Бир (*Beare*), изначально получивший от губернатора Невиса «комиссию» для борьбы с испанцами, поставил себя вне закона, захватив судно из Новой Англии. Отведя призовой корабль на Кубу, он перешел на службу к Испании; но англичане из его команды не пожелали последовать его примеру, и Бир заменил их испанскими мулатами. Кстати, Бир прослужил испанскому королю только до середины войны Аугсбургской лиги, а в конце 1695 года снова сменил господина — отправился на Сан-Доминго и поднял французский флаг.

Флибустьеры обычно не выбирали капитана, а решали, с кем отправятся в плавание и на каком корабле: перед каждым новым рейдом команду набирали по тавернам. Последнее слово оставалось за судовладельцами: назначая капитана, они чаще всего останавливали свой выбор на человеке, пользовавшемся авторитетом и уже проявившем себя в деле. Выборы капитана на общем собрании могли состояться лишь в том случае, если судно принадлежало самой команде. Если, к при-

меру, часть экипажа переходила на захваченное судно, она выбирала себе капитана. Подобная практика сложилась в Америке с начала XVII века. Так, в 1685 году часть команды Лоренса де Граффа отделилась от него, пересела на корабль, захваченный у испанцев, и избрала себе вожака. Разрыв стал следствием ссоры между Де Граффом и несколькими членами экипажа по поводу установленных им на время рейда правил.

Но могли возникнуть и форс-мажорные обстоятельства, например смерть капитана. В 1668 году корабль французского флибустьера Моисея Воклена, грабившего испанцев в бухте Маракайбо, потерпел крушение; Воклен вместе со всей командой перешел на французский фрегат под командованием корсара шевалье дю Плесси, курсировавший у Антильских островов. Вскоре шевалье погиб в бою с испанцами, и Воклена избрали капитаном вместо него. Но если бы он не опирался на поддержку своих людей, а судно было бы оснащено в Америке, а не во Франции, капитаном наверняка стал бы один из помощников покойного. В 1683 году голландец Николаас ван Хорн, действовавший по французскому каперскому патенту, взял на борт своего корабля 300 флибустьеров, в том числе Де Граммона, который стал его помощником. Затем, объединившись с капитанами Де Граффом и Андрессоном, а также десятком других, он разграбил Веракрус на берегу Мексиканского залива. Во время дележа добычи между Ван Хорном и Де Граффом вспыхнула ссора, окончившаяся дуэлью; Ван Хорн был смертельно ранен, и командование его кораблем «Святой Николай» перешло к Де Граммону. Бывало, что капитан принимал на борт команду с затонувшего судна, подобрав ее на пустынном берегу какого-нибудь острова, и обещал спасенным отдать им первый же захваченный корабль. Так произошло с английскими флибустьерами, возвращавшимися в 1681 году из похода в Тихий океан; спасший их капитан Райт передал им испанское судно, взятое на abordаж, и те избрали себе капитана из своих рядов — Джона Кука.

Во время крупных походов флибустьеры порой объединялись во флотилии и капитаны на совете избирали своего главу — генерала. Зачастую у него был помощ-

ник — адмирал флота, как его называли испанцы. Англичане использовали термины «адмирал» и «вице-адмирал». В знаменитом походе Генри Моргана на Панаму участвовали 37 кораблей и две тысячи пиратов. Однако флибустьерские флотилии редко вступали в морские сражения, в основном они перевозили десант для разграбления испанских поселений. Бывало, что губернатор Ямайки или Сан-Доминго сам назначал генерала, но в своем выборе руководствовался волей большинства, как это было в случае с Де Граммоном или Морганом. Реже генералом становился офицер королевского флота, например Кристофер Мингс или Франсуа д'Анженн (бывший маркиз де Ментенон). В Европе идею о создании корсарской эскадры впервые подал Жан Барт: уроженцы Дюнкерка предпочитали воевать сообща, тогда как выходцы из Сен-Мало действовали в одиночку.

Флибустьеры и пираты, как правило, не имевшие обязательств перед судовладельцами, могли не только избрать себе капитана, но и низложить его — за непрофессионализм, жадность, жестокость или в случае, если интересы капитана не совпадали с интересами команды. Так произошло, в частности, в 1682 году с Джоном Уильямсом, курсировавшим у берегов Кубы на английском кече, отбитом им у испанцев. Когда он прибыл в английскую колонию Виргинию, команда лишила его капитанских полномочий в пользу Даниеля — одного из членов экипажа.

Годом раньше команда свергла капитана Шарпа, поскольку тот избегал рискованных предприятий и вместо захвата кораблей и городов собирался искать сокровища Дрейка. Заговор против капитана возглавил его друг и помощник Джон Кокс. В вожаки выбрали Джона Уотлинга. Тот решил захватить штурмом город Арику, но, имея в своем распоряжении всего 140 человек, потерпел сокрушительное поражение и погиб, а Шарп снова стал капитаном.

Отказ повиноваться капитану мог принимать и другие формы. Иногда команда сходила на берег, чтобы дожидаться прихода другого флибустьерского судна и наняться на него, а капитан оставался с горсткой верных ему людей, которых едва хватало, чтобы упра-



виться с кораблем, подвергаясь, таким образом, риску потерпеть крушение или попасть в руки врага. Такое бывало, например, когда капитаны выполняли приказ властей Ямайки или Сан-Доминго, запрещавших нападать на испанские суда, что шло вразрез с пожеланиями команды. Через это прошли капитаны Сварт в 1664 году и Джон Моррис семью годами позже. А в 1686 году команда одного торгового судна с Ямайки высадила своего капитана, отказавшегося напасть на испанский корабль, на необитаемый остров, оставив ему только оружие.

Бывало, что на корабле вспыхивал бунт, исход которого зависел исключительно от личности капитана. В 1682 году знаменитый Джон Коксон, в очередной раз отрекшийся от пиратской деятельности и признавший власть губернатора Ямайки, получил от него поручение привезти на остров англичан, занимавшихся в Гондурасе рубкой кампешевого дерева, из которого добывали сине-фиолетовый краситель. В пути на корабле начался бунт: команда требовала вернуться к прежним занятиям. Коксон, известный своей храбростью, подавил его в одиночку: собственноручно застрелил двух бунтовщиков, еще 11 человек скинул за борт, а двух оставшихся привез в Порт-Ройал для предания суду. Эдвард Тич пошел другим путем — правда, его команда была недовольна по иной причине. «Сегодня допили весь ром, команда полупьяная. Негодяи плетут заговор, — записал капитан в судовом журнале. — Захватил корабль с большим запасом спиртного». Таким нехитрым способом бунт удалось предотвратить.

Чаще всего капитаны не шли на конфронтацию с командой и уступали там, где это было возможно. Например, во время похода в Гондурас в 1667 году Франсуа Олоне хотел зайти подальше вглубь этих земель, однако уставшие люди запротестовали. Команда Николааса ван Хорна и его сообщники отказались напасть на флот Новой Испании после захвата Веракруса, расценив эту затею чересчур рискованной и малоприбыльной. В 1666 году команды двух французских кораблей с Тортуги решили идти на Ямайку, и обоим капитанам оставалось только подчиниться. В 1670-м капитан Требютор,

имевший патент губернатора Тортуги, захватил португальский корабль, заблудившийся вблизи Каракаса. Он хотел его отпустить, однако был вынужден изменить свое решение под нажимом команды.

Обычно капитан выступал защитником своей команды перед официальными властями. Возвращаясь из корсарского рейда, он выгораживал тех членов экипажа, которые допустили те или иные нарушения закона, расхваливая их заслуги и храбрость. Лоренс де Графф, которого губернатор Сан-Доминго назначил командором на остров Ла Вака, начал борьбу с пиратами, но при этом тайно помогал некоторым флибустьерам, когда-то служившим под его началом. Если команда не желала отказываться от пиратского ремесла, капитан покорялся ее воле, и тогда уже команда заступалась за него перед властями в случае неблагоприятного исхода. Если же капитан публично соглашался с таким решением экипажа, он тоже ставил себя вне закона.

Капитан Уильям Кидд отправился в 1696 году на корабле «Адвенчур» («Приключение»), снаряженном генерал-губернатором Новой Англии лордом Белламонтом, государственным канцлером лордом Соммерсом, морским министром лордом Орфордом, министром иностранных дел лордом Ромнеем и министром юстиции герцогом Шрусбери, в каперскую экспедицию против французов; в его обязанности также входила борьба с тихоокеанскими пиратами. Условия рейда были таковы: четверть добычи отойдет экипажу, не получавшему жалованья, пятая часть — Кидду и его посреднику Ливингстону, остальное — лордам. Если расходы лордов не окупятся, Кидд и Ливингстон должны покрыть их за свой счет; если добыча превысит затраты, корабль перейдет в собственность последних. Оснащали судно и подбирали команду впопыхах, в результате под началом Кидда оказалась весьма сомнительная и ненадежная публика. Да и предприятие оказалось на редкость малоприбыльным, и спустя полтора года на судне вспыхнул бунт. Экипаж требовал начать грабеж первых попавшихся кораблей — всё равно, английских, французских или голландских. С трудом Кидду удалось подавить мятеж без кровопролития. Но когда на горизонте по-

казалось судно под флагом Голландии, союзницы Англии, экипаж снова потребовал вступить в бой. На этот раз Кидд вынужден был применить силу. В схватке он убил главаря мятежников, бомбардира Уильяма Мура\*, и с помощью верных людей подавил бунт. Команда притихла на несколько месяцев, но атмосфера продолжала накаляться. По счастью, Кидду попался французский корабль «Рупарель»; капитан взял его на абордаж, отвел на Мадагаскар, продал там захваченный груз и отдал матросам их долю. Самые отъявленные смутьяны перешли на «Рупарель» и в течение следующего месяца захватили еще два английских корабля. Вскоре и команда «Адвенчура» потребовала от Кидда решительных действий. На беду прямо по курсу появилось пиратское судно, и команда Кидда, вместо того чтобы вступить в бой с пиратами, перешла на их сторону. Кидду с горсткой друзей удалось бежать, и в 1699 году он вернулся в Англию. Там он узнал, что король Вильгельм III объявил его пиратом. Лорды-судовладельцы отступились от капера; документы, которые ему удалось сохранить, на суде предъявлены не были, и в 1701 году Кидда казнили... за убийство судового офицера — того самого мятежника Мура.

Могла возникнуть и прямо противоположная ситуация: поскольку моряков с захваченного судна зачастую принуждали к морскому разбою, те, не желая становиться пиратами со всеми вытекающими отсюда последствиями, ждали только удобного случая, чтобы покончить с таким положением\*\*. Капитан Томас Анстис, отколовшийся от Бартоломью Робертса, захватил в 1721 году между Ямайкой и Эспаньолой судно, шедшее в Нью-Йорк, забрал с него провиант, спиртное, одежду и шесть членов экипажа. Затем пираты перехватили у Мартиники еще два корабля. Один из них Анстис вооружил пушками, снятыми с другого судна, и довел состав команды до ста человек за счет пленных матросов;

---

\* Если верить популярной «Песне о капитане Кидде», он ударил противника железным ведром по голове.

\*\* На некоторых каперских и флибустьерских кораблях шкипер выдавал зачисленному в экипаж бумагу, подтверждающую, что тот примкнул к флибустьерам против своей воли; этот документ мог пригодиться на суде.

команда выбрала капитаном Джона Фенна. Но экипажи обоих пиратских судов, состоявшие в основном из честных моряков, не желали разбойничать; на общем совете они постановили стать на якорь у одного из островков к югу от Кубы и послать губернатору Ямайки прошение о помиловании. В амнистии им было отказано, и Анстис снова вывел своих людей в море под черным флагом. В начале 1723 года на его корабле состоялся заговор; ночью Анстиса, спавшего в своей каюте, застрелили, верных ему пиратов избили и заковали в кандалы, а потом сдали голландским властям на острове Кюрасао. Голландцы заговорщиков помиловали, а остальных повесили.

Единственной областью, где капитан обладал всей полнотой власти, а команда не имела права голоса, была военная. Тут действовали свои законы: капитан — «первый после Бога» — мог не раздумывая убить любого, кто откажется пойти на абордаж или на штурм крепости. Барон Жак Неве де Пуансе, хорошо знавший флибустьеров и принимавший участие в их рейдах, писал в 1677 году: «Они сходят на берег, где захотят; они плохо повинуются в том, что касается обслуживания корабля, поскольку каждый считает себя главным, но беспрекословно — в деле и в стычке с неприятелем».

Личности многих известных флибустьеров были сотканы из противоречий. Так, Черная Борода вел себя неоправданно жестоко: мог, например, выстрелить наудачу по команде — просто для того, чтобы показать, кто здесь главный. Вместе с тем он однажды захватил в заложники ребенка, чтобы раздобыть для экипажа нужные медикаменты. Бартоломью Робертс тоже вел себя по отношению к экипажу как тиран, хотя обладал хорошими манерами и следил за собой. Зато вульгарный Де Граммон, неряшливо одевавшийся и грязно ругавшийся, был обожаем своими людьми, умел заставить их подчиняться приказам «без ропота и колебаний».

В романтической литературе многие пираты представлены «благородными разбойниками», но в реальной жизни благородство проявлялось редко: обычно они действовали по принципу «своя рубашка ближе к телу». В атмосфере постоянной грубости и жестокости,

жадности и презрения к смерти — вернее, пренебрежения жизнью, своей и чужой, — сердца отвердевали. В песне о капитане Варде говорится, что он, напившись вдрызг в обществе шлюх, мог пырнуть ножом самого близкого друга. В дальнейшем мы увидим, что близких друзей у «джентльменов удачи», как правило, не было — верить безгранично нельзя было никому.

На больших кораблях с командой из одной—трех сотен матросов один человек уже не мог совмещать обязанности капитана-военачальника и шкипера-навигатора. Назначая шкипера, капитан к тому же подготавливал себе замену на случай своей болезни или смерти, а кроме того, это был способ привлечь на свою сторону какую-нибудь умную — или горячую — голову, отблагодарить за услугу. Когда в 1684 году Лоренсу де Граффу пришлось задержаться в Сан-Доминго (по просьбе губернатора Де Кюсси он несколько месяцев пробыл там, охраняя берега острова для безопасности колонии), он доверил командование своим флагманом «Нептун» шкиперу Бруажу, поручив ему, вместе с их компаньоном Андрессоном, курсировать в районе Кубы. Бруаж присматривал за судном полгода, вплоть до возвращения капитана. Шкипер-флибустьер был еще и лоцманом, как, например, Коули на корабле «Улада холостяка» капитана Джона Кука, а также распределял съестные припасы.

Помощником шкипера был боцман. По традиции, в море команда всегда делилась пополам: одни обслуживали корабль, другие отдыхали; соответственно и шкипер с боцманом исполняли обязанности помощника капитана попеременно. Боцман отвечал за управление палубной командой, за работу с парусами, за постановку корабля на якорную стоянку. Командуя матросами, он использовал особый свисток\*, которым подавал условные сигналы. Если предстояло наказать провинившегося, боцману отводили роль палача. Он должен был

---

\* Боцманский свисток — «морская дудка» — был обнаружен на погибшем в сражении пирате и введен в английском морском флоте. Король Генрих VIII в начале XVI века узаконил форму и правила пользования свистком. Он стал атрибутом власти лорда-адмирала и по королевскому регламенту должен был изготавливаться из 12 унций (340 граммов) золота.

следить и за состоянием снастей, такелажа, корабельного флага, шлюпок и корабельных часов, отвечал за связь с другими кораблями с помощью специальных сигналов и за противопожарную безопасность. На больших кораблях эти обязанности могли распределить на несколько человек, специализировавшихся каждый в своей области.

Если боцман поддерживал капитана, тому, как правило, не приходилось беспокоиться об исходе плавания. Но всё же чересчур перегибать палку в отношениях с командой было чревато бедой. Однажды ночью капитан Джон Филипс услышал странный шум и вышел из каюты на палубу; там команда расправлялась с неудобным боцманом, державшим сторону капитана. Увидев, что заговор раскрыт, Филипса тоже оглушили и сбросили за борт.

Иначе сложились отношения с боцманом у Джона Эванса. Капитану часто приходилось делать боцману замечания, на которые тот отвечал только грубостями, а однажды, зарвавшись, вызвал Эванса на дуэль по пиратскому обычаю, на саблях и пистолетах. Когда корабль бросил якорь вблизи острова Большой Кайман, капитан напомнил боцману о поединке, но тот струсил, за что и был побит палкой. Оскорбленный боцман выхватил пистолет и сразил Эванса наповал, после чего спрыгнул за борт, думая добраться до берега вплавь. Однако матросы спустили шлюпку и выловили его. Убийство капитана настолько возмутило команду, что боцмана готовы были предать самой жестокой казни. Пока высказывались различные предложения на этот счет, канонир выстрелил в него из пистолета, а другой матрос прикончил выстрелом в голову. Осиротевшая команда предложила возглавить ее капитану захваченного судна, которое следовало за пиратами на буксире, — после смерти Эванса он оказался единственным человеком на борту, разбиравшимся в навигации, — однако тот наотрез отказался от такой чести. Пришлось вернуть судно владельцу, а команду распустить. Капитан же сумел привести свой корабль на Ямайку с помощью одного лишь юнги.

Отправляясь в плавание к незнакомым берегам, на корабль могли взять лоцмана, знающего те места. Так,

уходя в свой знаменитый рейд, Фрэнсис Дрейк не имел никаких надежных сведений о Магеллановом проливе, поскольку им уже несколько десятилетий никто не проходил. Неподалеку от островов Зеленого Мыса англичане подстерегли два португальских корабля, и Дрейку улыбнулась удача: он захватил в плен опытного кормчего да Силву. Сначала тот отказывался вести корабль англичан к Бразилии и дальше на юг; пришлось как следует выпороть его, чтобы он стал более сговорчивым. (Впоследствии да Силва проникся уважением к Дрейку за то, что тот интересовался картами, умел обращаться с навигационными приборами и всячески стремился пополнить свои знания в этой области.) В походе лоцман отдавал приказания рулевым\*.

Костяк команды составляли ветераны, следившие за соблюдением традиций и обычаев флибустьеров. Во время военных советов и при выборе капитана их мнение было решающим. Из числа самых опытных моряков выбирали двух—четырёх старших матросов (квартирмейстеров), каждый из которых командовал частью экипажа во время маневрирования или в бою, следя за исполнением приказов капитана, шкипера или боцмана. Порой они были даже более опытными мореходами, чем капитан и шкипер. В 1683 году Эдвард Дэвис, квартирмейстер на корабле «Улада холостяка», был избран капитаном после смерти Джона Кука. Впрочем, основная роль этих людей заключалась в том, что они служили связующим звеном между командой и капитаном, оберегая первую от возможных злоупотреблений последнего. Они следили за тем, чтобы на судно погрузили достаточно провианта, участвовали в распределении добычи и подписании соглашения, устанавливающего правила для каждого флибустьерского похода. В качестве представителей команды они принимали участие

\* Французскому капитану Де Фонтене повезло меньше, чем Дрейку: в 1658 году, подойдя к Буэнос-Айресу на трех кораблях, он решил было разграбить город, но операция сорвалась: лоцман — недавно взятый в плен английский моряк — ошибся, десант высадился в непроходимой болотистой местности и был вынужден вернуться на корабли. Однако Фонтене не слишком расстроился; в дальнейшем он всегда больше полагался на лоцмана и на лотлинь, которым измеряли глубину, чем на карты, и был прав: имевшаяся в его распоряжении португальская лоция оказалась неверной.

в военных советах, тем более что в бою один из них должен был возглавить абордажную команду. Квартирмейстеры не являлись ставленниками капитана — он не мог повлиять на их назначение, а только утверждал выбор команды. В некоторых случаях их мнение значило даже больше, чем голос самого капитана; их называли «капитанами мирного времени». Так, именно старшие матросы решали, как поступить с грузом с захваченного корабля (выбросить ли часть добычи, чтобы разместить другой, более ценный товар), какое наказание определить для провинившегося члена экипажа; они выступали в качестве судей, разбирая споры между членами команды, и были секундантами на поединках.

У капитана мог быть старший помощник — судовладелец или опытный моряк, рекомендованный, например, губернатором, выдавшим флибустьеру «комиссию». Так, Де Граммон в 1683 году был старшим помощником капитана Николааса ван Хорна на «Отважном». Его задачей было возглавить команду во время боя (капитан мог оставаться на своем корабле — это не считалось проявлением трусости), поэтому старпом мог и не являться «морским волком» — был бы храбрым солдатом. Тот же Де Граммон, став, в свою очередь, капитаном «Отважного» в 1684 году, получил в помощники господина д'Юло, два года отслужившего волонтером в королевском флоте и прибывшего на Сан-Доминго вместе с новым губернатором Де Кюсси.

Старший помощник мог быть «правой рукой» капитана только в том случае, если сам не имел никаких амбиций. Иначе он лишь дожидался удобного момента, чтобы предать капитана и возглавить команду самому. Старпом часто становился главой заговора, и если ему удавалось привлечь на свою сторону боцмана и квартирмейстера, капитану было несдобровать. Не везло с помощниками Бартоломью Робертсу: в сентябре 1720 года, напав на караван из сорока двух португальских судов в сопровождении двух военных кораблей, Робертс захватил судно с большим грузом золота и погнался за другим. Пока его не было, Уолтер Кеннеди, командовавший в его отсутствие, сбегал на флагмане, прихватив с собой и груженный золотом пленный ко-



рабль. А в апреле 1721 года другой старший помощник, Томас Анстис, увел судно «Добрая удача», которым управлял. Корсары обеспечивали себе тылы, превращая свою деятельность в семейный бизнес. Так, на корабле Матюрена Габаре лейтенантом был его сын Жан, а младшим лейтенантом — племянник Луи.

Помимо командиров, привилегированным положением на корабле пользовались специалисты: плотник, канонир, судовой врач. Флибустьеры, захватывая судно, старались удержать таких членов команды у себя. Таким образом, например, стал флибустьером Лоренс де Графф — отличный артиллерист, бывший на своем судне старшим бомбардиром.

Хорошие плотники тоже ценились очень высоко, им даже разрешалось не участвовать в рукопашных схватках. Во время сражения, под свист пуль и снарядов, они должны были быстро устранять повреждения корпуса, при шторме укрепляли обшивку корабля. Малейшую течь следовало немедленно заделать. Кроме того, они должны были поддерживать в исправном состоянии мачты, палубы, закупать на берегу качественные материалы, чтобы производить ремонт судна прямо в открытом море, поэтому их освобождали от несения вахт. Во время кренгования плотник брал командование на себя. Инструмент и плотницкие материалы — бруски, доски, пакля — в море были на вес золота, поэтому ключи от его кладовой хранились у старшего помощника или квартирмейстера.

Рядом с каютой плотника находилась каюта мастера парусов, который подчинялся старшему помощнику. Его задачей было приобретать качественную парусину, шить и латать паруса. В море на мастере парусов лежала ответственность за постановку тяжелых, верхних и штормовых парусов, в то время как боцман руководил работами по постановке и уборке легких парусов на нижних реях мачт.

Канониры отвечали за исправность орудий и наводили их во время боя. Пушечный расчет мог состоять из двух-трех человек, которые должны были чистить ствол, заряжать орудие, зажигать фитиль, возвращать пушку на место после выстрела. Англичане славились

тем, что могли производить пять бортовых залпов за пять минут; французы компенсировали низкую скорость стрельбы ее высокой точностью; испанцы были в этом плане довольно неповоротливыми, а креолы ценились за исполнительность. Отдельная команда подносила ядра и порох, открывала и закрывала пушечные порты. Для этой цели использовали одиннадцати-тринадцатилетних мальчишек, которых нередко похищали или заманивали на корабль в порту; их называли «пороховыми обезьянами». В быту это были просто мальчишки на побегушках; на берегу их использовали в качестве лазутчиков и связных. Впрочем, на пиратском судне стадию «пороховой обезьяны» проходили почти все новички, невзирая на возраст.

В команде пиратского судна, ежедневно подвергавшей себя опасностям всякого рода, врачи были необходимы как воздух, поэтому при захвате вражеского корабля судовому лекарю сохраняли жизнь, предлагая присоединиться к победителям или хотя бы оказать помощь раненым пиратам. Как правило, от этого предложения трудно было отказаться. Лишь лекарю разрешалось не подписывать пиратское соглашение (это могло спасти его жизнь и свободу в случае ареста). Как и на суше, обязанности врача зачастую исполнял цирюльник. По большей части ему приходилось извлекать из тел пациентов посторонние предметы, прижигать раны кипящей смолой, ампутировать руки и ноги. Болезни (в том числе венерические) лечили кровопусканием, травами и водкой — иногда в смеси с порохом. Если на корабле не оказывалось настоящего лекаря, на эту должность выбирали любого опытного человека, имевшего хоть какие-то познания в медицине. Был случай, когда врачом избрали корабельного плотника — у него были необходимые инструменты для ампутаций (например, пила), а иногда эти обязанности исполнял кок, сведущий в анатомии, поскольку он умел разделять туши.

Кок редко пользовался уважением команды, о чем свидетельствуют его прозвища: «камбузный жеребец», «ветчинный принц», «сальная тряпка». Кокам завидовали, потому что они сидели в тепле и всегда были сыты, не балуя при этом своих товарищей кулинарными

изысками. На то были объективные причины: во-первых, скудость и однообразие провианта; во-вторых, отсутствие необходимых навыков, поскольку заниматьсястряпней часто поручали раненому или увечному, который уже не был годен ни на что другое, но и с котлами раньше дела не имел. Нередко корабельный повар являлся осведомителем капитана, что не способствовало его популярности. Впрочем, завидовать было особенно нечему, если учесть, в каких условиях приходилось работать коку: копать в гниющих и кишаших насекомыми и личинками продуктах в тесном и вонючем камбузе у огромного, пышущего жаром котла. Зачастую коками делали негров. Во время плавания коку выделяли помощников, в чьи обязанности входили поддержание огня в очаге и переноска продуктов. Во время боя кок участвовал в сражении наряду со всей командой.

Пищу делили бачковые: они получали для своей части команды недельный рацион, который хранили под замком, и к обеду выдавали каждому его долю. Ежедневную порцию мяса, выделенную на каждый бачок и помеченную биркой, опускали на камбузе в медный котел с кипящей водой; через определенное время кок доставал ее из бульона вилами, и бачковой делил мясо на куске парусины, расстеленном на палубе. Точно так же поступали с пудингом, который варили в парусиновой сумке, замешав на воде тесто из муки, сахара и топленого сала.

Капитан флибустьеров ел за общим столом ту же пищу, что и вся команда; только самому авторитетному и почитаемому вожаку могли приготовить и подать особое блюдо. На корсарских судах офицеры питались отдельно.

Нередко после захвата торгового корабля изголодавшаяся команда первым делом бросалась к трюмам, надеясь разжиться свежими продуктами и ромом. Питание во многом зависело от капитана: так, Жан Барт старался подкормить своих людей хорошим голландским сыром. Во время каботажного плавания можно было чаще пополнять запасы пресной воды и брать на борт фрукты, например яблоки (неплохое средство от анемии) или бананы и манго, если поход проходил в

южных широтах. С XVIII века, уходя в море, стали запаса́ться лимонами — проверенным средством от цинги. Ром пили не только в чистом виде, но и делали коктейль «Удар дьявола»: смешивали его с бренди, чаем, соком лимона и сдабривали корицей, гвоздикой, сушеными травами. Это пошло валило с ног даже самых крепких, а потому применялось судовыми врачами в качестве анестезии.

На корсарских и каперских кораблях имелся писарь, который должен был составлять опись захваченного имущества во избежание его разграбления. Кроме того, в команду входил унтер-офицер, обязанностью которого было отвести захваченное судно в порт для продажи, а на фрегатах служил надзиратель, следивший за поведением экипажа и обязанный предотвращать всякого рода инциденты и злоупотребления.

Экипаж корсарских и торговых судов собирали на молитву под руководством судового священника по утрам и перед ночной вахтой, молились также и перед едой. Рассказывают, что капитан Бартоломью Робертс пытался уговорить плененного священника остаться на его судне, чтобы спасти души пиратов, а когда тот отказался, высадил его в ближайшем порту целым и невредимым. Капитан Даниэль попросил судового священника, оказавшегося на захваченном судне, отслужить обедню на борту своего корабля. Воздвигли алтарь, началась служба, но тут один из матросов повел себя неподобающим образом. Капитан одернул его, но услышал в ответ богохульства. Тогда он выхватил пистолет и прострелил святотатцу голову. Тело убитого выбросили за борт, а священнику подарили несколько ценных вещей и раба. Каким бы странным это ни показалось, флибустьеры в большинстве своем были набожны. Долю добычи, отобранную в наказание у пирата-клятвопреступника, могли пожертвовать какой-нибудь часовне. Перед боем команда становилась на колени и молилась о его счастливом исходе; то же самое делал экипаж потенциальной жертвы — только он молился уже о спасении. Если в схватке удача оказывалась на стороне флибустьеров, о всяком христианском милосердии бывало забыто, но не о «долге» перед Богом и Пресвятой Девой. Так, в «Пу-

тешествии на Карибские острова» отец Лаба\* вспоминает о мессе, которую ему довелось служить по просьбе флибустьерского капитана Пинеля. Шестипушечный корвет, которым он командовал, захватил у Барбадоса два английских корабля с богатым грузом, с двенадцатью и восемнадцатью пушками на борту. Перед боем капитан дал Богу обет отслужить мессу в случае удачи. Утро ушло на исповедование флибустьеров; затем священник под барабанный бой и звуки труб освятил три больших карава хлеба, принесенные капитаном и офицерами. После этого корвет и два захваченных корабля, стоявшие на якоре в виду церкви, произвели залпы из всех орудий. После мессы пропели католический гимн *Te Deum*, каждый причастившийся моряк зажег восковую свечу и пожертвовал церкви монету в 30 солей или один эку.

Зато Мишель де Граммон был безбожником и открыто заявлял, что не поверит в ангелов и демонов, пока не увидит их собственными глазами. Голландец Клаас Компаан по прозвищу Гроза морей, отправляясь в плавание, приказал выбросить за борт Библию, Псалтырь и вахтенный журнал, чтобы совесть не мешала «работать», а англичанин Льюис считал своим покровителем не Бога, а дьявола, которому ежевечерне молился.

Фрэнсис Дрейк, считавший, что внешний блеск укрепляет авторитет, взял с собой в поход к Южным морям пажа (своего двоюродного брата Джона), раба-негра, лакея, а в дополнение к полагающимся по штату трубачу и барабанщику нанял еще трех музыкантов, которые должны были услаждать его слух и поднимать настроение команде. Он был не единственным меломаном среди «пенителей морей»: Лоренс де Графф брал в море скрипки и трубы, игрой на которых любил развлечь себя и других. Музыканты были и в команде Бартоломью

---

\* Жан-Батист Лаба (1663—1738) — миссионер-доминиканец, ученый, инженер и писатель. В 1694—1696 годах жил на Мартинике, побывал на Гваделупе и Доминике, посетил все колонии на Антильских островах — французские, голландские и английские — от Гренады до Эспаньолы, укрепил защитные сооружения Гваделупы и участвовал в боях во время нападения на остров британцев в 1704 году. Он был ярким защитником рабства и сам имел рабов. В креольском наречии, распространенном на Мартинике, слово «перлаба» («отец Лаба») до сих пор означает злого духа.

Робертса. Бывало, что они играли во время трапез, а в безветренную погоду на палубе устраивали танцы. Во время сражения звуки труб и барабанов должны были поднимать боевой дух нападавших и деморализовывать врага.

Основной экипаж делился на матросов, юнг и «пороховых обезьян», первые две категории ставили и убирали паруса, выполняли маневры под руководством боцмана, а представители последней занимались уборкой на судне, помогали коку готовить еду, следили за состоянием канатов и исполняли обязанности, о которых было сказано выше. На небольших корсарских судах служили только матросы и юнги. Во Франции мальчики-юнги должны были помогать на камбузе и наводить порядок в трюме, где перевозилось вино. Из регионального слова *gourmète* (юнга) со временем возникло общефранцузское *gourmet* (знаток вин). На корсарских кораблях существовала отдельная абордажная команда; пираты же были одновременно и матросами, и солдатами.

Слово «матрос» происходит от голландского *matteenoot* — «товарищ по ложу». В былые времена морякам приходилось делить один гамак на двоих: пока один нес вахту, другой мог поспать. Выбрать себе такого напарника — всё равно что выбрать жену: матросы поддерживали друг друга «в горе и в радости, в болезни и в здравии, в богатстве и в бедности». Если один заболел или был ранен, другой ухаживал за ним, а имущество умершего напарника доставалось по наследству оставшемуся в живых. Рассказывали даже, что если один женился, то второй подменял его на вторую ночь на брачном ложе. Впрочем, зачастую мужская дружба переходила в более нежные чувства: хотя за мужеложство на пиратских кораблях сурово карали, истребить его не удавалось. Эсквемелин был любовником грозного Олоне, сам Генри Морган не чурался гомосексуальных контактов.

«Женщина на корабле — к несчастью» — эта примета родилась, скорее всего, потому, что присутствие представительницы слабого пола неминуемо вызвало бы ссору между претендентами на ее благосклонность, поэтому женщины обычно тщательно маскировали свою

половую принадлежность и носили мужское платье. Так поступала, например, законная жена капитана Бира, уроженка Ямайки, вышедшая за него замуж в Гаване в присутствии губернатора Мунибе. Известная пиратка Анна Бонни тоже сначала рядилась мужчиной и называла себя Адамом Бонни. Когда один член экипажа обнаружил, что «Адам», оказывается, женщина, она хладнокровно его убила. В Нью-Провиденсе Анна повстречала Марка Рида, который на самом деле был девушкой — Мэри Рид, и близко с ней сошлась. Мэри в 13 лет сбежала из дома и под видом мальчика поступила юнгой на корабль. Позже она успела повоевать во Франции и Голландии — в пехоте и кавалерии. Когда Мэри попала на борт корабля «Ревендж» («Мсть»), Анна уже была подругой капитана Джона Рэкема по прозвищу Ситцевый Джек; тот принял Мэри за мужчину и даже чуть не перерезал ей горло из ревности. Впрочем, вскоре Мэри перестала скрывать свой пол, и обе женщины теперь носили то женское, то мужское платье. В 1720 году губернатор Багамских островов отрядил несколько военных кораблей для поимки Ситцевого Джека, но тот продолжал заниматься разбоем. Одним из кораблей, принадлежавшим Чидли Байярду, бывшему любовнику Анны, командовал капитан Хадсон. Ей удалось соблазнить Хадсона и упротить его взять ее на борт. Там она подсыпала ему в питье сонного зелья, избежав тем самым ночи любви, после чего смочила водой все пушечные фитили и вернулась к пиратам. На следующий день «Ревендж» атаковал судно Хадсона, которое не смогло вести огонь. Команда сдалась без боя, единственной жертвой стал сам капитан: Мэри убила его из ревности.

Разгромить шайку Джона Рэкема удалось капитану Чарлзу Барнету, посланному губернатором Ямайки. Перепившиеся пираты почти не сопротивлялись, чего нельзя сказать про обеих женщин: они отчаянно дрались почти час. По легенде, Анна навестила Ситцевого Джека в тюрьме перед повешением и сказала ему: «Если бы ты сражался, как мужчина, то не умер бы, как собака». Женщины избежали петли, объявив, что беременны; Мэри Рид умерла в тюрьме от лихорадки, а Анна Бонни вышла на свободу — и пропала. По одному из предполо-

жений, она стала... капитаном Бартоломью Робертсом. В самом деле, этот человек вел себя довольно необычно для пирата: всегда был изысканно одет, носил дорогие украшения, обладал прекрасными манерами, спал один в своей каюте, не употреблял спиртного, имел каллиграфический почерк, никогда не бывал небрит, любил классическую музыку и велел своим людям в случае, если он погибнет в бою, сбросить его тело в море, что и было исполнено. Правда, хронологически эта версия не подтверждается.

К тому времени уже отгремела слава другой известной пиратки — ирландки Грейс О'Мейл (1530—1603), не пытавшейся скрывать свой пол. Еще до замужества она встала во главе семейного клана, убив на поединке младшего брата, и пиратствовала в северных морях. Затем она вышла замуж за пирата Доннела Икотлина, предводителя грозного клана О'Флагерти, а после его гибели во время очередного налета возглавила и его клан, и его флот. Четыре десятка лет она разбойничала, лично руководя командой во время абордажных боев, под ее началом находилось до тридцати галер. Ее вторым мужем стал предводитель береговых пиратов Южной Ирландии Ричард Берк по прозвищу Железный Дик, но этот брак вскоре распался, а люди Грейс захватили замки Берка. Когда добычей пиратов стали два английских судна, перевозившие золото казны, против ирландки отправили карательную экспедицию под командованием... Железного Дика! Силы были неравны, и Грейс предпочла сдаться, чтобы не губить своих людей. Проведя в тюрьме около полутора лет, пока шло следствие, она сумела бежать, подкупив стражу. За ее голову назначили награду, но в бою взять Грейс не удалось; ее выдал бывший капитан одной из галер, разжалованный атаманшей за какую-то провинность. Предателя закололи кинжалом в собственной постели, но Грейс грозила виселица. Она пообещала королеве Елизавете утихомирить восстания в Ирландии, и та отпустила ее на свободу, взяв в заложники двух ее детей. Мятежи действительно утихли, и королева вернула пиратке часть состояния и детей и предложила поступить в королевский военный флот. Даже этой суровой женщине не были чуж-



ды романтические чувства: она влюбилась в одного из своих пленников, кастильца, который несколько лет участвовал в ее походах. Умерла она в родовом замке. По красивой легенде, кастилец тайно похитил ее тело, погрузил на баркас и вышел в море...

Команды корсарских и флибустьерских кораблей часто были интернациональными, но скорее в силу обстоятельств, чем в утверждение неких принципов братства народов. Во Франции существовало строгое правило, согласно которому экипаж корсарского судна должен на  $\frac{2}{3}$  состоять из французов и подчиняться французским офицерам.

Англичане и французы далеко не всегда ладили друг с другом, что приводило к срыву многих предприятий. Давнее соперничество между двумя этими народами иногда сглаживала принадлежность к одному вероисповеданию: французские протестанты, подвергавшиеся гонениям на родине и в свое время обращавшиеся за покровительством к английскому королю, эмигрировали в Америку. Протестантами были, в частности, Пьер Лагард, боцман на корабле Де Граммона, и Моисей Воклен. Вера была дополнительным доводом в сведении счетов с католиками-испанцами. Впрочем, в 1670—1680-х годах увеличилось число французских флибустьеров-католиков, которые без труда находили общий язык с ирландцами и англичанами, воспитанными в католической вере и подвергшимися гонениям во времена Кромвеля.

В 1669 году Генри Морган, получив при помощи губернатора Ямайки 36-пушечный корабль, поехал на Эспаньолу, чтобы добыть что-нибудь еще. Здесь стоял такой же 36-пушечный корабль, принадлежавший французским морским разбойникам. Он вышел из Сен-Мало для торговли с испанцами в Америке, но, оказавшись в Карибском море, его экипаж переменял свое намерение и, раздобыв каперское свидетельство, принялся досаждать испанцам при поддержке французских флибустьеров с Тортуги. Морган хотел присоединить этот корабль к своему флоту, но французы отказались. Дело в том, что незадолго до описываемых событий они, испытывая недостаток в провианте, силой захва-

тили припасы на английском корабле и дали в том расписку, а теперь боялись наказания. Морган старался их успокоить, но так и не смог привлечь на свою сторону офицеров. Простые же матросы хотели перейти к нему в надежде на добычу и сообщили, что их капитан бросил якорь на острове Куба, где выхлопотал себе каперский патент против англичан. Узнав об этом, Морган учтиво пригласил капитана и офицеров пожаловать к нему на обед; едва они ступили на палубу, как были схвачены за намерение бороться с британскими подданными. На созванном после этого военном совете Морган объявил всем флибустьерам свой план: плыть на остров Савону (ныне Доминиканская Республика) и захватить ожидаемый из Испании богатый флот. Предложение было принято с большим воодушевлением, на кораблях палили из пушек и пьянствовали, пока не упились вусмерть. Неожиданно корабль взлетел на воздух, 320 англичан и пленные французы погибли: одних разорвало на куски, другие утонули, поскольку были пьяны до бесчувствия. Спаслись только три десятка человек, включая Моргана, которые находились в большой каюте, далеко от пороховой камеры. Оставшиеся в живых принялись вылавливать трупы погибших, чтобы снять с них кольца и другие ценные вещи. Англичане уверяли, что корабль из мести взорвали пленные французы. В бумагах, которые при них нашли, англичане объявлялись врагами французской нации, щадить которых грешно. Этого для Моргана было достаточно: он с остатками команды овладел французским кораблем и отправил его вместе с экипажем на Ямайку.

В 1668 году тот же Генри Морган напал на Пуэрто-дель-Принсипе на Кубе во главе большой команды, состоявшей из англичан и французов. При дележе добычи в 50 тысяч пиастров золотом и серебром среди участников операции каждому досталась незначительная сумма — настолько многочисленными были «пайщики». Они начали ссориться, и случилось так, что англичанин убил француза. Все немедленно схватились за оружие, разделившись по национальному признаку, но Морган предотвратил бой «стенка на стенку», повелев заковать убийцу в цепи, и торжественно обещал предать его суду

на Ямайке. Страсти улеглись, но большая часть французов погрузилась на один из кораблей и отплыла. Морган пожелал им счастливого пути, на прощание еще раз обещал, что убийца будет наказан, и сдержал слово: по прибытии на Ямайку состоялся суд и виновный был повешен. Тем не менее французы, хотя и были удовлетворены, предпочли действовать самостоятельно, избрав себе вожака из числа соотечественников. Во время похода Моргана к Панаме в 1670 году только треть флибустьеров составляли французы, остальные были англичанами.

Историк Дэвид Кордингли опубликовал исследование, в котором приводит следующие данные: в 1715—1725 годах среди пиратов Карибского бассейна 35 процентов составляли англичане, 25 — выходцы из американских колоний, 20 — выходцы из вест-индских колоний (в основном Ямайки и Барбадоса), 10 — шотландцы, 8 процентов — ирландцы. Остальные 2 процента приходились на представителей других национальностей — шведов, голландцев, французов и испанцев. Большинство пиратов происходили из крупных портовых городов: Лондона, Бристоля, Лейта, Сванси, Бостона, Нью-Йорка или Чарлстона. В начале XVIII века пираты были преимущественно молодыми людьми — их средний возраст составлял 27 лет. И это неудивительно, так как от моряков парусного флота требовались выносливость, хорошая физическая форма и ловкость.

Самые опытные моряки владели несколькими языками, но грамотных было крайне мало. По свидетельству Эсквемелина, «пираты говорили на странном англо-франко-голландском жаргоне». На любом пиратском корабле от четверти до трети экипажа составляли негры — бывшие рабы, заслужившие свободу тем, что служили флибустьерам, — и мулаты. После разгрома Бартоломью Робертса его команду предали суду в Гане: 70 чернокожих пиратов вновь стали рабами. Множество флибустьеров были креолами, родившимися на Малых Антильских островах, Барбадосе, Бермудских островах и в Новой Англии. Бывало, что в походе участвовали и индейцы. «У них чрезвычайно зоркие глаза, и они за-

мечают парус в море раньше, чем мы, — писал в своих воспоминаниях капитан Уильям Дампир. — Когда они находятся среди приватиоров, то узнают, как пользоваться ружьями, и оказываются очень меткими стрелками. Они ведут себя дерзко в сражении и никогда не отступают и не отстают... Мы всегда считались с их мнением, позволяя идти туда, куда они хотели». Англичане поддерживали взаимно уважительные отношения с индейцами Москитового берега\*, и те не только переняли их одежду, но и просили дать им европейские имена.

Перед тем как отправиться в поход, когда судно было просмолено, все ремонтные работы закончены, а провиант загружен, команда собиралась вместе, чтобы решить, «куда держать путь и на кого нападать», подписывала соглашение (*chasse-partie*), в котором были определены правила дележа добычи, поведения на корабле и взаимоотношений между членами экипажа, и клялась на Библии (или на топоре) соблюдать их. Подписи располагались по кругу, чтобы нельзя было установить никакой иерархии. Как правило, такой договор разрабатывался с участием шестерых самых уважаемых членов команды. Вот, например, свод правил, действовавших на корабле Бартоломью Робертса.

Каждый член команды обладает равным голосом в текущих делах. Он имеет равное право получать свежий провиант или крепкие напитки, захватываемые в любое время, и пользоваться ими вдоволь, если только из-за нехватки провианта не будет решено урезать порции ради общего блага.

Каждый член команды сможет строго по очереди взойти на борт захваченного судна, поскольку сверх своей доли имеет право на смену одежды. Но если он обманет команду, утаив хотя бы один реал из взятой посуды, драгоценностей или денег, его высадят на необитаемый остров. Укравшему у своего товарища отрежут нос и уши и высадят на берег, где ему придется несладко.

Запрещается играть на деньги — и в кости, и в карты.

---

\* Москитовый берег (Берег москитов) — атлантическое побережье современной Никарагуа, получившее название от племени населявших его индейцев москито.

Огни и свечи полагается тушить в восемь часов вечера, и если кто-нибудь из команды захочет выпить позже этого часа, пусть сидит на открытой палубе, не зажигая огня.

Каждый обязан чистить свое оружие, саблю и пистолет и держать их всегда наготове.

Мальчишки и женщины не допускаются на корабль. Если кто соблазнит женщину или проведет ее на корабль переодетой, то будет предан смерти.

Сбежавший с корабля во время сражения будет предан смерти или высажен на необитаемый остров.

Драки на борту корабля не допускаются, любая ссора должна быть улажена на берегу поединком на саблях или на пистолетах следующим образом: по команде квартирмейстера каждый из поединщиков, поставленных спиной к спине, должен повернуться и выстрелить. Если кто-либо этого не сделает, квартирмейстер выбьет оружие из его рук. Если оба промахнутся, то должны вытащить сабли, и тот, кто прольет первую кровь, будет объявлен победителем.

Никто не может изменить свой образ жизни, пока не получит долю в тысячу фунтов. Каждый, кто станет калекой или потеряет руку или ногу на службе, получит 800 пиастров из общей кассы, а за менее тяжкие увечья — соответствующую сумму\*.

Капитан и квартирмейстер получают по две доли от приза, старший канонир и боцман — по полторы доли, все остальные командиры — по одной доле с четвертью, а прочие джентльмены удачи — по одной доле.

Музыканты могут отдыхать по воскресеньям по праву, а во все остальные дни — только с особого позволения.

Регламенты, действовавшие на судах под командованием других капитанов, сообщают нам дополнитель-

---

\* В XVII веке на Антильских островах действовали следующие «расценки» за увечья: потеря обоих глаз — две тысячи пиастров или 20 рабов; утрата обеих ног — 1500 пиастров или 15 рабов; утрата правой руки — 600 пиастров или шесть рабов; утрата левой руки — 500 пиастров или пять рабов; утрата одного глаза приравнивалась к потере одного пальца и оценивалась в 100 пиастров. За огнестрельную рану полагалась компенсация в 500 пиастров или пять рабов. Парализованную руку приравнивали к потерянной.

ные подробности о нравах и обычаях флибустьеров. Капитан Джон Филипс (о его трагической гибели мы уже упоминали) требовал от команды следующее:

Каждый должен повиноваться приказам; капитан получает полторы доли от каждого приза, шкипер, плотник, боцман и канонир — одну долю с четвертью.

Любой, кто станет подбивать к побегу или держать что-либо в секрете от команды, будет высажен на необитаемый остров с бочонком пороха, бочонком воды, ружьем и запасом пулю.

Любой, кто украдет что-либо дороже одного пиастра или станет играть на деньги, будет высажен на необитаемый остров или застрелен.

Тот, кто подпишет соглашение без одобрения команды, подвергнется такому наказанию, какое установят для него капитан и команда.

Затеявшего драку ждет «закон Моисея» — 40 ударов без одного плетью по голой спине\*.

Тот, кто станет щелкать курком или курить табак в трюме без колпачка на трубке или держать зажженную свечу без фонаря, подвергнется такому же наказанию.

Не поддерживающий своего оружия в чистоте и боеготовности или не исполняющий своих обязанностей лишится своей доли и подвергнется другому наказанию, по выбору капитана и команды.

Лишившийся сустава во время боя получит 400 пиастров, ноги или руки — 800.

При встрече с порядочной женщиной тот, кто возьмет ее силой, будет убит на месте\*\*.

Следует сказать несколько слов о таком специфическом пиратском наказании, как высаживание на необитаемый остров. Чаще всего для этой цели выбирали бесплодный скалистый утес, на котором практически не было шансов выжить, и наказанному оставалось только

\* Назначение тридцати девяти ударов всегда признавалось проявлением гуманности, тогда как наказывать сорока ударами, как Понтий Пилат, считалось верхом жестокости. Правда, и этого количества ударов вполне хватало для того, чтобы преступник умер. Считалось, что если после сорока ударов истязаемый остался жив, то он невиновен и может убить палача, так что обычно сорок ударов становились смертельными.

\*\* Под «порядочной женщиной» надо понимать европейку: на негритянок, мулаток и индианок это правило не распространялось.

застрелиться. Поскольку такую меру применяли только пираты, то даже если высаженного на остров подбирал капитан мирного корабля, тому оставалось жить недолго — до прибытия в ближайший крупный город, где его ждали суд и виселица. На острове могли оказаться несколько человек, о чем, собственно, и говорится в известной песне, приведенной Р. Л. Стивенсоном в романе «Остров сокровищ»: «Пятнадцать человек на сундук мертвеца». «Сундук мертвеца» — название крошечного (по некоторым данным — 10×20 метров) каменистого островка в Карибском море в районе Кубы. На него-то и высадили, в числе других пиратов, поднявших мятеж на корабле, реально существовавшего Билли Бонса. Каждому из обреченных вручили пресловутую бутылку рома да еще бросили на берег связку абордажных сабель, чтобы им было чем перебить друг друга. Источников пресной воды на острове не было, зато водились змеи. Через месяц капитан корабля вернулся к острову, думая найти там высохшие трупы, однако увидел своих бывших товарищей живыми: они научились собирать ночную росу в куски парусины, при отливе ловили между кораллами крабов и черепах и ели змей, высушив их на солнце.

Двадцатисемилетний Александр Селькирк, прообраз Робинзона Крузо, попал в похожую историю, хотя и не был поставлен в столь жесткие условия. Вспыльчивый шотландец (Селькирк подался в пираты, чтобы избежать наказания за убийство отца-алкоголика) не ладил с новым капитаном корабля, на котором он был штурманом. Когда судно «Сэнк Пор», входившее в состав флотилии Уильяма Дампира, подошло в 1704 году к острову Мас-а-Тьерра из архипелага Хуан-Фернандес, в 650 километрах от берегов Чили, чтобы набрать пресной воды, Селькирк, в очередной раз повздоривший с капитаном Страдлингом, отказался плыть с ним дальше. По его мнению, корабль находился в очень плохом состоянии и требовал срочного ремонта. Капитан был с ним не согласен и воспользовался случаем избавиться от непокорного штурмана. Селькирку позволили взять с собой личные вещи, навигационные приборы и Библию, а корабль отчалил от берега и... затонул, не доб-

равшись до следующей стоянки. Остров Мас-а-Тьерра был пиратской пристанью, и Селькирк рассчитывал пробыть на нем недолго. Однако ему не повезло: в следующие четыре года мимо острова проходили только испанские суда, а первое британское судно появилось у его берегов только спустя 52 месяца...

В правилах, действовавших на других кораблях, варьировались только нормы дележа добычи и размеры суммы, выплачиваемой за увечья. Например, юнги получали половинную долю, а новички, участвовавшие в походе в первый раз, — совсем немного; остаток шел в общую кассу. Кроме того, встречается еще несколько условий: морякам не разрешалось покидать корабль и ночевать на берегу под страхом смертной казни. Во время abordaja было запрещено напиваться, прежде чем корабль будет полностью захвачен: застигнутый пьяным в ходе боя рисковал быть казненным, если останется в живых. Проявивший трусость в бою мог лишиться своей доли.

Впрочем, правила пиратов предусматривали не только наказания, но и поощрения. Так, капитан Джордж Лоутер обещал «тому, кто первым заметит парус» потенциальной жертвы, лучший пистолет или ружье, какие только окажутся на борту. Перед походом на Панаму в 1670 году была назначена «премия» в 50 песо тому, кто первым водрузит флаг над вражеской крепостью. Рискующие жизнью ради общего дела могли получить вознаграждение в 200 песо сверх своей доли, а во время коллективных походов команде, которая первой захватит в море испанское судно, выделяли премию в тысячу песо из общей добычи.

Отношение пиратов к деньгам было особым: по сути, они занимались своим ремеслом ради денег и только деньги могли позволить им расстаться, наконец, с этим промыслом. Жалованье они не получали, поэтому лишь удачный захват добычи мог покрыть расходы и позволить разжиться кое-какими деньгами. (Наказанием за нарушение дисциплины было отстранение от участия в экспедиции, то есть лишение доли добычи.) В то же время флибустьеры могли в одночасье спустить добытое ценой риска для жизни и вновь попасть в эту кабалу.



Эксквемелин перевозносит принципы пиратского «братства»: «Тому, у кого ничего нет, сразу же выделяется какое-либо имущество, причем с уплатой ждут до тех пор, пока у неимущего не заведутся деньги». Сам он после освобождения от трехлетнего узаконенного рабства остался гол как сокол, из-за чего и был вынужден сделаться флибустьером. И далее: «После того как корабль захвачен, никому не дается право грабить имущество, посягать на товары в его трюмах. Вся добыча — будь то золото, драгоценности, камни или разные вещи — делится впоследствии поровну. Чтобы никто не захватил больше другого и не было никакого обмана, каждый, получая свою долю добычи, должен поклясться на Библии, что не взял ни на грош больше, чем ему полагалось при дележе. Того, кто дал ложную клятву, прогоняют с корабля и впредь никогда не принимают...»

Бывало, что призы, захваченные флибустьерами, накапливались в течение нескольких месяцев, прежде чем дело доходило до дележа, так что искушение присвоить какую-либо нужную вещь или золото было велико. Часть добычи в виде денег, золота или рабов поступала в своего рода «кассу социального страхования», из которой выплачивались пособия получившим увечья в бою. Захватив красивую женщину, флибустьеры бросали жребий, и выигравший имел на нее право, как на жену.

Дележ награбленного производили на островках южнее Кубы и на острове Ла-Вака. Худые суда либо отпускали, либо сжигали, богатые и добротные забирали себе и отводили в Порт-Ройал, на Тортугу или в Пти-Гоав на Эспаньоле.

В литературе есть описание «проверки на честность» после флибустьерского похода на Панаму: «Все флибустьеры собрались на сход. Каждый дал клятву, что ничего не скрыл от остальных. После этого все разделись. Бросив одежду перед собой, флибустьеры терпеливо ждали, пока доверенные от каждого отряда перетряхивали их платье. Той же участи подвергся сам Морган и все командиры пиратских отрядов». Но, с другой стороны, само существование подобных процедур и пунктов регламента указывает на то, что у пиратов были основа-

ния не доверять друг другу, ведь большинство «джентльменов удачи» были вовсе не джентльменами — во всех смыслах этого слова. На английских кораблях хищение казенного имущества и личных вещей товарищей по команде было обычным делом. Правда, для опытных моряков вычислить вора из новобранцев не составляло труда: матросы хранили свои личные запасы в мешках, которые завязывали прямым узлом; вор, стащив чужие галеты, снова завязывал мешок, но это было «похоже, да не то же» — такой узел называли «воровским».

За кражу полагалось наказание «кошками», причем не простыми, а «воровскими». Это были девятихвостые плетки длиной два фута (примерно 61 сантиметр), с «кровавыми узлами» на концах, которые еще называли «капитанскими дочками». Для лучшего эффекта их вымачивали в морской воде или моче. Обычно решение о таком жестоком наказании принималось всей командой, за исключением тех случаев, когда оно было предусмотрено пиратским кодексом. Провинившегося привязывали за кисти рук к решетчатому люку, который вертикально ставили на шканцах, или к стволу пушки. Как правило, при этом вдоль обоих бортов выстраивали всю команду корабля и боцман под барабанный бой наносил удары «кошкой» по голой спине наказываемого. Число ударов исчислялось дюжинами. В зависимости от проступка человек мог получить от одной до двенадцати дюжин. Обычно после третьего удара на спине выступала кровь, так как узлы, туго затянутые на концах косичек «кошки», прорезали кожу. После первой дюжины ударов окровавленные косички «кошки» слипались в один жгут и удары становились нестерпимыми, матросы теряли сознание и умирали от болевого шока.

По тяжести преступления к воровству приравнивалось вероломное убийство. Уличенный в нем должен был сам выбрать, кто из команды его умертвит. Впрочем, пиратский суд выслушивал обвиняемого и проводил расследование; если выяснялось, что нападение было совершено не сзади и жертва имела возможность зарядить свое оружие и изготавиться к бою, убийцу прощали.

В тот же разряд преступлений попадало дезертирство: покинувший товарищей мог либо украсть у них

часть добычи, либо, что еще хуже, стать доносчиком и поставить под угрозу их жизни и свободу. Вот описание пиратского суда из рукописи, переведенной русским лингвистом и путешественником XVIII века Ф. В. Каржавиным: «...Пока все были пьяны, Гарри Гласбай, человек трезвый, шкипер на судне “Королевская фортуна”, с другими двумя единомышленниками отставали от него потихоньку, однако он (Бартоломью Робертс. — *Е. Г.*) скоро узнал о сих беглецах, послал отряд в погоню за ними, и они все трое были пойманы и приведены назад; по делу немедленно отданы под суд. Когда все были готовы и капитан Робертс сел в президентское кресло, позвали виновных в прихожую, где стояла большая чаша с пуншем на столе, с разложенными трубками и табаком; когда суд открылся, им было прочитано обвинение. Закон, сочиненный пиратами, был весьма строг, и уже собирали голоса на приговоре к смерти; как, выпивши по другому стакану, узники стали просить об остановке сего суждения. Но преступление их найдено столь великим, что сидящие не приняли их просьбы; вдруг некто Валентин Стурдибак прибежал наверх, говоря, что он имеет предложить нечто суду в пользу одного из узников, и клялся притом, что он знает его давно за честного человека, и не хуже всех других тут присутствующих, и что имя ему Гласбай. “Клянусь, — говорил он, — что он не умрет, и черт меня возьми, ежели придется ему умереть”. Проговоря сии слова, вынул из кармана заряженный пистолет и приставил его к груди одного из судей, который, видя сие толико сильное доказательство, заговорил, что он Гласбая не находит виноватым, прочие все согласны были с его мнением. И положили, что сам закон Гласбая оправдывает... А другие два по тому же закону осуждены на смерть, и только сделана им та милость, что позволено им выбрать четверых товарищей, которые бы их расстреляли...»

Убийцу привязывали к трупу его жертвы и сбрасывали за борт. Ожидание смерти — которое, как известно, хуже самой смерти — можно было продлить, привязав казнимого к столбу во время отлива.

На борту кораблей баскских корсаров моряка не могли приговорить к смерти, как бы велика ни была его

вина. Это не способствовало повышению дисциплины. С другой стороны, телесные наказания применялись широко, а у французских басков существовал и жестокий «обряд посвящения»: новичка привязывали к мачте и били кнутом.

Однако некоторые наказания — например килевание — были равнозначны смертной казни. Под днищем судна пропускали канат, привязывали к нему виновного и протаскивали под килем от борта до борта или вдоль киля — от носа до кормы, если судно было небольшим. Эту операцию могли повторить несколько раз. Не следует забывать, что днище корабля обрастало слоем ракушек с острыми краями, которые обдирали тело захлебывающейся жертвы. Столь же жестокой карой было купание с реи, только нарушителя не протаскивали под килем, а погружали головой в воду на канате, пропущенном через блок на ноке рея.

Наказания водой были не единственными. За кражу у товарища виновному связывали кисти рук, потом вставляли между ними палку и закручивали веревку до тех пор, пока не сломаются кости запястий, после чего изгоняли из команды. Нарушителя дисциплины привязывали к стене высоко над палубой во время качки; амплитуда колебаний была такова, что даже самым стойким к морской болезни становилось дурно. За мелкие нарушения могли оштрафовать, но порой к штрафу добавлялось и более серьезное наказание. Совсем невесело было очутиться в затхлом сыром трюме вместе с крысами, прикованным цепью.

Английский капитан Эдвард Лоу, действовавший уже на закате золотого века пиратов Карибского моря и к 1724 году перебравшийся к Азорским островам, вошел в историю как изощренный садист. Однажды капитану не понравилась еда; кока привязали к мачте одного из захваченных суденышек и сожгли вместе с кораблем. Когда зверства Лоу перешли все границы, команда высадила его на необитаемый остров.

Жестокие наказания имели повсеместное распространение во флоте, поэтому нельзя сказать, что только пираты были изобретательными мучителями. Некоторые капитаны-корсары даже предстали перед судом

за жестокость по отношению к экипажу. С пленными они тоже не церемонились. Так, в 1678 году разразился скандал, который чуть не привел к войне между Францией и Англией: французские корсары захватили семь английских кораблей, разграбили их и отвели в Шербур. Захват кораблей нейтральной державы расценивался как пиратство, поэтому французы принудили английских матросов заявить, что они... голландцы (в то время Франция была с Голландией в состоянии войны): по приказу шевалье де Бомона несчастных привязали к мачтам, обернули им руки фитилями и подожгли. Однако, сойдя на землю, моряки подали в суд, подкрепив свои заявления свидетельствами врачей, которые перевязывали им раны. Корсаров заочно приговорили к смерти, но тем дело и кончилось.

У попавших в руки пиратов не было шансов воззвать к суду. С европейцами разбойники по большей части поступали гуманно: тех, кто не сопротивлялся, отпускали, оставив двух-трех человек, за которых можно было получить выкуп либо использовать в качестве специалистов или слуг; тех же, кто отчаянно сражался, лишали всего имущества. Врагов, пытавшихся уничтожить свой корабль во время боя, вешали, но позднее казнь заменили поркой.

В 1688 году французский капитан Массерти предложил испанскому губернатору обменять пленных на провиант, однако тот отказался вступать в сделку с флибустьерами. «Мы удовлетворились тем, что отрубили головы двоим, а остальных отправили с письмом к губернатору, сообщив ему, что не мы, а он повинен в смерти этих людей, ведь ему ничего не стоило спасти им жизнь», — записал капитан в своем дневнике.

Захватив торговое судно, флибустьеры спрашивали у матросов, хорошо ли обращался с ними их хозяин. Если, по их словам, капитан любил распускать руки, одну ему отрубали. Офицеров привязывали к грот-мачте, бросали в них битыми бутылками и пороли кнутом. Но если команда была довольна своими командирами, тех отпускали с миром. Однажды пиратский предводитель хотел предать смерти капитана торгового судна, который отчаянно защищался. Однако один из флибустьеров этому

воспрепятствовал, сказав, что сам ходил в море с этим капитаном и может засвидетельствовать, что тот добр и справедлив. Его помиловали, тем более что он предложил флибустьерам выкупить свой корабль и груз. Поторговавшись, договорились о цене и разошлись.

В 1723 году команда капитана Джона Эванса захватила вблизи берегов Аргентины двухсоттонное судно «Лукреция и Катерина» под командованием капитана Миллза. Пираты начали было расспрашивать матросов о том, как вел себя с ними капитан, но Эвансу это быстро наскучило: «Зачем нам разыгрывать тут реформаторов, если нам нужны деньги?» Он спросил у пленных, хорошо ли капитан их кормил. Те ответили, что хорошо. «Ну так должен же он был заставлять вас и работать!» — подвел Эванс итог «судебному разбирательству» и велел приступить к грабежу.

Зато в команде Бартоломью Робертса была особая должность — «вершитель правосудия». Он должен был выслушивать жалобы захваченного экипажа и решать, каким образом наказать офицеров. Впрочем, он же выступал и в качестве вербовщика, ведь после публичного обличения командиров у матросов не оставалось другого выбора, кроме как примкнуть к пиратам. Кристофер Кондент тоже любил исполнять роль судьи. Если команда захваченного им судна высказывала какие-то претензии в адрес своих офицеров, Кондент приказывал выпороть последних и окунуть в укус.

Английские капитаны XVI века (Клинтон Аткинсон, Томас Роуз, Джон Кэллис) применяли пытки по отношению к пленным: вставляли им между пальцами ног зажженные спички, затягивали жгуты на голове и гениталиях. Томас Кавендиш и Фрэнсис Дрейк применяли тиски для сдавливания больших пальцев. Протестанты особенно жестоко обращались с католиками-испанцами: даже если жертва сообщала все требуемые сведения, ее могли замучить до смерти. В 1570 году Жак Сор де Флок, убежденный гугенот, поклявшийся до самой смерти воевать с католиками-испанцами, чтобы отомстить за гибель своего друга Жана Рибо\*, захватил

---

\* Жан Рибо (1520—1565), уроженец Дьепа, был прекрасным моряком. Адмирал Колиньи, глава французских протестантов, поручил

вблизи города Пальма-де-Мальорка португальский корабль, на борту которого находились четыре десятка миссионеров-иезуитов, направлявшихся в Бразилию. «Ступайте на дно морское и служите там папистскую мессу!» — воскликнул корсар и приказал сбросить монахов с кормы в море вместе с дароносицами и прочей церковной утварью. Голландцы из команды Хьюго Шампендама вспороли живот монаху-францисканцу и выпустили ему кишки. Франсуа Олоне и люди Моргана использовали пыточные скамьи — правда, брали их из испанских тюрем и применяли к испанцам орудия их же инквизиции.

Все обиды, накопленные за время мирной жизни в Европе или колониях, флибустьеры вымещали на пленниках, превосходивших их по своему социальному статусу. Гугеноты, подвергавшиеся преследованиям и унижениям во Франции Людовика XIV, устраивали скачки на монахах, если на захваченном корабле оказывались миссионеры-католики. Испанцы распинали захваченных в плен французов на мачтах. Бывшие английские чернорабочие заставляли богатых купцов и работорговцев пить горячительное до потери пульса или бегать вокруг мачты, подгоняя их хлыстом.

В 1721 году Бартоломью Робертс захватил французский военный корабль, на борту которого оказался губернатор Мартиники, — губернатора повесили. В том же году его добычей стали 11 кораблей, перевозивших рабов; пират запросил выкуп — по восемь фунтов золотого порошка за корабль. Один из капитанов отказался платить, и Робертс сжег корабль вместе со всем, что на нем было, включая экипаж и рабов. В газетах того вре-

---

ему и капитану Рене Гулену де Лодоньеру основать гугенотскую колонию в Америке. Добравшись до берегов Флориды, они основали там колонию Пор-Рояль и вернулись в Дьеп, но поселенцы разбежались; оставшихся привезли на родину англичане в 1564 году. На следующий год Лодоньер вернулся во Флориду, узнал о крахе колонии и решил основать новую — Каролину, в честь французского короля Карла IX. Но недисциплинированные матросы не желали становиться поселенцами и своими пиратскими вылазками спровоцировали испанцев с Антильских островов, которые поклялись уничтожить колонию. В это время приехал Рибо с 900 поселенцами. На него напала испанская эскадра под командованием Педро Мелендеса де Авилы; все были перебиты, лишь Лодоньер сумел выйти в море и вернуться во Францию.

мени появлялись сообщения о том, как команда «Черного Барта» расправляется с пленными: одних запороли до смерти, другим отрезали уши, третьих подвесили на ноках рей и стреляли по ним, как по мишеням.

Говорят, что, когда команда корабля «Ройал Ровер» («Королевский пират») избрала Робертса своим капитаном, тот заявил: «Лучше уж быть командиром, чем обычным человеком, раз я окунул руки в грязную воду и должен быть пиратом». Судя по тому, как складывались судьбы известных флибустьеров, смыть эту грязь не удавалось ни морской, ни пресной водой, тем более что никто в очищении не усердствовал да и не поощрял к нему. Джон Коксон, мирно перевозивший в 1669—1674 годах красильное дерево из Кампече на Ямайку, в 1675-м получил каперский патент от губернатора Сан-Доминго, чтобы охотиться на испанцев и голландцев; губернатор Ямайки Вогэн объявил его пиратом. После нескольких флибустьерских рейдов в составе флотилии маркиза де Ментенона Коксон решил вернуться на Ямайку и, чтобы заслужить прощение, передал Вогэну епископа, захваченного им с товарищами в порту Санта-Марта с целью получения выкупа. Амнистию он получил, но вскоре снова вернулся к морскому разбою. Поставив себя вне закона, он два года скитался между Панамой и Флоридой, пока вновь не покаялся в 1682 году, когда губернатором Ямайки был уже сэр Томас Линч. Тот выдал Коксону патент на борьбу с английскими и французскими пиратами, мешавшими морской торговле. Но уже в следующем году Коксон опять поднял черный флаг, объединившись со старым товарищем Шарпом и капитаном Янки. После трех лет охоты за испанскими торговыми судами у полуострова Юкатан и Гондураса он сдался губернатору Моулсворту и предстал перед судом. Некоторые из судей отнеслись к нему благосклонно, и виселицы удалось избежать. Коксона посадили в тюрьму Порт-Ройала, но он бежал оттуда в Кампече и торговал с индейцами племени москито. Во время войны Аугсбургской лиги губернатор Ямайки великодушно простил ему прошлое и использовал то как кормчего, то как корсара, привлекая к операциям против французских поселений на Сан-Доминго. Судьба



была к Коксону благосклонна: он не погиб в бою, не был застрелен взбунтовавшейся командой, не сгнил в тюрьме, не был вздернут на виселицу, а провел остаток своих дней в Гондурасе, среди индейцев.

Хотя «текучка» среди флибустьеров была большой — пиратская карьера даже таких известных личностей, как Бартоломью Робертс и Эдвард Тич, продолжалась менее пяти лет, — нередки примеры, когда «морские волки» занимались своим ремеслом десять, пятнадцать, а то и больше двадцати лет. В книге Дампира упоминается Джон Сван, бывший солдат армии Кромвеля, сражавшийся затем с испанцами в Южных морях и умерший в 84 года! Для таких людей корабль становился единственным домом, ведь только о нем «пенитель морей» мог сказать, что это — его крепость.

### *Так держать!*

*Коварная Атлантика: бури, рифы, течения и ветры, маршруты движения. — Пираты-первопроходцы. — Морские карты и приборы. — Дневная рутина. — Одежда. — Гигиена. — Еда. — Голод. — Цинга. — Жажда. — Ром. — Табак. — Развлечения. — Суеверия*

*Четвертый день на море стоял мертвый штиль. От духоты стучало в висках и распирало грудь, от смрада мутило. Матросы лежали на палубе, соорудив подобие тента из обрывков парусов; кое-кто метался в жару. Те, у кого не было сил добраться до отхожего места, ходили прямо под себя, и по доскам настила растекалась зловонная жижа.*

*Резкий запах ударил в нос капитану.*

*— Боцман! Палубу драить! — крикнул он, поморщившись.*

*Один из матросов с большой неохотой поднялся и бросил за борт ведро на лине. Прозрачная вода плескалась о края, играя бликами на солнце. Матрос уже размахнулся, чтобы окатить ею палубу, но тут к нему бросился другой, вырвал ведро и стал жадно пить соленую воду, обливаясь, кашляя и судорожно сглатыва-*

вая. Вдруг он выронил ведро и сам упал на четвереньки: его рвало желчью; при каждом позыве он изгибался дугой, издавал болезненный, утробный звук, а потом со свистом ловил запекшимися губами воздух. Капитана самого чуть не стошнило. Он резко повернулся и пошел на полуют.

Кругом, куда хватит глаз, простирался океан. Одноцветное небо, равнодушная вода, неподвижный воздух. «Где же мы, черт побери?» — подумал капитан. По его расчетам, они еще позавчера должны были подойти к Эспаньоле. Значит, тот чертов ветер здорово снес их к югу. И вот теперь — мертвый штиль, влажная духота и палящее солнце. Воды осталось полбочонка, а дождей не будет еще месяца два.

Ближе к вечеру два бачковых притащили с твиндека бочонок с водой; днем он хранился под замком. Рам кончился три дня назад, капитан по-честному разделил с командой свои личные запасы. Произвели переключку: двое не отозвались и не поднялись. Один смотрел в небо остекленевшими глазами, у другого лицо вздулось и посинело. Их сбросили за борт, даже не привязав к ногам ядро: в последнее время за кораблем неотступно следовали акулы, и круги, выписываемые острыми черными плавниками, сужались с каждым днем. Сто двадцать три человека обступили тесным кольцом бочонок, задние заглядывали через плечо передних.

Вода была теплой, коричневой, с отвратительным запахом; видно было, как в ней шевелятся личинки. Каждому полагалось по трети черпака — хватало на два глотка, не больше. Выдавая последнюю порцию, бачковой чиркнул черпаком по дну.

Капитан выпил свои два глотка, зажав нос и зажмурившись. Он был брезглив, и ничто на свете не заставило бы его пить собственную мочу, как делали некоторые матросы, но эти вонючие два глотка он вливал в себя, веря, что в них — жизнь.

К концу следующего дня бочонок опустел. Шести членам команды не хватило и по глоточку, и они уже были готовы вцепиться в горло бачковому, когда из чьей-то осипшей глотки вырвался долгожданный крик: «Земля!»

*Далеко на горизонте действительно забрезжила полоска суши, размытая знойным маревом. Через несколько часов в подзорную трубу стало можно разглядеть заросли тростника по берегам довольно широкой реки.*

— Сдается мне, это Суринам, сэръ, — сказал лоцман-голландец.

— Суринам?

— Да. Мне как-то довелось побывать в этих краях.

«А хоть бы и Суринам, — подумал капитан, — пусть хоть сам Стикс с лодкой Харона, — главное, там вода!»

Плавание на парусных судах было делом затяжным, рискованным и сложным, требовавшим от моряков выдержки, многих сил, неприхотливости и самых разнообразных навыков и умений. Если даже на пересечение Ла-Манша, ширина которого на востоке составляет 32 километра, в штормовую погоду могла уйти неделя, что тогда говорить о путешествии в Новый Свет, через бурный и непредсказуемый Атлантический океан?

В сентябре 1679 года четыре французских корабля, направлявшиеся от устья Тахо (в Португалии) в Рошфор (на юго-западе Франции), попали в бурю, которая бушевала несколько недель. Чтобы передвигаться по палубе, пришлось натянуть от носа до кормы канаты и держаться за них. С корабля «Сан-Парей» («Несравненный»), на котором находился знаменитый капитан Турвиль, снесло бушприт, который увлек за собой фок-мачту. Упавшая мачта пробила в корпусе дыру, и ее никак не удавалось заделать. Вся команда была брошена к насосам. Ветер срывал и уносил паруса, ванты рвались, как бечева. На следующий день грот-мачта, лишившись боковых опор, сломалась у самой палубы и рухнула в море, но, по-прежнему удерживаемая несколькими канатами, стала бить в корму, подобно тарану. Руль был сломан. Новая течь открылась на корме, насосы, приводимые в действие измученными и голодными матросами, уже не справлялись с водой. Поняв, что корабль не спасти, Турвиль решил сохранить экипаж: 80 человек погрузились на две шлюпки и каким-то чудом смогли

добраться по бурным волнам, вздымавшимся выше палубы, до подоспевшего на помощь судна «Арк-ан-сьель» («Радуга»). Вместе с «Несравненным» потонули «Довольный» и «Завоеватель»; погибли 800 моряков.

Парусные суда находились целиком во власти ветров и течений. В Гибралтарском проливе, соединяющем Атлантический океан со Средиземным морем, существуют два противоположно направленных течения, расположенные одно под другим. В самой Атлантике есть как постоянные, так и поверхностные течения; последние возникают везде, где дует продолжительный сильный ветер, а потому очень изменчивы. Даже постоянные течения способны менять направление и силу под влиянием устойчивых ветров. Поверхностные течения в северной части океана движутся по часовой стрелке, а в южной — против часовой стрелки.

Экваториальное течение, пересекающее весь океан с востока на запад и поддерживаемое пассатами\*, довольно равномерно и достигает скорости в 15—18 километров в день. Его южная ветвь — Бразильское течение — проходит на расстоянии приблизительно 400 километров от берега, имеет скорость 35 километров в сутки и, постепенно расширяясь, достигает устья реки Ла-Платы\*\*. Здесь оно делится надвое: более слабая ветвь продолжается на юг почти до мыса Горн, между тем как главная ветвь поворачивает на восток и, соединившись с течением из Тихого океана, огибающим южную оконечность Америки, образует большое Южноатлантическое течение. Последнее скапливает свои воды у южной части западного побережья Африки и несет их на север только при южном ветре, в то время как при западном или северном поворачивает прямо на восток. У берегов Нижней Гвианы господствует северное

---

\* Пассаты — постоянные ветры, круглый год дующие между тропиками. В Северном полушарии воздушные массы движутся с северо-востока на юго-запад, а в Южном — с юго-востока на северо-запад.

\*\* Ла-Плата (*Rio de La Plata* — «Серебряная река») образована слиянием рек Уругвай и Парана. В этом месте ее ширина составляет 48 километров, но у впадения в Атлантический океан через 290 километров — уже 220 (это самая широкая река в мире). Первой европейской колонией на ней стал Буэнос-Айрес, основанный испанцами в 1536 году, а в 1578-м там побывал Фрэнсис Дрейк.



Сэр Фрэнсис Дрейк





Штурм Дрейком Картахены в 1585 году

Королева Елизавета I посвящает Дрейка в рыцари



Сэр Уолтер Рэли с сыном.  
1602 г.



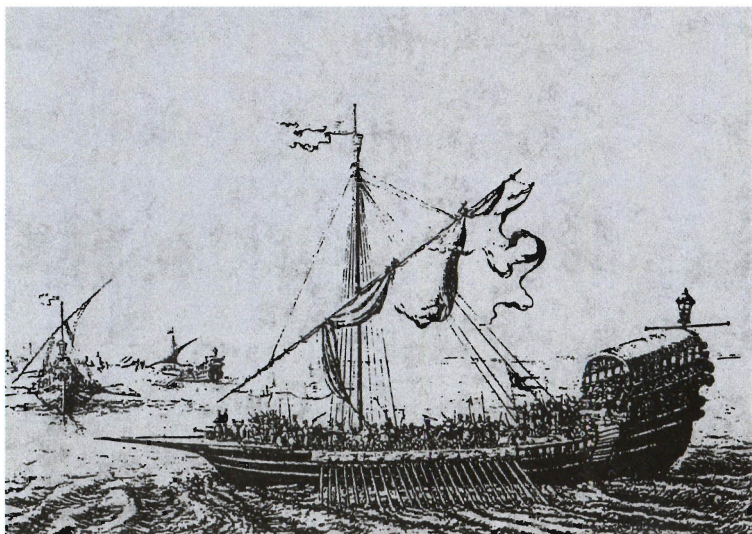
Казнь Уолтера Рэли  
29 октября 1618 года





Хайрадин,  
по прозвищу  
Барбаросса II

Шебеки  
берберских  
пиратов.  
*Гравюра XVII в.*



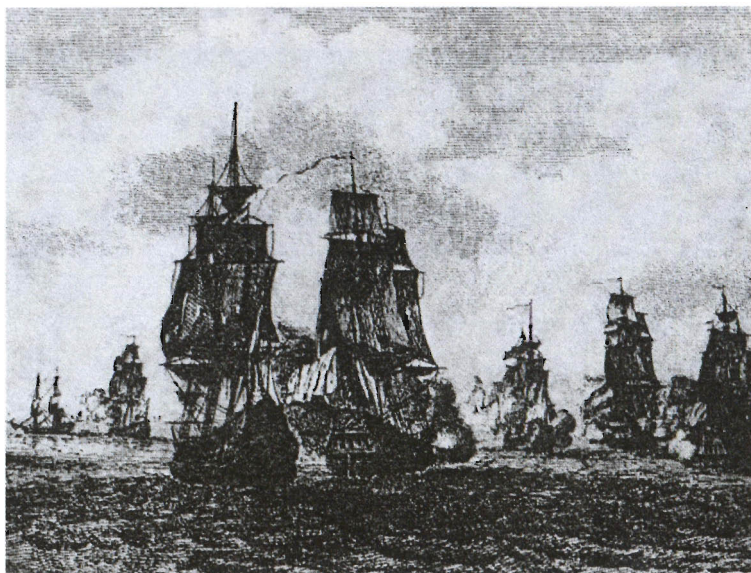






Жан Барт.  
*М. Элас*

Корсарская эскадра  
под предводительством  
Барта атакует  
голландскую  
флотилию в 1576 году.  
*Гравюра И. М. Легуа*







Жан Барт



Клод де Форбен

Переправа Барта и Форбена через Ла-Манш после побега из плимутской тюрьмы в 1689 году. *Гравюра И. М. Легуа*





Капитан баскских корсаров Жоанес де Сухигарайчипи по прозвищу Курсик

Памятная доска в честь баскских корсаров в городе Сен-Жан-де-Люз





Бартоломью Робертс

Флаги Робертса



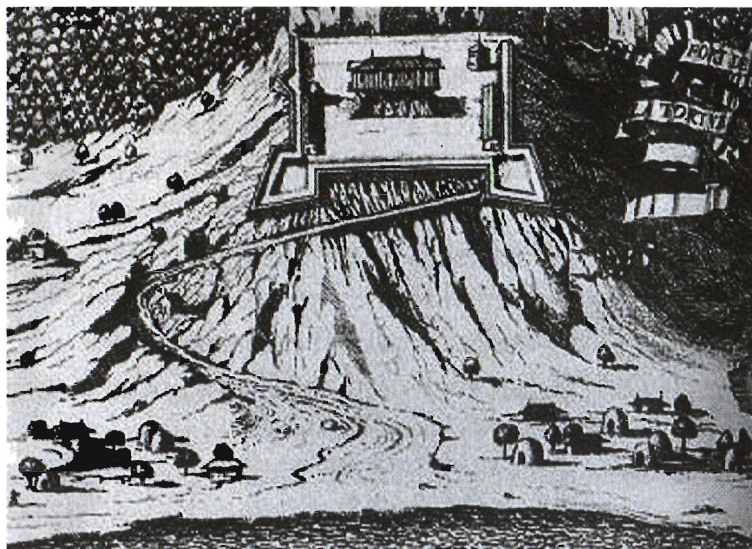




Разграбление Гаваны  
в 1554 году Жаком  
де Сором по прозвищу  
Ангел-губитель



Захват Панама  
Генри Морганом  
в 1671 году.  
*Гравюра 1684 г.*



Форт, возведенный Франсуа Левассером во время его губернаторства на Тортуге

Остров Тортуга





Сэр Генри Морган



Морской бой  
у отмели Маракайбо  
в 1669 году. Морган  
направляет брандер  
на испанский  
флагманский корабль





Разграбление Морганом  
Портобело на Панамском  
перешейке в 1668 году.  
*Гравюра XVII в.*



Захват Морганом  
Пуэрто-дель-Принсипе  
на Кубе в 1668 году.  
*Гравюра XVII в.*





Николаас ван Хорн



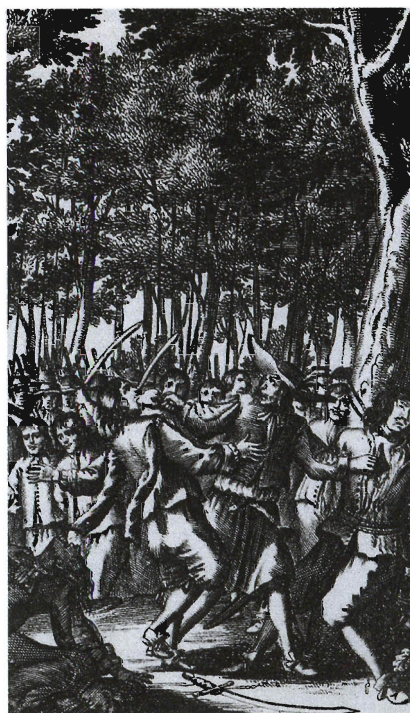
Мишель де Граммон идет на абордаж

Карта Панамского перешейка и города Панамы. 1678 г.





Франсуа Олоне



Пытки пленных испанцев  
пиратами Олоне во время  
похода в Гондурас в 1667 году



Женщины-пиратки Анна Бонни и Мэри Рид. Гравюра 1724 г.

Мэри Рид убивает соперника на поединке



течение, уносящее накопившиеся воды снова в экваториальное течение. Северная его ветвь под названием «Гвианское течение» направляется вдоль берега Южной Америки на расстоянии 20 километров от него, усиливаясь с одной стороны северным пассатным течением, а с другой — водами Амазонки. Скорость Гвианского течения колеблется в пределах от 30 до 160 километров в день. Между островами Тринидад и Мартиника оно вступает в Карибское море, которое пересекает большой дугой, параллельной берегу, постепенно уменьшая свою скорость, до впадения через Юкатанский пролив в Мексиканский залив. Здесь оно делится на две ветви: более слабая направляется вдоль северного берега Кубы прямо к Флоридскому проливу, тогда как главная ветвь описывает большую дугу параллельно берегу и у южной оконечности Флориды соединяется с первой. Его скорость постепенно возрастает до 50—100 километров в день. Через Флоридский пролив оно снова вступает в открытый океан, превратившись в Гольфстрим, и приблизительно на сороковом градусе северной широты разделяется на несколько ветвей: одна направляется между Исландией и Фарерскими островами на северо-восток, другая имеет восточное направление, вступает в Бискайский залив и делает затем поворот на север и северо-запад под названием течения Реннеля, тогда как главный поток с уменьшенной скоростью идет к северным берегам Норвегии. Течение Реннеля представляло опасность для мореплавателей, поскольку часто загоняло суда, направлявшиеся в Па-де-Кале на севере Франции, к островным утесам вблизи британского Корнуэлла.

По обе стороны от экватора, приблизительно до тридцатой параллели, простирается область правильных пассатов, севернее и южнее которой находятся зоны непостоянных, изменчивых ветров. Однако в этой «правильности» заключена опасная ловушка: область, где действует северо-восточный пассат, отделяется от области влияния юго-восточного пассата поясом безветрия, которое почти ежедневно в полдень прерывается сильными грозовыми бурями, длящимися по полтора часа, а затем вновь наступает полный штиль. Вблизи

африканского берега юго-восточный пассат делается почти южным, а у берегов Америки направление ветра в обоих полушариях приближается к восточному.

В северной части океана действуют переменчивые ветры, причем западных вдвое больше, чем восточных. Летом дуют преимущественно юго-западные ветры, зимой — северо-западные. В южной части Атлантики тоже господствуют западные ветры. Бури случаются повсюду за пределами области пассатов; особенно опасны окраины Гольфстрима, Бискайский залив и окрестности мыса Горн, но страшнее всего вихревые торнадо, бушующие вблизи мыса Гаттерас на атлантическом побережье Северной Америки.

Суда, направлявшиеся из Европы в Америку, выбирали один из двух главных маршрутов, северный или южный. Из Ла-Рошели, Руана, Дьепа французские суда отплывали к берегам залива Святого Лаврентия — в Новую Францию и Акадию (современная Канада), из Нанта и Бордо — на Антильские острова. Португальцы прощались (или встречались) с родной землей у мыса Сан-Висенти и мыса Рока. Главным английским портом был Бристоль; именно отсюда отправилась в 1497 году экспедиция Себастьяна Кабота, которая достигла берегов Нового Света на две недели раньше Колумба, а впоследствии именно сюда привозили какао, патоку и сахар с Ямайки. Фрэнсис Дрейк пустился в свою знаменитую кругосветку из Плимута. С XVIII века отправной точкой трансатлантических перевозок стал Ливерпуль. На путешествие уходило не менее двух месяцев.

Северный маршрут мог покориться только крепким и хорошо оснащенным судам. Нужно было пройти между Ньюфаундлендской банкой (мелью) и Гольфстримом, чтобы попасть в юго-западное береговое течение, которое доставит до места. С марта по август в североатлантических водах можно было наткнуться на айсберги, принесенные из высоких широт. Близ Ньюфаундленда следовало опасаться коварного острова Сейбл — «пожирателя кораблей», окруженного рифами и туманами. Он находится в том месте, где теплый Гольфстрим встречается с холодным Лабрадорским течением, и представляет собой гигантскую серповид-

ную насыпь из песка, некогда простиравшуюся до мыса Код. Сейбл — кочующий остров, постоянно меняющий свои размеры. На картах XVI столетия, изданных во Франции, Англии и Италии, его длина оценивалась в 150—200 миль, а уже в 1633 году голландский географ Иоханн Ласт, описывая Сейбл, сообщал: «...остров имеет в окружности около 40 миль, море здесь бурно и мелководно, гаваней нет, остров получил дурную славу как место постоянных кораблекрушений». Его поверхность почти плоская, из-за чего его было чрезвычайно трудно разглядеть с моря, особенно во время обычных для этих мест осенних и зимних штормов с пятнадцатиметровыми волнами. Кроме того, песок острова всегда сливается по цвету с окружающим его океаном или прикрыт туманом, так что капитаны даже в ясную погоду часто не видели опасности до самого момента столкновения. Зыбучие пески Сейбла затягивали в себя любой севший на мель или выброшенный на берег корабль за два-три месяца. Как ни странно, остров-призрак был обитаем, но это не всегда сулило спасение. На нем можно было не только угодить в ловушки, расставленные природой, но и пасть жертвой коварства людей: бывало, пираты разжигали на дюнах ложные огни, чтобы заманить в западню торговые корабли.

Чтобы представить себе хотя бы примерно путешествие через океан в XVII веке, достаточно вспомнить историю «Мэйфлауэра», на котором в Америку прибыли «отцы-пилигримы», основавшие самое древнее поселение в Новой Англии — Плимут в нынешнем штате Массачусетс. Корабль вышел из Лондона в июле 1620 года и после двух остановок — 5 августа в Саутгемптоне и 12-го в Дартмуте — отчалил из Плимута 6 сентября. Запасшись провиантом на Ньюфаундленде у местных рыбаков, судно продолжило свой путь, но попало в бурю, в результате чего 21 ноября, после двух с половиной месяцев океанского плавания, причалило к американскому берегу вблизи мыса Код, а не в устье реки Гудзон — первоначальной цели путешествия.

Возвращаясь северным путем из Америки в Европу, корабли старались по возможности поскорее пересечь береговое течение и выйти из Гольфстрима, где часто



бушевала непогода. Благодаря попутным западным ветрам на обратную дорогу уходило меньше времени — в среднем 23 дня.

Несмотря на то, что трансатлантические переезды совершались регулярно, исход каждого плавания был непредсказуем. Французский капитан Вутрон, совершивший несколько переходов из Европы к заливу Святого Лаврентия и обратно, писал в 1716 году: «Я семь раз был в Канаде и, хотя еще счастливо отделался, могу уверить, что после самого благополучного из этих путешествий у меня появилось больше седых волос, чем после всех прочих, совершённых в иных местах».

Отправная точка южного маршрута — к Южной Америке — лежала между Азорскими островами и Мадейрой или между Мадейрой и Канарскими островами. Экватор надо было пересечь около пятого—десятого градуса западной долготы, поскольку полоса безветрия здесь уже, чем дальше к востоку; счастливицам удавалось и вовсе миновать область затишья, сразу попав в объятия юго-восточного пассата. С марта по октябрь, когда направление ветра более южное, следовало держаться западнее, иначе ветер и течение могли совместными усилиями вынести судно к мысу Сан-Роки (побережье Бразилии), где его подхватывало Гвианским течением и уносило на север. Смелчаки, продолжавшие плавание дальше к югу, мимо мыса Горн, не должны были отдаляться от берега более чем на 200 километров, иначе из-за беспрестанных западных ветров, достигающих силы шторма, плавание становилось опасным. На обратном пути, когда и ветер, и течение были попутными, корабли направлялись восточнее Фолклендских островов, путешествуя вместе с пассатами на северо-запад, а затем на восток. При хорошей погоде путь от Ла-Манша к берегам Бразилии занимал от двух до трех месяцев.

Флибустьерский поход капитана Флери к Карибскому морю, начавшийся в 1618 году, продлился два года: корабли вышли из Дьепа и через острова Зеленого Мыса отправились к Бразилии, а оттуда — на Мартинику, Большие Антильские острова, к берегам Кампече и Флориды, прежде чем вернуться обратно в Дьеп, в общем-то, несолоно хлебавши.



В 1640 году вице-король Испании велел построить на верфи Веракруса восемь галеонов и фрегат. Самый крупный и богато украшенный галеон нарекли «Нуэстра Сеньора де ла Консепсьон» («Пречистая Дева»). 23 июля 1641 года новоиспеченная флотилия покинула Веракрус и направилась в Гавану, чтобы соединиться с флотилией Тьерра-Фирме\*, перевозившей в Испанию колониальные товары. Караван, разросшийся до тридцати одного корабля, стал на якорь 13 сентября, в самый разгар сезона бурь. Спустя два дня «Пречистая Дева» дала течь: сказались спешка в строительстве и небрежность в проверке качества кораблей. Флотилия вынуждена была возвратиться в Гавану. 28 сентября ремонт был закончен, и корабли вновь вышли в море. Однако драгоценное время было упущено. Когда суда находились вблизи архипелага Флорида-Кис — россыпи коралловых островов и рифов, расположенных вдоль Флоридского пролива, — разразилась буря. Несколько кораблей выбросило на берег, флагманский галеон получил серьезные повреждения. О том, чтобы продолжать плавание через Атлантику, не могло быть и речи. Адмирал принял решение идти на ремонт в Пуэрто-Рико, но лоцманы взяли неверный курс. (В те времена на испанском флоте лоцманы, относившиеся к торговому ведомству, не подчинялись адмиралу, поэтому мнение капитана, рекомендовавшего идти другим курсом, не было принято во внимание.) 30 ноября «Пречистая Дева» оказалась среди рифов. Никто не знал, где именно находится корабль: одни считали, что неподалеку от Санто-Доминго (испанской столицы Эспаньолы), другие надеялись увидеть берега Кубы. Утром на воду спустили единственную шлюпку и стали буксировать галеон между коралловыми наростами. Но выбраться из лабиринта и достигнуть спасительной чистой воды не удалось. Обрушившийся ночью ветер сорвал корабль с якорей и выбросил на скалы. Люди искали убежище на рифах, однако те едва поднимались над поверхностью воды; каждый вал смывал спасшихся от крушения и

---

\* Тьерра-Фирме (*Tierra Firme* — буквально «твердая земля», материк) — название материковой колониальной провинции Испании, в отличие от островов; район современной Панамы.

уносил в открытое море, кишевшее акулами. Из досок и бревен удалось связать плоты, но они разошлись и разбились. Лоцманы, полагавшие, что находятся вблизи Пуэрто-Рико, увлекли за собой часть команды и сгинули без следа. Около тридцати человек остались на рифе в ожидании помощи. Из обломков судна они соорудили подобие островка, где и обосновались с котлами, скудными запасами еды и золотом и серебром, которое успели захватить из каюты капитана. После нескольких недель напрасного ожидания, изнывая от жажды и солнечных ожогов, покрывшись язвами от морской соли, пленники кораллов построили суденышко и двинулись на юг. Но в пути они потерпели новое крушение к северу от Эспаньолы; в живых остался только один моряк.

Ураганы были сущим проклятием Карибского моря: беснующийся ветер вырывал с корнями деревья, срывал крыши с каменных домов, разбивал о скалы корабли. Интересное замечание содержится в мемуарах французского корсара Клода де Форбена, побывавшего в 1680 году на Сан-Доминго:

«Во время нашего пребывания у этих берегов мы заметили, что каждый день, около четырех часов пополудни, на горизонте образовывались грозовые тучи, прорезаемые молниями, которые, сопровождаемые ужасающими раскатами грома, всегда производили опустошения в городе, над которым разражалась гроза. Граф д'Эстре, хорошо знавший эти берега и не раз попадавший в такие ураганы во время своих многочисленных путешествий в Америку, умел рассеивать их, производя выстрелы из пушки. Он воспользовался своим обычным средством. Испанцы, заметив, что со второго или третьего выстрела гроза полностью рассеялась, были поражены таким чудом. Не зная, чему его приписать, они выказали удивление, смешанное со страхом, и нам стоило большого труда им объяснить, что всё это совершенно естественно».

Чтобы разбираться во всех подобных тонкостях — направлениях ветров и течений, рельефе морского дна, не говоря уже о естественно-физических явлениях вроде гроз, — капитан должен был обладать обширными познаниями в географии и навигации, что, однако, в те вре-

мена встречалось довольно редко. В октябре 1656 года губернатор Нанта Шарль Арман де ла Порт де Ламейре, родственник кардинала Ришелье, снарядил эскадру из четырех кораблей под командованием Луи де ла Рош Сент-Андре, которая должна была отправиться на Мадагаскар. В Сьерра-Леоне капитан вскрыл запечатанное письмо, в котором ему предписывалось «сделать крюк» через устье Ла-Платы — «лучшую страну в мире», где на два больших испанских галеона должны были погрузить восемь миллионов пиастров, — то есть совершить корсарский набег. Но Сент-Андре не знал дороги в Буэнос-Айрес, а другие капитаны ничем не могли ему помочь. Пришлось продолжить путь на Мадагаскар. В сентябре следующего года из этой экспедиции вернулся только один корабль, да и тот в плачевном состоянии.

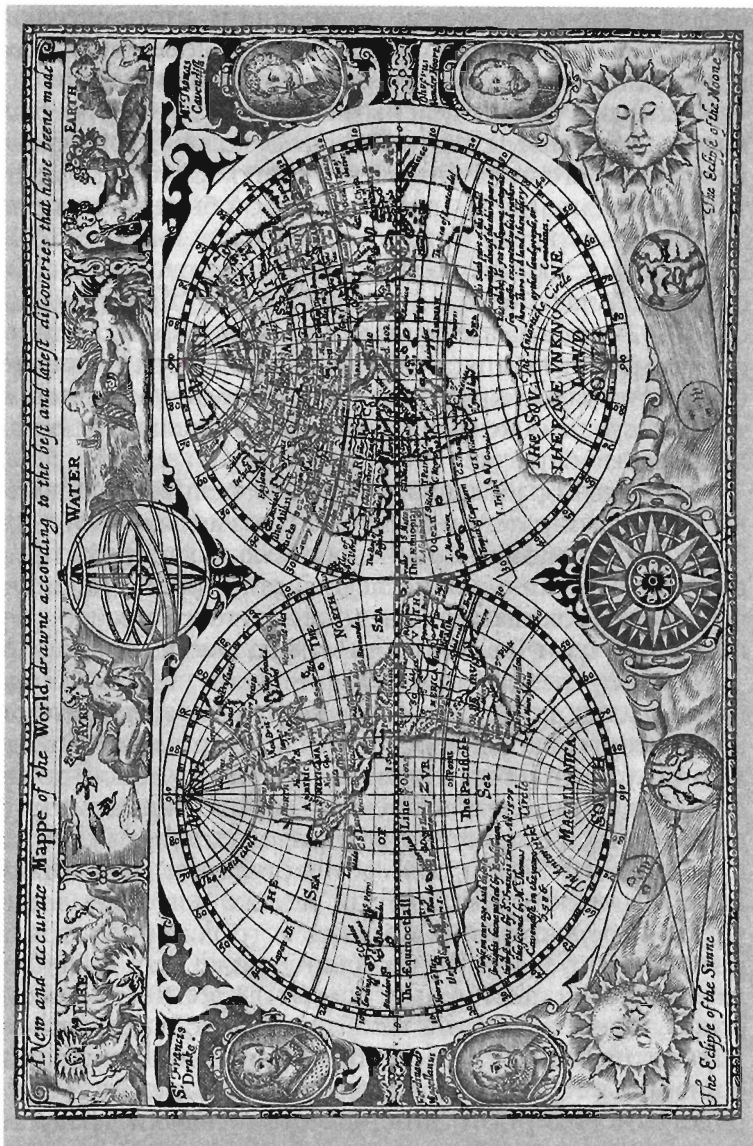
Так сложилось, что многими географическими открытиями человечество обязано именно корсарам и пиратам, которых жажда наживы бросала на поиски новых, еще неосвоенных (или неразграбленных) земель. Фрэнсис Дрейк случайно открыл пролив, получивший его имя, и первым после Магеллана совершил кругосветное путешествие. Уолтер Рэли открыл Виргинию и нанес на карту ранее неведомые земли. Уильям Дампир, чья разбойная деятельность официально называлась «поисками провианта в Карибском море», совершил три кругосветных плавания, написал несколько книг и был членом Лондонского королевского общества (Академии наук); Джон Дэвис, первым (после викингов) добравшийся до Гренландии, создал точные карты, которые проложили путь для исследователей — таких как Гудзон и Баффин, изобрел несколько навигационных инструментов, в том числе двойной квадрант Дэвиса, и написал несколько книг по мореходному делу.

Настоящие навигационные карты появились к началу XV века. Они содержали полный набор сведений для лоцмана: рельеф берегов, указания расстояний, широты и долготы, ориентиры, названия портов и местных народов, направление ветров, течения и морские глубины. Вместе с тем на всем протяжении XVI столетия в латиноязычной части Европы, а также у арабов в ходу по-прежнему были портоланы — средневековые карты

без координатной сетки, отражавшие птолемеевские представления о географии и снабженные изображениями различных чудовищ, якобы водящихся в малоизученных местах. Отправляясь в плавание, Джон Кабот получил инструкции, в которых ему, в частности, предписывалось «беречься от козней тварей с человеческими головами и рыбьими хвостами, которые плавают в заливах и бухтах, вооружены луками и стрелами и питаются человеческим мясом». Районы, попавшие под власть европейских королей, отмечались их гербами и флагами, а обширные неисследованные области помечались как «неведомые земли». Великолепно разрисованные розы ветров не могли принести пользы, поскольку были неправильно ориентированы.

«География» Птолемея (II век н. э.), содержащая атлас из двадцати семи карт — Европы, Африки, Азии и сводную карту мира, — пользовалась таким авторитетом, что даже Колумбу и Магеллану, ниспровергшим ее основные положения, не удалось этот авторитет поколебать. У Птолемея нулевой меридиан проходил через Канарские острова; на 180-м меридиане находился Китай, простирающийся от вершины карты до экватора; реальная величина земной окружности была занижена более чем на четверть, а  $\frac{2}{3}$  Северного полушария занимала суша. Некоторые из ошибочных представлений Птолемея настойчиво повторялись на картах XVII и XVIII веков, а карта внутренней Африки перепечатывалась даже в XIX столетии.

Португальский принц Генрих Мореплавателю обязал капитанов вести судовые журналы, в которые следовало ежедневно записывать сведения о берегах с указанием координат. В 1540—1575 годах в Европе были изданы многочисленные карты континентов, морей и океанов, а также отдельных стран, которые позволили перейти к атласам, а затем составлена карта мира Джузеппе Розаччо (1595). В 1570-х появился глобус Франсуа де Монжене, ознаменовавший собой поворот к метрической картографии, хотя и не слишком удачный. Лидерами в переходе к картографии Нового времени были Германия и Нидерланды — прославленные голландские мореходы снабдили картографов уймой практических



«Новая точная карта мира, составленная в соответствии с последними и новейшими открытиями» с портретами знаменитых мореплавателей. Вверху слева — портрет Ф. Дрейка. Р. Вогэн. 1628 г.

сведений; но и в XVII веке погрешность карт доходила до 18 градусов. Это было обусловлено несовершенством приборов, находившихся в распоряжении моряков.

С конца XVI века главным морским прибором был *компас*, который делали из меди, поскольку этот металл не влиял на его показания. В круглый корпус помещали тонкую балансирующую иглу, на которой была подвешена магнитная стрелка. На дне размещалась шкала, указывающая на стороны света, а сверху корпус закрывали стеклом. Классическая шкала компаса представляла собой 32-лучевую звезду, каждый луч которой соответствовал румбу. Компас размещали в специальном ящике (нактоузе) рядом с рулевым. Со временем прибор терял точность, к тому же его показания значительно искажались вблизи берегов.

Однажды корабельный хирург Лионель Уофер, участвовавший в пиратском набеге на Панаму, захватил с собой с берега мумию индейского мальчика, чтобы привезти ее в Англию для исследований. Пираты решили, что компас показывает неверно из-за того, что на борту находится труп, и выбросили мумию в море.

Для определения географической широты использовали астролябию и квадрант. *Астролябия*, изобретенная древнегреческим астрономом Гиппархом и усовершенствованная арабами, использовалась для определения времени, продолжительности дня и ночи, для измерения горизонтальных углов на поверхности Земли, для осуществления некоторых математических вычислений и даже для астрологических предсказаний. Морская астролябия состояла из сбалансированного металлического (как правило, латунного) кольца диаметром от 13 до 20 сантиметров с нанесенными на нем отметками, в центре которого находилась свободно вращающаяся планка с визиром. Кольцо подвешивали вертикально и посредством визирной линейки отсчитывали градусы, измеряя угол подъема солнца или звезд. Зафиксировав разницу в показаниях при направлении прибора на небесное тело и на горизонт, а также зная местное время, можно было с помощью специальных таблиц определить широту. И напротив, если была известна

широта, по тем же таблицам можно было вычислить местное время.

*Квадрант* использовали не только для географических измерений, но и для вычисления угла установки артиллерийских орудий или вместо астролябии, поэтому он имел несколько шкал. Древний квадрант состоял из квадратной дощечки, в одном из углов которой подвешивался отвес, а на противоположные грани наносились значения широты, причем 45 градусам соответствовал угол, противоположный углу крепления отвеса. Более поздние квадранты имели треугольную форму, их изготавливали из меди или латуни. Для вычисления широты надо было навести одну из неградуированных граней дощечки на Полярную звезду и по отвесу отсчитать значение широты. В Южном полушарии квадрант наводили на альфу Южного Креста, расположенную почти над Южным полюсом. Точность измерений была невысока, к тому же квадрант нельзя было использовать днем или в облачную погоду. Днем применяли *балестилью* — прибор, состоящий из длинной направляющей с делениями и свободно перемещающейся по ней деревянной измерительной линейки. Для проведения измерений (определения высоты скал, размеров кораблей) надо было навести направляющую на удаленный объект и установить измерительную линейку так, чтобы ее края совпали с измеряемым объектом. Для измерения угла подъема солнца линейку отодвигали таким образом, чтобы один ее край совпадал с горизонтом, а второй — с центром солнечного диска. Приходилось смотреть на солнце, что было весьма опасно для зрения.

В 1594 году Джон Дэвис создал прибор, сочетавший в себе возможности астролябии, балестильи и квадранта с отвесом. Двойной квадрант Дэвиса состоял из двух градуированных линеек в форме усеченных дуг, которые скреплялись друг с другом при помощи древка. Большая дуга имела угловой размер 30 градусов, а меньшая — 60. На свободном конце древка располагался медный горизонт. Для произведения измерений квадрант надо было установить на плечо, держа его за ручки, и встать спиной к солнцу, затем выровнять прибор по горизонту, чтобы его было видно в визир, закрепленный

на большей дуговой линейке, и передвигать меньшую дуговую линейку до тех пор, пока тень от нижней шкалы не окажется в визире. По одной шкале отсчитывали угол к горизонту, по второй — угол подъема солнца. В XVII столетии уже ни один английский мореплаватель не отправлялся в путешествие без этого прибора.

В те времена принималось за аксиому, что Земля вращается равномерно; лунные таблицы были неточны, как и данные квадрантов и астролябий; в результате координаты вычисляли с погрешностью до 2,5 градуса — а это около 150 морских миль, то есть почти 250 километров! Впрочем, и такие несовершенные инструменты были лучше, чем ничего. Вспомним трагическую гибель галеона «Пресвятая Дева», заблудившегося среди коралловых рифов: во время стоянки в Гаване один из членов команды тишком продал навигационные приборы, и судно было вынуждено пробираться через океан вслепую.

В 1730 году англичанин Джон Хэдди, усовершенствовав астролябию, создал *секстант* по принципу двойного отражения объекта в зеркалах, разработанному Исааком Ньютоном. Этот прибор позволял довольно точно измерять как широту, так и долготу точки наблюдения. Морской секстант состоит из двух зеркал — указательного и неподвижного полупрозрачного зеркала горизонта, измерительной линейки с сектором в 60 градусов и зрительной трубы. Трубу направляли на линию горизонта. Свет от звезды или солнца падал на указательное зеркало и отражался в зеркале горизонта. Угол наклона указательного зеркала, отсчитываемый по измерительной линейке, соответствовал высоте светила. Зная точное местное время, по специальному астрономическому справочнику можно было определить широту и долготу места нахождения. Через год Хэдди создал новый прибор — *октант*, который позволял измерять широту на движущемся судне.

Сложнее всего было с измерением времени: надежный морской хронометр появился только в конце XVIII века, до этого приходилось пользоваться солнечными и песочными часами, так как механические давали большую погрешность.



Песочные часы получили широкое распространение в Европе лишь в конце Средневековья. Внутрь стеклянной колбы насыпали тонкий песок — порошок черного мрамора, просеянный, прокипяченный в вине и высушенный на солнце. Традиционные песочные часы были рассчитаны на интервал в полчаса (именно такие использовались на кораблях) или час, реже — до трех часов. Когда песок полностью пересыпался из верхней колбы в нижнюю, вахтенный переворачивал часы и ударял в колокол — это называлось «бить склянки». Песочные часы никогда не достигали точности солнечных. Более того, при длительном использовании их точность снижалась, поскольку зерна песка постепенно дробились на более мелкие, а отверстие, соединявшее колбы, расширялось от трения и скорость прохождения песка через него увеличивалась.

Скорость судна раньше определяли на глаз — правда, она была небольшой. В 1551 году один парусник покрыл расстояние в 200 миль между Неаполем и Сицилией за 37 часов. «Столь быстрый ход, который обыкновенному человеку кажется невероятным», автор донесения об этом «рекорде» объяснял влиянием приливов и буйных ветров.

Одним из первых устройств для определения скорости был так называемый «голландский лаг»: с борта корабля бросали в воду какой-нибудь плавающий деревянный предмет (лаг) и замечали промежуток времени, за который этот предмет проходил определенное расстояние между двумя наблюдателями, стоявшими на палубе. С середины XVI века к деревянному лагу стали привязывать лить (трос) и измерять длину лаглиня, сбегавшего с вьюшки за определенный промежуток времени — допустим, пока читают «Отче наш». Для удобства на лине завязывали узлы через каждые 50,7 фута. Разбивку лаглиня начинали не сразу от лага, а отступив от него на полторы-две длины судна (это место помечали флагдуком — куском красной материи), чтобы обеспечить лагу необходимую неподвижность. Его делали из дубовой доски толщиной 15 миллиметров, а к нижней кромке крепили свинцовую пластинку для придания вертикального положения. Время отмеряли песочными

часами. Скорость измерялась количеством узлов на куске линия, вытравленном за 30 секунд; обычно скорость корабля не превышала четырех-пяти узлов.

В начале XVII века четыре голландских изобретателя независимо друг от друга создали подзорную трубу, которую затем усовершенствовал Галилео Галилей. Поначалу этот прибор был очень недолговечным, поскольку его корпус делали из бумаги. Но затем для его изготовления стали использовать черное дерево и латунь. Первые подзорные трубы были очень громоздкими и неудобными в использовании, поскольку многократного увеличения можно было добиться лишь за счет большой длины инструмента. Только в XVIII веке у капитанов появились складные подзорные трубы.

Корсарский поход длился в среднем четыре месяца. Сутки делились на вахты продолжительностью четыре часа, в ночное время рулевого и марсового сменяли каждый час. На небольших судах, на которых ходили в море, например, баски, матросы жили на палубе, спали не раздеваясь. На палубе размером 40×12 метров могли находиться 250 человек, то есть на каждого приходилось по два квадратных метра «общей площади», из которой надо вычесть место для пушек, воротов и прочей оснастки. Впрочем, в спокойную погоду приятнее было расположиться на палубе, чем в душном кубрике или на вонючем твиндеке (межпалубном пространстве), кишмя кишевшем насекомыми. Палубу к тому же мыли смесью уксуса с морской водой, а в хорошие дни после удачной «охоты» заменяли первый ингредиент ромом или коньяком — этот запах не шел ни в какое сравнение с «благоуханием» серы и дегтя.

Работать начинали с рассветом: наскоро закусив, матрос шел вычерпывать воду, набравшуюся в трюме за ночь. Обычно в трюмах устанавливали насосы, которые в шторм работали постоянно. На больших кораблях откачивать воду отправляли за мелкие нарушения. Моряков, обслуживавших трюмный насос посреди невыносимого зловония и полчищ крыс, пауков и скорпионов, самих называли трюмными крысами. Остальным предстояло драить палубы, латать и поднимать паруса, лазать по мачтам, укрепляя такелаж, чинить канаты. Механика

управления парусными кораблями строилась на тро-сах и блоках. Ладони матросов были стерты канатами, но своими загрубевшими пальцами они должны были быстро и правильно вязать десятки всевозможных узлов: сращивать концы с помощью сплесней, заделывать огоны, кнопки, мусинги, накладывать бензели, брать рифы (свертывать парус при сильном ветре), причем делать это приходилось зачастую во время шторма, в непроглядную темень, на многометровой высоте над палубой.

Каждые полчаса юнга переворачивал песочные часы и бил в судовой колокол (каждый удар соответствовал получасу, прошедшему с начала вахты), после чего читал «Отче наш» или «Богородицу». Рабочий день моряка продолжался не менее шестнадцати часов.

Флибустьеры были не очень покладистыми и добросовестными матросами и неохотно подчинялись квартирмейстеру и боцману в том, что касалось работ на судне. Уильям Дампир, описывая трехмесячное бесплодное плавание вблизи Панамского перешейка, отмечал: «Хотя погода была плохой, что требовало многих рук наверху, большая часть из них слезала с гамаков только для того, чтобы поесть или справиться нужду». Каждый делал что хотел; кто-то пел и плясал, в то время как другие тщетно пытались уснуть, но возмущаться было не принято.

Наведя порядок в трюме, моряк делал то же в своем личном хозяйстве. Во флотах разных стран в этом отношении были разные традиции; например, матросам военного королевского флота Британии позволяли хранить свои вещи только в парусиновых мешках длиной в три фута, с круглым днищем диаметром один фут, а матросы торгового флота могли держать в кубрике деревянные рундуки размерами 2,5×1,5×1,5 фута. Французы использовали сундучки. Эти привычки моряки сохраняли, становясь флибустьерами; правда, попадая на борт пиратского судна, они зачастую не имели вообще ничего.

В матросском сундуке баскского корсара хранилась одежда: шерстяная нательная рубашка с короткими рукавами, сорочка, штаны, накидка с капюшоном, воз-

можно, короткий плащ и шапка. Каждый рядился во что придется, но с XVII века у моряков из числа французских басков появилась своя форма, соответствующая общепринятой во французском флоте: короткие штаны, светлые чулки, красный жилет и поверх него синяя куртка. Обувались только в холодных высоких широтах, для работы, а в остальное время ходили босиком. На голове носили широкополые шляпы с отогнутым с одной стороны краем — они защищали и от дождя, и от палящего солнца — или шерстяные шапки, которые ветер не сдувал с головы. Капитан и офицеры одевались более элегантно, в целом следуя моде своего времени: Фрэнсис Дрейк изображен на портретах в гофрированных жабо, Жан Барт — в парике и галстуке. Когда Клод де Форбен, сойдя на берег в норвежском Бергене, предстал перед его жителями в синем, расшитом золотом камзоле, те приняли его за внебрачного сына французского короля, поскольку не привыкли к тому, чтобы морские офицеры тратили такие деньжищи на одежду. Во второй половине XVIII века у французских корсаров появилась собственная форма — синий мундир с эполетами, украшенными бахромой; цвет формы отличал их от офицеров благородного происхождения, носивших красные мундиры.

Климат Атлантики довольно суров, поэтому моряки носили широкие штаны до лодыжек, шерстяные чулки, льняные рубашки и длинные куртки из плотной шерсти. В сложной ситуации им приходилось самим шить себе одежду из парусины.

В тропических широтах моряки ходили по палубе в одних штанах, закрывавших ноги чуть ниже колена, а сходя на берег, надевали длинные рубахи, которые можно было носить навывпуск или заправленными в штаны. Штаны были очень широкими, иногда их называли «женскими», потому что они напоминали юбку. Буканьеры часто шили грубые рубашки, штаны и куртки из шкур убитых зверей. Джон Рэкем заслужил свое прозвище «Ситцевый Джек» тем, что любил одежду из хлопка ярких расцветок. Нередко пиратам приходилось щеголять в нарядах, отобранных у пленных, и тогда их костюмы поражали своим эклектизмом.

Чаще всего одежду носили, не снимая до тех пор, пока она не придет в негодность. На борту пираты ходили грязными и оборванными, однако, сходя на берег, старались предстать во всей красе. Бартоломео Робертс носил жилет и штаны из алого дамаста\*, украшал свою треуголку красным пером, на груди у него висела золотая цепь с бриллиантовым крестом, а на шелковой перевязи через плечо — две пары пистолетов. Голландский пират Йохан Про не носил ни чулок, ни башмаков, но на его куртке были нашиты серебряные пуговицы и драгоценные камни. В 1603 году Кристофер Олоард настаивал на том, чтобы его повесили в одежде из бархата и шелка.

Разнообразные украшения из золота и драгоценных камней не только придавали «солидности», но и могли пойти в уплату за выпивку и женскую благосклонность. Носили флибустьеры и серьги — с жемчугом и драгоценными камнями, тем более что в те времена это было в моде при королевских дворах. С серьгой изображен на портрете сэра Фрэнсис Дрейк. Серьгам приписывали полезные и магические свойства: отверстие в мочке уха якобы улучшало остроту зрения и спасало от морской болезни, серьга считалась оберегом от кораблекрушения и служила минимальным капиталом, обеспечивавшим похороны владельца по христианскому обряду — в земле, а не в море. Золотая серьга в ухе означала, что ее обладатель прошел мыс Горн; в портовых кабаках к таким отважным людям относились особенно уважительно.

Гигиена была личным делом каждого, но поскольку на морских парусниках пресной воды всегда было в обрез, использовать ее для каких-либо иных целей, кроме питья, считалось преступлением. На многих судах существовало поверье, согласно которому чистка зубов раздражает Нептуна. Одежда немного отмывалась лишь под дождем на палубе во время выполнения авральных работ вроде замены поломанного рангоута или починки порвавшегося паруса. Только Джеймс Кук дал своим

---

\* Д а м а с т — ткань с атласными вкраплениями на плотной основе из хлопка, шелка или шерсти, получившая название от первоначального места изготовления — Дамаска.

людям возможность менять иногда одежду и разрешил использовать для ее просушки корабельный камбуз. На бритье не хватало не только воды, но и времени, поэтому бороды разрастались пышно. Разумеется, капитаны королевских корсаров и каперов больше следили за собой, но знаменитый пират Эдвард Тич сделал свою черную бороду «визитной карточкой», получив соответствующее прозвище. Борода доходила Тичу почти до глаз и покрывала грудь; он заплетал ее в косички, которые закладывал за уши. Кстати, он гордился еще и тем, что, по его уверениям, не мылся ни разу в жизни. А вот баскские моряки поутру ополаскивались из ведра, разложив для проветривания свою одежду на дерюге, использовавшейся вместо матраса. В XVII—XVIII веках купание вообще считалось вредным для здоровья: вода-де открывает в коже поры, через которые проникает болезнь, а уж морская вода тем более вредна. Множество моряков не умели плавать, хотя, например, знаменитому французскому флотоводцу Турвиллю это умение спасло жизнь, да и не ему одному\*. Это довольно странно, тем более что природные условия располагали к морским купаниям: в тропиках средняя температура воды на поверхности достигает 26 градусов, у берегов Гвинеи и северного побережья Южной Америки море еще на два градуса теплее.

С легкой руки литераторов и кинематографистов пиратов почти невозможно представить без татуировок. На самом деле в Европе Средневековья и Нового времени на татуировки был наложен церковный запрет («Ради умершего не делайте надрезов на теле вашем» — Лев. 19:28); наличие татуировок на телах американских индейцев было в глазах конкистадоров свидетельством того, что туземцы стоят на низшей ступени развития. Только после плавания Джеймса Кука, посетившего в 1772 году Таити, моряки проявили интерес к татуировкам. Матросы британского королевского флота часто накальвали себе распятие во всю спину, чтобы спасти

---

\* Корсарский капитан Балидар, уроженец Дьепа, в 1809 году первым устремился на abordаж английского корабля и вступил в рукопашную схватку. В это время ветер унес в сторону его собственный корабль, и Балидар остался один на борту неприятельского судна. Он спрыгнул в море и вплавь добрался до своих.

ее от порки: бичевать священный символ — большой грех. Изображение змеи должно было сохранить жизнь при встрече с акулой; татуировка в виде свиньи или петуха на ноге была призвана помочь потерпевшим крушение благополучно добраться до берега. Символами морской удачи и счастья являлись изображения женщины, якоря, спасательного круга и дельфина. Наколка в виде черепахи свидетельствовала о том, что мореплаватель пересек экватор. Но вся эта символика получила распространение уже в XIX столетии, а в «золотой век пиратства» грудь, спину и руки флибустьеров покрывали только курчавая поросль жестких волос и рубцы от ран.

Утром моряк закусывал сухарями и — если это было каботажное плавание у берегов Европы — чесноком и луком, а то и жареными сардинами. В океане приходилось довольствоваться твердокаменными сухарями из муки, замешенной на воде, в которых после нескольких недель плавания заводились червячки. От червей избавлялись, размачивая сухари и запекая их повторно. Английские сухари были светлыми, так как делались из пшеницы и кукурузы, иногда в тесто подмешивали размолотые каштаны. Шведские сухари за твердость и форму — круг с дыркой посередине — прозвали «оселками». Немецкие «кналлеры» («трескуны») пекли из ржаной муки. Сухари были настолько твердыми, что их приходилось разбивать молотком. Сухарные крошки смешивали с салом и сахаром, разбавляли водой и получали «собачье пирожное».

Горячую пищу подавали только раз в день — на обед. По такому случаю коку дозволялось развести огонь на палубе, в жаровне под огромными железными котлами. Отмыть такой котел полностью было невозможно, поэтому в нем старались готовить примерно одно и то же. Основу пищи составляли растительное масло, чеснок, фасоль, бобы, горох, сушеное или копченое мясо, сало, вяленые сардины или треска, солонина — всё это хранилось в той части судна, которую реже всего заливало водой. Похлебку готовили из ржаной, овсяной или кукурузной крупы с бобами и горохом, заправляя ее жиром или оливковым маслом. Три-четыре раза в неделю на

обед и ужин подавали сало, треску или сельдь. По возможности моряки пытались разнообразить свое меню, ловя в море тунца, морских свиной\* и акул. В рационе пиратов Карибского моря преобладало черепашее, говяжье или свиное мясо, а когда оно заканчивалось и начинался голод, в пищу употреблялась кожа.

«Если пираты решили заготовить большой запас мяса, его доставляют на корабль и сбрасывают в трюм как балласт, — пишет Эксквемелин. — Из трюма мясо берут для насущных надобностей дважды в день. Когда мясо варят, жир, всплывающий на поверхность, собирают и сливают в маленькое корытце. В этот жир макают особые колбаски. Потом жир используют как приправу. Нередко пиратские кушанья бывают намного вкуснее изысканных блюд, которые подают на господские столы».

Отправляясь в поход, моряки часто загоняли в трюм свиной и птицу, которым престоило стать источником свежего мяса, правда, свиной плохо переносили морские путешествия и нередко погибали во время плавания. «У меня на борту уже полтора года жили шесть пар голубей очень хорошей и весьма плодовитой породы, — рассказывает в своих мемуарах Клод де Форбен. — Они настолько привыкли ко всему, что ни резня, ни канонада, ни приближение нескольких других кораблей ни разу их не спугнули. Во время стоянки в Тулоне мне подарили вороненка, которого я взял с собой. Как только он начал летать, то стал подбираться к голубиным гнездам. Большого и не требовалось. Однажды днем все мои 12 голубей, точно сговорившись, уселись на рее фок-мачты, а потом улетели, хотя у всех них оставались либо яйца, либо птенцы, а мы находились более чем в 40 лье (160 километрах. — Е. Г.) от земли».

Во время высадки на берег флибустьеры сразу же устремлялись на поиски дичи. «Бывает, что пираты намеренно нападают на испанские коррали\*\*, за изгородями которых пасутся тысячи диких свиной, — сообщает по этому поводу Эксквемелин. — В таких случаях пираты

---

\* Морские свиной — семейство морских млекопитающих подотряда зубатых китов.

\*\* От исп. *corral* — огороженное место, двор.



подкрадываются, обычно по ночам, к хижине, где живет сторож, порой вытаскивают его из постели и заставляют отдать столько свиней, сколько им надо, а сторож выполняет всё, что от него требуют, зная, что пираты в любой миг могут без зазрения совести его вздернуть». Примерно таким же способом запасались мясом морских черепах: высадившись на каком-нибудь острове для отдыха, пираты «салятся в каноэ и нападают на ловцов черепах байаме. Эти ловцы — люди очень бедные, они ловят черепах на продажу и на вырученные деньги кормят своих жен и детей. А пираты заставляют весь улов отдавать им в течение всего времени, пока их корабли находятся в местах, где водятся черепахи. Более того... они увозят рыбаков с собой и отрывают от несчастных жен и детей года на четыре или лет на пять, причем дома не знают, куда увезены пленники и какова их судьба».

Буканьеры использовали для охоты собак, которых брали с собой и в море. Англичане считали хорошей приметой держать на кораблях черных кошек, которые были настоящими талисманами. Нередко их оберегали и кормили с офицерского стола, так как, согласно поверью, пока кот сыт и доволен, моряки находятся под его защитой. Считалось также, что если кот потрется о ногу моряка, ему будет сопутствовать удача. Изначально кошек брали в плавание для борьбы с грызунами (испанский вице-король на Мальте даже издал особое распоряжение, предписывавшее держать на всех судах котов во избежание порчи провианта крысами), но они, как и свиньи, не любили моря и были готовы удрать с корабля при первой возможности.

Мясо и рыбу помещали в пивной рассол, который предохранял их от гниения. Запасенное на берегу черепашье мясо и птицу рубили на крупные куски и мариновали в вине со специями. В среднем дневная порция состояла из 25 унций (700 граммов) галет и девяти унций (250 граммов) мяса; пресную воду выдавали из расчета литр в день на человека. Часто ее приходилось разбавлять ромом, поскольку вода быстро протухала и начинала источать зловоние. Вместо воды предпочитали пить пиво (хотя оно тоже быстро портилось), сидр, ром и медовуху.

Сахар был очень дорог (в ценах 1700 года — 36—44 ливра за 100 фунтов; четверть века спустя цена упала до 13 ливров); в Европе его продавали в аптеках. Вместо сахара использовали мед, а вино выдавали по воскресеньям, по строгой норме, его наливали в особые сосуды луковичной формы. Каждый получал свою порцию еды в глиняной или деревянной миске и ел с помощью деревянной ложки и ножа. Вилки\* считались предметом роскоши, к тому же в некоторых странах, например во Франции, их использование порицалось церковью. У флибустьеров в бытовом плане все были равны, но офицеры корсарских кораблей могли побаловать себя деликатесами из личных запасов — фигами, изюмом, вареньями; еду им подавали на серебряной посуде.

Флибустьеры брали с собой провиант только на неделю — чтобы был стимул сражаться и захватить съестное у врага. Во время затянувшихся походов\*\* они постоянно испытывали чувство голода, а потому внимательно следили за распределением съестных припасов, опасаясь мошенничества со стороны бачковых. В «Повествовании о несчастном путешествии в Западную Индию капитана Флери в 1618—1620 годах», оставленном одним из участников этой экспедиции, рассказывается, что моряки по семь-восемь человек садились за столы, на которые ставили корзину с сухарями и сосуд, где было «по два глотка на каждого». Хлеб делили на совершенно равные ломти под внимательными взглядами экипажа. Во избежание пристрастного подхода на стол водружали шляпу, в которую каждый матрос клал свою «метку» — бечевку с особым образом завязанным узлом, перышко или какой-либо другой предмет; шляпу как следует встряхивали, а потом извлекали «метки» и

---

\* Вилки вошли в обиход в конце XVII — начале XVIII века. Известен случай, когда капитан Фуржетт, застигнутый нападением пиратов за обедом, вонзил серебряную вилку в одного из разбойников, но тот лишь посмеялся над его «оружием». Во время обеда у губернатора Картажены в 1680 году французы, сопровождавшие маркиза д'Эстре, были удивлены, увидев необычные столовые приборы: с одного конца была ложка, с другого — вилка.

\*\* Переход из залива Маракайбо до острова Ла Вака южнее Эспаньолы занял у команды Олоне восемь дней. Оттуда пираты взяли курс на Тортугу, лежавшую к северо-западу от Эспаньолы, куда прибыли, «к их великой радости, уже через месяц».

раскладывали по кускам хлеба. Таким образом, хлебный паек доставался по жребью.

Та же рукопись содержит рассказ о голоде, который пришлось испытать морякам после долгих и бесплодных скитаний в Карибском море: они ели башмаки, перчатки, кожаные карманы, крысиный помет, слизывали крошки с ножа и жир с мачты, ловили тараканов, пока не удалось выловить большую акулу, которую немедленно отправили в котел.

Акулье мясо не отличалось изысканным вкусом, если верить отцу Лаба. Вот каковы его впечатления: «Наши матросы изловили акулу, которая уже два или три дня неотступно следовала за кораблем; сию дерзкую и опасную рыбу, которая опустошила бы моря, если бы не испытывала затруднений с тем, чтобы ухватить свою жертву зубами (для этого ей нужно перевернуться на бок, и добыча успевает ускользнуть), с трудом удалось поднять на борт. В ее брюхе обнаружили все вещи, что мы выбрасывали с корабля за всё то время, пока она следовала за нами, вплоть до плотницкого молотка; покружив вокруг корабля, она наконец подошла настолько близко, что матросы бросили ей крючок толщиной с большой палец, прикрепленный к железной цепи и прочному канату; какое-то время она разглядывала кусок сала, насаженный на крючок, но, видя, что его будто бы хотят вытащить обратно, накинулась на него с такой жадностью, что проглотила вместе с частью цепи... Когда она показалась из воды, на нее набросили веревку со скользящим узлом, которая обхватила ее у хвоста, и воротом вытащили на палубу, где один матрос перерубил ей хребет топором. Несколько кусков мяса из брюха засолили на следующую пятницу, но они не пришлись нам по вкусу: видно, дорады, тунец и другие рыбы, которые встречались нам в изобилии, отвратили нас от акул. Зато матросы от нее не отказались».

Александр Эксквемелин приводит описание пиратского обеда в не самый голодный день: «Около десяти часов утра повар поставил котел на огонь, чтобы сварить солонину в пресной воде или, если ее не будет, в морской. Одновременно в другом котле кипело просо, пока не станет густым, точно вареный рис; он взял жир

из котла с мясом, чтобы положить в просо, после чего разлил всё по мискам. Собралась команда, по семь человек на миску. Обычно на флибустьерских судах едят дважды в день, когда имеется достаточно провианта, если же нет, то всего один. Перед едой читают молитвы: французы-католики — кантику Захарии, *Magnificat* и *Miserere*; англичане-реформаты — главу из Библии и Нового Завета и псалмы». Эксквемелин также уточняет, что «капитан корабля обязан есть ту же пищу, что и вся команда, до юнги включительно. Если команда желает уважить своего капитана, то ему готовят какое-либо особое блюдо, а подают его непосредственно капитану на общий стол».

Это было еще одно проявление демократичности флибустьеров, выгодно отличавшее их в глазах современников от моряков регулярного военного или торгового флота, где социальное неравенство бросалось в глаза. В то время как простые матросы должны были, страдая от цинги, грызть сухари и жевать опостылевшую солонину, привилегированные пассажиры могли даже позволить себе огород на борту — и горе было тому матросу, который украдет хоть листик салата!

«У нас был большой запас репы, портулака\*, кресс-салата и маринованных огурчиков, а еще два ящика с цикорием, которые денно и ночью охранял часовой, чтобы там не пошуровали крысы или матросы, — вспоминает отец Лаба о своем путешествии на Антильские острова. — Когда мы съели содержимое одного из ящиков, то посеяли в нем салат-латук и редис, который успел вырасти и был съеден еще до нашего прибытия на Мартинику. Таким образом, у нас всегда была зелень, что немаловажно во время длительных путешествий».

Обеды в пассажирском салоне тоже отличались от матросских трапез: «Нас было двенадцать человек за столом, чистым и прекрасно сервированным. В первый же день нам указали наши места и просили не менять

---

\*Портулак — растение с терпким, освежающим вкусом, богатое витамином С. Его можно употреблять в пищу в свежем, отварном, маринованном, соленом, консервированном виде — в пряных гарнирах, соусах, майонезах, витаминных салатах. Листья и стебли используют при лечении глазных болезней, при заболеваниях почек, печени, мочевого пузыря, как глистогонное средство.

их, дабы слуги приносили нам наши салфетки, которые переменяли дважды в неделю. На завтрак обычно подавали окорок или паштет с рагу или фрикасе, масло и сыр, хорошее вино и свежий хлеб утром и вечером... Обедали после того, как лоцманы отмечали высоту, то есть измеряли высоту солнца в полдень (чтобы занести в свои морские карты). Обед состоял из густого супа на курином бульоне, говяжьей грудинки, свежей баранины или телятины с фрикасе из кур или чего-нибудь еще. Когда три этих блюда уносили, на их место ставили жаркое, два рагу и два салата; на десерт у нас были сыр, фруктовые пюре, свежие фрукты, каштаны и варенья. Ужин был похож на обед: суп с курицей, два жарких, два рагу, два салата и десерт; поскольку спиртного у нас было вдоволь, его не сэкономили. У капитана было два ящика по 24 бутылки в каждом».

Остается предположить, что бравый священник не был подвержен морской болезни, от которой обычно страдали сухопутные пассажиры, пересекавшие Атлантический океан.

Но вернемся к флибустьерам.

Моряки, надолго уходившие в море, жестоко страдали от цинги — так называемого морского скорбута, причинами которого были недостаток в организме витамина С и калийных солей, дурная пища, плохие гигиенические условия (испорченная питьевая вода, проживание в сырых и тесных помещениях) и чрезмерные физические нагрузки. На первых стадиях цинга проявлялась в виде усталости, слабости, стеснения в груди, учащенного сердцебиения, к которым вскоре присоединялись тянущие боли в крестце и ногах. Люди становились зябкими, сонливыми и апатичными, неохотно покидали постель; возможно, в этом и кроется причина «нежелания работать», отмеченного Дампиром у флибустьеров. Так длилось от нескольких дней до двух недель, после чего проявлялись более наглядные симптомы: поражение десен и самопроизвольные кровоизлияния. Десны синели, припухали, становились рыхлыми и начинали кровоточить, на них образовывались язвы, зубы расшатывались и выпадали; изо рта шел неприятный запах и текла слюна. У человека вдруг на-

чинала идти кровь из носа; лицо принимало землистый оттенок, кожа становилась бледной, сухой и вялой, он таял на глазах. Кровотечения возникали и во внутренних органах — желудке, кишечнике, почках, легких; на ногах появлялись темно-красные пятна, а на руках и теле — твердые болезненные желваки величиной с орех; в этих местах кожа принимала синий, зеленый, желтый цвет. Иногда омертвевшая кожа отшелушивалась и взгляду открывались цинготные язвы, которые могли не заживать годами. Цинга убивала исподволь, медленно и мучительно, хотя бывала и быстротечная форма — так называемая молниеносная пурпура.

Для предохранения от цинги использовали рубленые овощи и зелень с острой приправой: маринованное, копченое и соленое мясо перемешивали со всей зеленью, какую только можно было запасти, включая дикорастущую, сдабривали всё это луком, растительным маслом, солью, уксусом, перцем, горчичным порошком и ели. Бывало, цинготным больным с выпавшими зубами и кровоточащими деснами уже нечем было пережевывать пищу. Чтобы три четверти экипажа не умерли по этой причине с голоду, в XVII веке норвежские коки придумали новое блюдо — лабскаус («легкоглотаемое»): мелко нарубленную вареную солонину перемешивали с перемолотыми солеными селедками и посыпали эту кашицу перцем. Со временем в это блюдо стали добавлять лук, соленые огурцы и картофель.

Гораздо больше, чем от голода, на кораблях страдали от жажды. Пополнить запасы пресной воды можно было далеко не в каждом порту. В 1691 году капитан Курсик, баскский корсар на службе у Людовика XIV, крейсировал у берегов Португалии. Вода и съестные припасы почти закончились, корабль направлялся в Сен-Жан-де-Люз для пополнения запасов, но тут разразилась буря, нарушившая все планы. Корабль оказался у мыса Артигуэсо, где находился большой испанский поселок Барриос. На судне оставался только коньяк, следовало любой ценой раздобыть воды и сухарей. Курсик отправил приветствие чиновникам-алькальдам Барриоса и «дал слово баска, что поднимет якорь и уйдет, не причинив никакого вреда», если ему позволят взять на борт

несколько бочонков воды. Ему учтиво ответили, что он может прислать шлюпки и забрать нужное количество воды для экипажа. Однако шлюпку с двадцатью матросами встретили огнем из мушкетов. Курсик разгневался и отправил к берегу уже две шлюпки с восемью десятками моряков, прикрывая их огнем из пушек, потом построил своих людей в боевой порядок и повел на штурм укреплений, приказывая стрелять только наперняка. Во время боя 80 испанцев были убиты наповал, три десятка ранены (по большей части кинжалами), а 40 взяты в плен. Курсик уже собирался разграбить и сжечь поселок, но тут ему навстречу вышел местный кюре с распятием в руках, а плачущие женщины и дети на коленях умоляли их пощадить. Корсар заключил договор с кюре и местными выборными, которые обещали, что, несмотря на запрет испанского короля оказывать помощь французам, он всегда найдет в бухте Барриоса всё, что потребуется ему и его экипажу.

В жару пресная вода становилась затхлой уже дня через два, а предохраняющие от цинги сидр и пиво быстро прокисали. Флибустьеры разбавляли воду ромом — он-то не портился. Постепенно начинали пить уже чистый ром, который загружали на корабль в неограниченном количестве.

Ром начали изготавливать в XVII веке чернокожие рабы, работавшие на тростниковых плантациях на Карибских островах: в результате перегонки перебродившей патоки получалась прозрачная жидкость, которая после долгого хранения в деревянных бочках приобретала темный цвет. Французы называли этот напиток «тафия», а англичане поначалу прозвали его «ромбульоном», сократив затем название до «рома». Карибский ром вскоре получил более широкое распространение, чем быстро прокисавшее пиво, да и стоил он дешево. Смешанный с фруктовыми напитками, он предохранял от цинги. Чтобы проверить качество рома, в него бросали несколько крупинок оружейного пороха и подогревали с помощью увеличительного стекла. Если ром был слишком разбавлен водой, порох не взрывался.

После захвата британским флотом острова Ямайка ром окончательно вытеснил бренди, которое было

повседневным напитком моряков\*. Постепенно новое горячительное распространилось по всем американским колониям, и в 1664—1667 годах в Новой Англии открылись две мануфактуры по производству рома. В XVIII веке, перед Войной за независимость североамериканских колоний (1775—1783), потребление рома в Новом Свете составляло 13,5 литра в год на человека, включая женщин и детей. Он считался напитком бедноты, в отличие от очищенных европейских спиртных напитков двойной перегонки. Тем не менее ром с Род-Айленда долгое время использовался в Европе для взаиморасчетов наравне с золотом.

На тех островах Карибского архипелага, которые принадлежали испанцам, изготавливали светлый ром с мягким вкусом. На офранцузенных островах (Мартинике, Гваделупе) ром делали исключительно из тростникового сока, который сохранял вкус исходного сырья. Англичане на Ямайке гнали темный ром с большим количеством патоки, на Барбадосе — очень крепкий, более 75 градусов.

Около 1740 года на английском флоте ром стали разбавлять водой по приказу адмирала Эдварда Вернона, чтобы матросы с его кораблей не перепились, уподобившись в этом флибустьерам. В плохую погоду адмирал носил плащ из фая — плотной шерстяной ткани в рубчик, по-английски *grogram cloak*, поэтому смесь рома с водой стали называть грогом. Пираты же удерживать не знали, и пристрастие к рому часто губило их в самом буквальном смысле: если на корабле авторитетным капитанам еще удавалось предотвратить повальное пьянство, на берегу никакие запреты уже не действовали и флибустьеры гибли в пьяных драках или не могли оказать достойного сопротивления властям и попадали в тюрьмы\*\*.

---

\* Когда Вильгельм III Оранский стал в 1689 году королем Англии, он запретил импорт коньяка из личной неприязни к Людовику XIV и стал поощрять производство можжевеловой водки — джина, который быстро снискал популярность во всех слоях британского общества. Один из крупных центров производства джина находился в Плимуте, в доминиканском монастыре, где отцы-пилигримы провели последнюю ночь перед отъездом в Новый Свет.

\*\* Захватив Панаму в 1670 году, Генри Морган собрал всех своих людей и объявил, что, по его сведениям, всё вино в городе отравлено



Еще одним доступным удовольствием — и вредной привычкой — был табак, недаром на портретах многие знаменитые корсары и флибустьеры изображены с трубками в руках. Глиняные курительные трубки были найдены на затонувших кораблях и при раскопках ушедшей под воду части Порт-Ройала. В Европу они попали, как утверждают, благодаря Уолтеру Рэли.

Изначально, на заре XV века, когда Колумб, вместе с другими диковинками Нового Света, открыл для Европы табак, моряки его не курили, а нюхали истолченным в порошок. Впоследствии индейский ритуал курения трубки мира был перенесен на корабли «джентльменов удачи»: закаленный «морской волк» протягивал новичку свою зажженную трубку, обтерев ее мундштук рукавом куртки. Если во время плавания глиняные или пенковые трубки\* ломались, матросы мастерили себе трубки из дерева. Огонь высекали при помощи огнива (спички изобрели только в середине XIX века). Юнгам приходилось курить украдкой, потому что «застукавшие» их за этим занятием «старшие товарищи» могли отобрать у них табак. Привилегией на курение обладали только опытные моряки:

Когда сможешь делать сплесни и узлы вязать,  
Будешь трубку ты курить и табак жевать.

После захода солнца курить запрещалось всем — во избежание пожара. Оставалось жевать табак. Кстати, жевали его и во время корабельных работ — лазая по вантам, выбирая трос, прибирая палубу, — потому что совмещать их с курением трубки было практически невозможно. Изжеванный табак простые матросы не выбрасывали, а сушили, а потом набивали им трубки. Если

---

испанцами. Это была ложь, но он понимал, что иначе все пираты напоятся и станут небоеспособными.

\* Пенковые трубки изготавливаются из минерала *Hydrous Magnesium Silicate*, по-немецки называемого *Meerschäum* — «морская пена» за малый вес, белизну и пористость. Обладая абсорбирующими свойствами, пенка действует как фильтр, впитывающий влагу и деготь (при этом ее цвет становится медово-коричневым), что в сочетании с термостойкостью и легкостью в обработке делает ее подходящим материалом для изготовления курительных трубок с прохладным и сухим дымом.

запасы жевательного табака подходили к концу, жевали каболку (просмоленный канат).

Курили в основном прессованный табак — табачные листья, свитые в веревки, которые можно было нарезать кружками; так он лучше сохранялся, занимал меньше места и впитывал меньше влаги.

Основные плантации табака располагались в Новом Свете, стоил он там недорого, хотя в Европе считался ценным товаром. В 1630 году за фунт английского табака платили два пенса. Сахар ценился куда дороже, поэтому в колониях — на Барбадосе, Мартинике, Ямайке — табачные плантации постепенно вытеснялись сахарными. Поскольку производители табака зачастую были связаны с пиратами, власти покупали услуги флибустьеров — Франсуа д'Анженна, Генри Моргана — для обуздания пиратов и побуждения их заняться возделыванием сахарного тростника. Французы выращивали табак на четырех наиболее густонаселенных островах — Сен-Кристофе, Мартинике, Гваделупе и Сан-Доминго. Табачные мануфактуры работали в Париже, Морлэ и Дьепе. Налоги, взимаемые на табак на континенте, взвинтили на него цену, поэтому курильщики пристрастились к табаку из Виргинии, стоившему много дешевле. В качестве любезности в ответ на существенное увеличение импорта виргинского табака во Францию англичане старались воспрепятствовать набегам флибустьеров на французские «сахарные» острова.

Табак долгое время считался лекарственным средством. В Европе ученые доктора рекомендовали использовать его в виде отвара — как рвотное или слабительное; в виде компресса — для заживления ран и язв, лечения опухолей и болей в подреберье; в виде водного экстракта — для промываний и клизм при лечении запоров, апоплексии, лихорадки; делать ингаляции для стимуляции легких при астме и водянке, а также применять в качестве мочегонного средства. Из зеленых листьев табака готовили компрессы, лечив таким образом чесотку, лишай, паршу, золотушные струпья, изводя вшей. Считалось, что они помогают также от невралгии, подагры, ревматизма и зубной боли. Однако «табачная профилактика» отнюдь не ограждала флибустьеров от

заразных болезней, от которых погибало больше людей, чем от пуль.

Теснота и антисанитарные условия способствовали распространению тифа, кори, дизентерии, оспы; отсутствие витаминов было чревато цингой; сойдя на берег, моряки подхватывали малярию, желтую лихорадку или венерические болезни. Никаких поблажек для больных при этом не делалось: пока пират мог держаться на ногах, он выполнял свою работу на корабле и шел в бой.

Каким бы тяжелым ни был труд моряков, у них всё же оставалось время для отдыха. Игра на деньги — в карты и кости — на борту была обычно запрещена под страхом жестокого наказания. Для развлечения иногда палили из пушек, но если порох приходилось экономить, оставались «культурные» забавы — танцы и песни. В спокойную погоду музыканты наяривали джигу, завезенную ирландцами и шотландцами, или матлот — танец французских моряков. С 1653 года появляются упоминания о меренге — танце доминиканского происхождения, придуманном, как говорят, кем-то из пиратов, лишившимся одной ноги и подобно Джону Сильверу ковьяльшим на деревяшке. В этом танце все па выполнялись одной ногой, другая при этом не сгибалась. В музыкальном сопровождении объединялись африканские ритмы и элементы европейской кадрили. Название, по одной из версий, происходит от английского *merry ring* — «веселый круг», поскольку танец был хороводный. Что касается песен, то это были в основном длинные баллады, героями которых нередко выступали легендарные пираты. Кроме того, именно пираты придумали бег в мешках — развлечение, доступное и плохим танцорам, и тем, кто был лишен слуха и голоса.

Бывалые «морские волки» передавали новичкам предания и обучали «верным приметам». Например, в штиль высвистывали ветер, для чего у капитанов и боцманов имелись «заговоренные» свистки, которые хранились в молитвенных шкатулках и использовались в самом крайнем случае. Количеством посвистов определялись желаемые сила ветра и его продолжительность. Зато свистеть «просто так» грозило бедой, и за это на

судне сурово карали. Ветер можно было вызвать и другими способами: побултыхав шваброй за бортом судна, поцарапав мачту ножом или хотя бы ногтями, облив паруса водой, привязав к вантам ботинок или выбросив за борт какой-нибудь предмет в дар морским богам. Но если всё это не помогало, оставалось как следует выпороть юнгу, чтобы он визжал на весь океан.

Просто вызвать ветер было мало — надо, чтобы он был попутным. Для этого моряки брали с собой карманные платки с узелками на четырех углах, которые символизировали четыре стороны света. Развязывая нужный узелок, они пытались изменить направление ветра. Если подул тот ветер, какой надо, то уже никто не свистел, швабру прятали подальше, за борт ничего не бросали и веслами не пользовались: грести при ветре — дразнить его.

Чихание при отплытии на левом борту сулило кораблекрушение, зато на правом — удачу в плавании. Если моряка, стоявшего на левом борту, «разбирало», он опрометью бросался на правый борт, чтобы чихнуть там.

Бывало, представители разных народов по-разному толковали приметы. Например, англичане ни за что не вышли бы в море в пятницу — день распятия Христа, а уж тем более 13-го числа. Зато португальцы и испанцы считали пятницу благоприятным днем для начала плавания, поскольку Колумб отправился в свое первое путешествие к американским берегам именно в этот день недели.

Моряки верили в существование гоблинов — злых духов, прятавшихся на корабле и чинивших всякие козни, русалок и ведьм. Баскские корсары считали, что ведьмы могут, обернувшись волнами, преследовать моряков от Бискайского залива до острова Ньюфаундленд или взбираться на мачты кораблей, чтобы рассыпать дьявольский порошок, напускающий злые чары. Когда корабль «Мартико» из Сибура потерпел крушение, судовладелец подал на команду в суд, и во время процесса все матросы как один дали показания, что бурю вызвали ведьмы.

Даже страдая от голода, голландские матросы не пытались убивать морских птиц, круживших возле самых

мачт, свято веря, что в них переселяются души утонувших моряков.

При приближении грозы, когда неподвижный раскаленный воздух пронизан электричеством, на концах мачт появлялись бледно-голубые светящиеся кисточки — коронные разряды. Их называли огнями святого Эльма (католики считали его покровителем моряков наряду со святым Николаем) и воспринимали как знак скорого окончания грозы, дающий надежду на спасение. При виде огней матросы-католики начинали молиться Пресвятой Деве, а боцман свистел в свисток. Когда огни пропадали, все кричали: «Доброго пути!» Если же огни спускались по мачте до насоса, это был знак неминуемой гибели. Некоторые матросы утверждали, что в такие минуты на мачте появляется сам святой Эльм, держащий в руке зажженную свечу; однажды матрос взобрался на самый верх грот-мачты и якобы обнаружил там капли воска. Когда судовой священник на корабле «Святой Франциск» попытался разубедить в этом команду, его обвинили в ереси и чуть не сбросили за борт.

Флибустьеры, подвергавшие себя самым разнообразным опасностям, привыкли молиться всем богам, полагаясь, впрочем, только на себя. Еретиком считался тот, кто не верил в приметы. На корабле капитана Чарльза Свана имелся астролог, в задачу которого входило предупреждать о грядущих опасностях. А «железный пират» Фрэнсис Дрейк, человек властный и крутой, был чрезвычайно мнительным и суеверным даже для своего века.

Из морских преданий самыми популярными были легенды о корабле-призраке с командой мертвецов, встреча с которым предвещает кораблекрушение. Португальцы верили, что на таком корабле вечно скитается по морям Бартоломеу Диаш, пропавший без вести возле мыса Доброй Надежды, который он сам первоначально назвал мысом Бурь. В начале XVII века в Нидерландах возникла легенда о «Летучем голландце». По разным версиям, капитана судна-призрака звали Ван Страатен или Ван дер Декен. Похожие легенды передавали из уст в уста англичане, испанцы и немцы.

Злой морской дух, предвещающий гибель во время шторма, получил у моряков прозвище Дэйви Джонс, или Дьявол Джон. По легендам, у него были большие круглые глаза, три ряда зубов, рога и хвост, а появлялся он в голубом дыму. Морское дно, куда попадали погибшие моряки, называли «сундуком Дэйви Джонса»\*. «Отправиться за сундуком Дэйви Джонса» означало утонуть, «пробудить Дэйви Джонса» — вызвать шторм, а «находиться во власти Дэйви Джонса» — быть охваченным ужасом. Дэйви Джонсом называли также моряка, упившегося до смерти.

По одному из преданий, в подчинении у морского дьявола находился Кракен — гигантское морское чудовище, известное по описаниям норвежских и исландских моряков. Бергенский епископ Эрик Людвигсен Понтопидан (1698—1774) писал, что Кракен — животное размером с плавучий остров, способное схватить щупальцами и утянуть на дно даже крупный военный корабль; еще опаснее для судов водоворот, который возникает при погружении Кракена на дно. Из пасти его идет страшный смрад, сам по себе способный убивать. Скептики полагали, что свидетельства моряков о Кракене можно объяснить подводной вулканической активностью у побережья Исландии, которая проявляется в исходящих из воды пузырях, внезапной и довольно опасной смене течений, появлении и исчезновении новых островков. Только в 1857 году было доказано существование гигантского кальмара, который, по-видимому, и послужил прообразом Кракена.

О самих флибустьерах порой складывали легенды уже при жизни, их имена и поступки обрастали слухами и домыслами. Так, одно имя Франсуа Олоне внушало ужас; что в рассказах о нем было правдой, а что — вымыслом, теперь уже трудно разобрать. Эдвард Тич по прозвищу Черная Борода перед боем прикреплял к своей шляпе зажженные фитили, окутывавшие его дымом и искрами, чтобы придать себе вид исчадия ада. А образ Монбара Губителя, с детства проникшегося ненавистью

---

\* Впрочем, в одном из документов от 1751 года «сундуком Дэйви Джонса» называется вполне реальный предмет — ларец с судовыми навигационными приборами.

к испанцам, возглавившего команду из освобожденных рабов и не оставившего в живых ни одного человека на захваченных судах, возможно, вообще был порожден чьей-то фантазией...

Эти легенды порой играли на руку флибустьерам, превращаясь в своего рода психологическое оружие. Бывало, пираты несколько дней преследовали корабль, отставший от каравана, вопя и потрясая оружием, — и устрешенный экипаж сдавался без боя. Впрочем, такое случалось далеко не всегда.

### *На abordаж!*

*Мастера неравного боя. — Торговые караваны. — Сдача без боя. — Хитрость и коварство. — Затонувшие сокровища. — Бой. — Артиллерия. — Оружие. — Доспехи. — Тактика. — Отвага и находчивость. — Раны и лечение*

*Абордажные крюки вцепились в обшивку мертвой хваткой; тут же, ломая фальшборт, на палубу упала ощерившаяся шипами доска, а на полубак со свистом полетели гранаты, рассыпавшиеся при взрыве мириадами кусочков жгущего свинца. Страшно закричал матрос, на котором загорелась одежда. Из облака едкого желтоватого дыма вынырнула страшная фигура: искаженное гримасой лицо было обрамлено густой черной бородой, заплетенной в тугие косицы, из ушей валил серный дым, разверстая пасть с желтыми клыками исторгала нечеловеческий вопль. Чудовище размахивало саблей в одной руке и пистолетом в другой. Солдаты невольно попятнулись, и пираты, один за другим спрыгивавшие на палубу, устремились вперед.*

*Завязалась рукопашная. Увидев перед собой пьяную орду, солдаты опомнились и перешли в наступление. Теперь уже разбойники подались назад, оскальзываясь в лужах крови и спотыкаясь о трупы. Со всех сторон раздавались лязг клинков и крики раненых. Однако вступить в поединок с Черной Бородой не решался ник-*

то. Словно пушечное ядро, он пробил строй солдат и остановился, увидев капитана.

Мейнард быстро вскинул руку с пистолетом и выстрелил. Белая рубашка пирата окрасилась кровью на животе, но он, точно раненый бык, заревел и ринулся на офицера, замахнувшись саблей. «Заговоренный!» — мелькнула в голове ужасная мысль. И в то же мгновение правое плечо Мейнарда ожгла пуля.

Тич был уже рядом; капитан перебросил саблю в левую руку и отбил удар. Подоспевший на помощь матрос ударил Тича кортиком в шею, и Черная Борода рухнул на колени, захлебываясь кровью — и всё еще размахивая окровавленным клинком.

Капитан выстрелил почти в упор, всадив ему пулю между глаз. Тело пирата завалилось на бок; шляпа с зажженными фитилями откатилась в сторону. «Отрежь ему голову!» — закричал Мейнард матросу, не узнав собственного голоса. Матрос приблизился, но, как ошпаренный, отскочил в сторону: из окровавленного рта донеслось сдавленное ругательство.

Тем временем бой подходил к концу; пираты бросали сабли и становились на колени, моля о пощаде. Черная Борода лежал на палубе, истекая кровью, но еще дышал. Никто не смел приблизиться к нему; матросов словно парализовало от страха. Тич пошевелился, как будто собираясь подняться; все разом отпрянули, а капитан Мейнард вздрогнул.

Клинок со свистом рассек воздух, послышался хруст позвонков — и голова Черной Бороды отделилась от тела. Кто-то вскрикнул, а владелец клинка вытер его о рукав и отсалютовал капитану:

— Израэль Хэндс, к вашим услугам! — Он наклонил непокрытую голову, щелкнув стоптанными каблучками. — Был вынужден служить этой... падали. — Он небрежно пнул распростертое тело носком сапога. — Предаю себя в руки правосудия и надеюсь на справедливость и снисхождение.

Голову Черной Бороды приколотили под бушпритом «Жемчужины»; тело, раскачав, сбросили за борт. Оно еще долго плыло в кильватерной струе; в ту сторону старались не смотреть.



Корсары, каперы и флибустьеры были мастерами неравного боя: они подстерегали торговые суда, на которых было чем поживиться и которые не могли оказать серьезного сопротивления, а в схватку с военными кораблями вступали только в случае крайней необходимости. Впрочем, торговые суда тоже были вооружены пушками и зачастую превосходили по размерам корабли нападавших; в этом случае всё решали дерзость, отвага и быстрота. Пираты не гнушались никакой добычей: любой товар можно было выгодно продать или употребить для личного пользования.

Известный французский корсар Жан Барт (1650—1702) начал свою карьеру в 23 года: стал капитаном маленького галиота с претенциозным названием «Царь Давид», вооруженного двумя пушками и с тридцатью четырьмя членами команды на борту. Корабль Барта крейсировал в устье Мааса и Текселя. Его первой добычей стало небольшое голландское суденышко, нагруженное каменным углем; за ним последовали испанская плоскодонка с грузом вин, шхуна с раками, орехами и четырьмя сотнями пар чулок, галиот с зерном, флейт с бордоскими винами... Показав, на что способен, Барт внушил доверие судовладельцам, которые отдали под его начало «Пальму» с восемнадцатью пушками и командой из 174 человек, и он стал приводить в Дюнкерк, один за другим, корабли, нагруженные пенькой, рыбьим клеем, свиной щетиной, китовым жиром, дублеными кожами, бобровыми шкурками, копченым мясом, водкой, а то и индиго, какао, сахаром, медью, хлопком и кошенилью\*. Город богател и гордился своим уроженцем, хотя десятую часть средств, вырученных от продажи трофеев, следовало отдавать великому адмиралу Франции графу де Вермандуа.

Добычей могли стать не только неодушевленные предметы: однажды Жана Барта в компании с его братом Жаком и их компаньоном Жоссом Констаном от-

---

\* Индиго — краситель, добываемый из одноименного растения, родиной которого является Индия; в результате окрашивания получается цвет, средний между темно-синим и фиолетовым. Кошениль (кошенильный червец) — насекомое из отряда полужесткокрылых; из самок (их размер составляет всего два—четыре миллиметра) добывают вещество, используемое для получения красного красителя — кармина.

правили к устью Тахо и берегам Северной Африки добывать пополнение для гребцов на галерах: мусульман, захваченных в плен, обращали в движущую силу. «Товар» был «скоропортящимся»: больше семи лет такой каторги не выдерживал никто. Другой корсар, Даниель Бонтан, специализировался на нападениях на английские корабли, перевозившие африканских невольников. Однажды он за день захватил два судна, в трюмах которых находились девять сотен негров, а за один поход его добычей стали около двух десятков невольничьих кораблей. Надо сказать, что «черное дерево» было весьма ценным товаром, и в середине 1630-х годов нидерландская Вест-Индская компания предложила отдавать владельцам корсарских судов по 12 черных мужчин и женщин из каждой партии добычи, чтобы стимулировать захват корсарами невольничьих кораблей.

Но в Атлантике водилась и более крупная «рыба». Каждый год начиная со второго десятилетия XVI века два десятка торговых кораблей под защитой шести военных судов отправлялись из Севильи в Номбре-де-Диос в Панаме, чтобы погрузить на борт сокровища, добытые в Перу. Затем они перебирались в Картахену — забрать золото и изумруды, доставляемые из глубины страны, и жемчуг с острова Маргарита — и, наконец, соединялись в Гаване с кораблями, пришедшими из Веракруса с мексиканскими товарами. Загрузив провиант, караван шел к Азорским островам, откуда Армада Моря-океана\* (созданная в 1522 году) сопровождала его в Испанию мимо мыса Сан-Висенти, где всегда надо было опасаться нападения французских корсаров и берберских пиратов.

Помимо этого, Торговая палата в Севилье выдавала определенному количеству торговых кораблей специальные разрешения на плавание в Америку для поддержания связи с теми колониями, которые не навещались крупными нао, составлявшими флот для перевозки сокровищ. Количество таких кораблей варьировалось в зависимости от военно-политической ситуации в Европе, в лучшие годы доходя до пятидесяти. «Купцы» были легкой добычей для флибустьеров; чтобы защитить их, а заодно и самые уязвимые из своих колоний, Испания

---

\* Так в то время называли Атлантику.

держала на Антильских островах эскадру из четырех—восьми военных кораблей — Наветренную армаду.

В середине XVI века, когда нао водоизмещением от 200 до 400 тонн были заменены на большие галеоны (от 300 до тысячи тонн), систему караванов реорганизовали. В Америку ежегодно отправлялись две флотилии, состоявшие из четырех хорошо вооруженных галеонов, двух сторожевых судов водоизмещением 80 тонн и нескольких десятков нао (от 10 до 90 тонн); для защиты от корсаров их сопровождали несколько военных судов, вооруженных каждое пятьюдесятью орудиями. Каждой флотилией командовал капитан-генерал, которого замещал адмирал, — эти должности продавались, и торговал ими король. Одна флотилия покидала испанские берега в марте, вторая — в сентябре. Первую остановку делали на Малых Антильских островах — обычно на Гваделупе или на Мартинике, где экипажи запасались провиантом, прежде чем их маршруты разделялись: корабли, уходившие в Мексику, на Эспаньолу, в Пуэрто-Рико, на Кубу, Ямайку или в Гондурас, отправлялись вместе; те же, что шли в Венесуэлу, Колумбию и к Панамскому перешейку, путешествовали в сопровождении четырех галеонов и двух сторожевых кораблей. Галеоны останавливались в Номбре-де-Диос и Картахене, чтобы забрать сокровища, а потом плыли в Гавану, где дожидались тех судов, с которыми они расстались на Малых Антильских островах, чтобы вместе вернуться в Испанию.

Нападения корсаров у мексиканского побережья на корабли, оставшиеся без прикрытия, внесли в эту схему свои коррективы: с 1564 года две группы торговых судов путешествовали отдельно. Та, что направлялась в Гондурас и на Большие Антильские острова (флот Святого Иоанна), выходила из Севильи в апреле. После перехода через океан, длившегося от двух до трех месяцев, она проводила зиму в Веракрусе, на берегу Мексиканского залива\*. Там корабли загружали местной

---

\* Стая на якорь на рейде Веракруса могли только небольшие корабли, стоянка галеонов находилась у соседнего острова Сан Хуан де Улуа — там можно было укрыться от опасных северных ветров, дующих в Мексиканском заливе с октября по февраль.

продукцией (например, тканями, окрашенными кошенилью), королевским серебром и частично восточными товарами, привезенными в Акапулько манильским галеоном. В феврале или марте флот отправлялся в Гавану, где встречался с флотом Тьерра-Фирме, и потом, вместе с ним или отдельно, возвращался в Испанию в конце весны или в начале лета. Кроме того, в мае—июне в Гавану приходила из Трухильо и Пуэрто-Кабальо урка, нагруженная индиго и серебром, в сопровождении сторожевого корабля.

Во второй половине XVII века Наветренная армада приходила в Веракрус в октябре—ноябре и оставалась там до марта следующего года. Эта флотилия, состоявшая из шести-семи больших кораблей, вооруженных каждый двадцатью—пятьюдесятью орудиями, раз в год заходила по очереди во все испанские порты для пресечения иноземной торговли и борьбы с флибустьерами. Иногда она сопровождала торговые корабли из Веракруса в Гавану. Затем армада следовала через Флоридский пролив, откуда пассаты забрасывали ее к Пуэрто-Рико или на Тринидад. С Тринидада она отправлялась к острову Маргарита и городам Кумана и Ла Гуайра на побережье Венесуэлы. Пройдя у берегов близ Каракаса, она направлялась к лагуне Маракайбо, огибала мыс Велла, заходила на остров Санта-Мария, в Картахену, Портобело и Кампече и возвращалась в Веракрус.

Вторая армада — флот Тьерра-Фирме, состоявший из галеонов, — отходила от берегов Испании в августе и направлялась к портам Панама и северного побережья Южной Америки. Она забирала грузы в Номбре-де-Диос, а с конца XVI века — в Портобело\* и зимовала в Картахене. Ранней весной корабли отплывали в Гавану, куда добирались за 10—15 дней, соединялись там с флотом Святого Иоанна или возвращались в Испанию в один-ночку.

Получив известие о прибытии галеонов в Картахену, испанский вице-король Лимы отправлял в Панаму «Со-

---

\* Стоянка испанских галеонов была перенесена после налета Дрейка на Номбре-де-Диос в 1572 году: Портобело, находившийся в 30 километрах севернее, было легче оборонять. Тем не менее в 1668 году его разграбил Генри Морган, а в 1680-м — еще одна команда флибустьеров.

кровища короля», оцененные Дампиром в 1680 году в 24 миллиона песо, и другие местные товары. Их сохранную доставку обеспечивала Армада Южного моря — эскадра из двух—четырёх вооруженных кораблей.

Филиппины были колонизованы испанцами в 1564 году, когда в Маниле высадились четыре сотни человек, прибывшие из Акапулько. В конце 1560-х годов командовавший ими Мигель Лопес де Легаспи отправил в Акапулько первый манильский галеон, нагруженный корицей. Товары перевозили только тремя кораблями: первый, двадцатипушечный, выходил из Лимы с грузом какао, ртути и монет и прибывал в Акапулько незадолго до Рождества. По прибытии одного из двух манильских галеонов он брал на борт часть филиппинских товаров, предназначенных для Перу, и возвращался в Лиму, остальное распределяли между купцами и королем и отправляли из Мехико в Веракрус для погрузки на Новоиспанский флот. Два манильских галеона (каждый водоизмещением в тысячу тонн) совершали путешествие в Мексику по очереди. В то время как один оставался в Маниле, другой в конце марта выходил из Акапулько, через два месяца запасался провиантом на Гуаме, где оставался два-три дня, и возвращался в Манилу в июне. Там он выгружал вино, оливковое масло, одежду и другие европейские товары, производство которых было запрещено на островах, а также серебро и золото для оплаты экзотических восточных товаров. В трюме второго галеона, уже готового отправиться в Мексику, лежали пряности, хлопковые и шелковые ткани, муслин, тафта\*, бархат, дамаст из Китая и Японии, снадобья, веера, геммы (резные полудрагоценные или драгоценные камни), китайский фарфор, украшения, жемчуг, изделия из слоновой кости и сандалового дерева, изготовленные азиатскими мастерами для европейских церквей. Выйдя из Манилы, галеон сначала следовал вдоль берегов Калифорнии на юг, мимо мыса Сан-Лукас и мыса Корриентес, останавливался в Саллагуа, где сходили на берег пассажиры, отправлявшиеся в Мехико, а затем

---

\* Муслин (от *Mussolo* — итальянского названия города Мосул в Ираке) — мелкотканая хлопчатобумажная материя. Тафта (от *pers.* «тафте» — «сотканное») — легкая шелковая ткань.

шел в Акапулько, куда добирался к Рождеству, а то и в середине февраля. На манильских галеонах всегда было много товаров и людей.

Обратный путь торговых караванов в Европу длился более трех месяцев. Моряки и пассажиры развлекались ловлей дорады, чествованием святых, лакомились молочными поросятами и черепахами и стреляли из пушек. В открытом море они могли себе это позволить, если к тому располагала погода; опасность, как правило, подстерегала вблизи берегов.

В 1628 году голландский капер Питер Хейн, получив под свое командование 31 (!) судно от нидерландской Вест-Индской компании, захватил у берегов Кубы испанский «серебряный флот»; его добыча оценивалась в 11,5 миллиона гульденов.

В 1650 году французский корсар Матюрен Габаре, отплыв из Ла-Рошели, крейсировал в Мексиканском заливе, охотясь на испанские корабли. Самый большой приз ему удалось захватить в окрестностях Санта-Марты (Колумбия); бухта, где это произошло, даже получила имя Габаре. Возвращаясь домой, он сделал крюк через Канаду, продал там захваченное добро и погрузил на борт меха и другие колониальные товары для доставки во Францию. Помимо Габаре, в середине XVII века у берегов Америки рыскали и другие французские корсары и флибустьеры, однако удача улыбалась не всем.

Француз Тимолеон де Фонтене, рыцарь Мальтийского ордена, успевший побыть губернатором Тортуги и в этом качестве раздававший каперские патенты направо и налево, блокируя испанскую торговлю, в 1658 году задумал поход по стопам Фрэнсиса Дрейка. Себе в товарищи он взял Иова Форана — голландского корсара, хорошо знавшего берега Южной Америки, но весьма беспринципного человека, и капитана Даниэля. Попытка разграбить Буэнос-Айрес не удалась, но Фонтене это не обескуражило: он готовился пройти через Магелланов пролив и отправил команду на берег за провиантом. Даниэль вовсе не желал подвергать себя опасностям подобного плавания и сбежал со своим кораблем, намереваясь вернуться во Францию; Форан последовал его примеру. Фонтене продолжил путь в одиночку,

но был вынужден вернуться из-за погодных условий. Близ устья Ла-Платы он вновь встретил Форана, и тот предложил захватить несколько кораблей на этой реке, чтобы не возвращаться с пустыми руками. Три недели французы прохладжались, ожидая, не покажется ли какое-нибудь судно. Однажды утром из порта вышли три голландских корабля. Фонтене немедленно завязал бой с самым мощным из них, однако Форан не поддержал его. Голландцы установили на полукоте четыре небольших орудия, стреляющие картечью. Французы понесли большие потери, кавалер де Фонтене погиб, сраженный ядром, однако голландский корабль был захвачен. Взойдя на его борт, Форан объявил, что все, кто хочет вернуться, могут следовать за ним. Несколько солдат и матросов перешли на его корабль, покинув своих товарищей, которые остались в меньшинстве против голландцев с захваченного флагмана и двух остальных кораблей, — узнав о бегстве Форана, они пришли на выручку своим. Голландцы, ожесточившись, посадили французских пленных на их собственный корабль и несколько раз выстрелили по нему из пушки, чтобы потопить; однако голландский адмирал, поняв, что сам потерял много людей (более шестидесяти человек), изменил свое решение и велел спасти тех, кто еще оставался в живых, чтобы насильно включить в состав своей команды.

Прибрежные воды Европы таили в себе не меньшую опасность: в 1628 году Англия объявила Франции войну, и в Атлантике курсировали английские каперы, перехватывая французские корабли. Зато с 1688 по 1713 год корсары из Дюнкерка и Сен-Мало получили около двух тысяч патентов и захватили более двенадцати тысяч кораблей вражеских держав. Только в районе между Англией и Ирландией британцы каждую неделю лишались двух десятков судов. Каперы из Сен-Мало преследовали голландских китобоев до самой Гренландии; корсарские суда снаряжали в Булони, Дьепе, Шербуре.

Уроженцы Дюнкерка и Дьепа выходили на охоту сообща, чтобы поддерживать друг друга, «морские волки» из Сен-Мало охотились поодиночке. Подбор товарищей для экспедиции имел жизненно важное значение:

их должна была объединять общая цель, иначе не миновать беды (вспомним Фонтене).

Корсары из Дюнкерка предпочитали ходить на фрегате — менее крупном и более юрком, чем линейный корабль, вооруженном тремя десятками пушек (на линейном корабле их количество достигало сотни). Но чаще всего приходилось довольствоваться тем, что есть, лишь бы судно держалось на воде.

Главной задачей было избежать артиллерийской дуэли, а по возможности — вообще обойтись без боя, поскольку корсару нужно было привести захваченное судно в порт целым и невредимым для последующей его продажи.

Из-за несовершенства тогдашней «информационной системы» приз можно было захватить вообще дурком, причем на законных основаниях. Об одном таком случае, произошедшем в 1689 году, рассказывает Клод де Форбен, крейсировавший тогда в Ла-Манше: «Я был в море уже несколько дней, когда губернатор Кале сообщил мне, что испанцы объявили нам войну, и потому я могу захватывать все попадающиеся мне корабли, принадлежащие этой стране. На следующий же день я повстречал четыре небольших судна из Остенде, следовавшие за торговым караваном, принадлежавшим англичанам. Я без труда задержал их; поскольку они не знали, что у нас война с Испанией, то позволили отвести себя в Дюнкерк, где их конфисковали в пользу короля».

Если команда «купца» не собиралась сражаться, преследуемое судно делало предупредительный выстрел из пушки и спускало флаг; тогда с корсара отряжали нескольких человек под командованием офицера, чтобы завладеть кораблем. Жертва могла сдаться без боя в трех случаях: если это был торговый корабль, не имеющий возможности защищаться, если его экипаж был слишком напуган или из тактических соображений — чтобы бой состоялся на уже захваченном судне. Последний случай может вызвать удивление, но все дело в «вывертах» закона о кораблях, захваченных корсарами: если команде удастся отбить судно, то и оно, и груз не возвращаются к прежним владельцам, а переходят в собственность отважных моряков. Капитан корсаров, пос-



тавленный перед необходимостью доставить в порт два корабля силами одной команды, порой был вынужден прибегнуть к услугам плененного экипажа, выделив для присмотра за ним небольшую охрану. Принимались и другие предосторожности: порох на захваченном судне смачивали водой, пушки заклепывали, но стоило ветрам разнести подальше друг от друга пленника и конвоира, как ситуация могла резко измениться.

Луи Гарнере, в XIX веке бывший корсаром и затем прославившийся как художник-маринист и писатель, рассказывает в своих воспоминаниях, как однажды английский капитан, сдавшийся без боя, поднялся на борт французского корабля и, увидев, что французов очень мало, заявил, что, зная он об этом, сражался бы и не сдался. На это капитан корсарского судна предложил ему вернуться на свой корабль и вступить в бой. Англичанин побледнел и не стал настаивать на своем.

Капитаны Мишель Андрессон и Бруаж, входившие в эскадру Лоренса де Граффа, захватили в мае 1684 года два голландских торговых корабля, принадлежавших Вест-Индской компании, которые шли из Кюрасао. Не обнаружив в трюмах ничего стоящего, они уже собирались отпустить их с миром (Голландия на тот момент была нейтральной державой, и корсары французского короля вообще-то не должны были обижать ее граждан), но тут раб, сидевший в трюме, выдал им тайну: корабли везут из Картахены в Испанию 200 тысяч экю золотом и серебром, а на борту находится наместник епископа Гаваны. За священника вполне можно было взять выкуп в полсотни тысяч экю, поэтому Андрессон приказал доставить к себе на борт и золото, и прелата. Голландские капитаны начали возмущаться, тогда Андрессон вызвался сразиться с ними обоими, в присутствии Бруажа в качестве судьи поединка, но если он победит, то возьмет себе не только груз, но и корабли. Голландцы предпочли отступить\*.

---

\* Надо заметить, что нечестно добытое не пошло впрок. Корабль Бруажа попал в шторм, лишился мачт и был вынужден причалить к острову Сент-Томас — одному из Виргинских островов, в то время принадлежавшему датчанам. Губернатор сразу же освободил епископа без всякого выкупа, а всё золото Бруажу пришлось отдать за материалы, необходимые для ремонта.

Возникали и прямо противоположные ситуации. Например, в 1592 году 42-летний Джон Дэвис, командовавший небольшим кораблем «Черная смерть», атаковал у выхода из Магелланова пролива в Атлантику галеон «Инфанта», везший золото из Перу в Испанию. В борт галеона уже вцепились абордажные крючья, как вдруг Дэвис заметил военный эскорт из трех кораблей. С трудом отцепившись от своей добычи, «Черная смерть» на всех парусах устремилась в открытое море. На третий день впереди показалась скалистая гряда, которую было невозможно обойти, а испанцы неотступно следовали за пиратами. По счастью, ветер стих и спустился туман; команда пересела в шлюпки, отбуксировала корабль к берегу и укрыла его за скалами. На камнях англичане намеренно разбросали доски, запасные мачты, обрывки парусов и разбитую шлюпку. Испанцы решили, что пираты потерпели кораблекрушение, и повернули назад.

Голландцы, искусные мореходы и отважные солдаты, предпочитали делать ставку не на героизм, а на военную хитрость: они не имели себе равных в искусстве засад, и одна из амстердамских компаний использовала свои суда только для этой цели. Тем же приемом пользовались баскские корсары из Гипускоа и Бискайи: они хоронились у самого входа в крупный порт Бильбао, где подстерегали добычу. Знаменитый капитан из Сан-Себастьяна Агустин де Аризабало в 1658 году перехватывал там все торговые корабли — французские, голландские, португальские, — так что в результате городские власти даже подали на него жалобу.

Флибустьеры и пираты тоже не дремали. Бартоломью Робертс, ставший пиратом в 1719 году, менее чем за четыре года захватил более четырехсот кораблей; его «охотничьи угодьями» была вся Атлантика.

Пираты часто приближались к жертве под видом торгового судна, терпящего бедствие, а затем вдруг поднимали черный флаг и бросались на абордаж. Но всех хитрецов перещеголял французский корсар Жан-Батист Эбер, уроженец Акадии, вынужденный покинуть родину и проведенный семь лет в Ливерпуле в качестве военнопленного, а потому имевший большой зуб на ан-

гличан. В 1780 году, когда он крейсировал на своем «Ястребе» у английских берегов, вблизи плимутской бухты его перехватил английский военный корабль. Эбер быстро замаскировал свой корабль под каботажное судно: спрятал пушки, велел экипажу укрыться в трюме, оставив на палубе только четырех человек. Когда 74-пушечный английский сторожевик велел ему остановиться, Эбер не моргнув глазом объявил себя англичанином и попросил о сопровождении (его безупречный английский, приобретенный в плену, не вызвал никаких подозрений). Шесть часов (!) Эбер шел под эскортом английского корабля, пока не приблизился к торговому каравану противника. В самый неожиданный момент он обнаружил свою истинную сущность, и мощный крик «Да здравствует король!» обратил в бегство четыре корабля сопровождения. Эбер захватил два судна с грузом, оцениваемым в 200 тысяч ливров, и привел их в свой порт приписки — Морлэ. За «умное поведение, ловкость корсарского капитана и мужество солдата», проявленные на службе Его Величеству, он получил наградную шпагу.

Наименее рискованным способом завладеть сокровищами испанцев было поднять со дна галеоны, затонувшие в Карибском море возле окруженных рифовыми отмелями Багамских островов или Эспаньолы либо вблизи Портобело и Веракруса. Но делать это надо было быстро, пока остовы кораблей не обросли кораллами. Искать клад по прошествии многих лет было хлопотно и трудно. В истории сохранилось имя Уильяма Фиппса, корабельного плотника из Бостона, которому удалось поднять часть сокровищ с затонувшего «серебряного» галеона «Пресвятая Дева». Это получилось только со второй попытки, в 1686 году, через 45 лет после того, как галеон налетел на рифы у Багамских островов. Экспедиция финансировалась английским королем Яковом II: Фиппс не решился поделиться своими планами с Морганом или другими авантюристами с Ямайки. Поиски, которые велись силами ныряльщико-индейцев, безуспешно продолжались несколько месяцев; провиант подходил к концу, питьевая вода загнила, люди измучились. Наконец Фиппс решил возвращать-

ся, признав свое поражение, и объявил о таком решении офицерам двух кораблей, находившихся под его командованием. При этом он с досады топнул ногой; от удара из-под стола выкатился кусок коралла странно правильной формы, в котором, как оказалось, была заключена деревянная шкатулка с золотыми и серебряными монетами. Индейца, доставившего этот «сувенир» на борт, немедленно отправили обратно в море, и он принес слиток серебра, покрытый толстым наростом из моллюсков. После этого Фиппс лично спустился под воду в водолазном колоколе собственной конструкции, из дерева и свинца, в котором можно было находиться четверть часа. За три месяца напряженной работы удалось поднять 30 тонн серебра и множество ящиков с золотыми и серебряными монетами. Когда водолазы обессилели, в ход пустили крюки и «кошки», но вскрыть палубы, покрытые коралловым панцирем, не получилось. Едва корабли с драгоценным грузом отошли от опасных рифов, как за ними погнался французский корсар «Гуар», прославившийся на Антильских островах своими дерзкими набегами. Погоня продолжалась весь день. Два английских фрегата искусно маневрировали, ловя попутный ветер, но оторваться от быстроходного корсара удалось только вечером, когда на море усилилось волнение, а шквалистый ветер понес корабли к скалам банки Мушуар. Фиппс приказал изменить курс и укрыться у северо-восточной оконечности банки. Утром корсар исчез. Не менее счастливо избежав встречи с алжирскими пиратами, промышлявшими в Ла-Манше, Фиппс вернулся в Англию, где король посвятил его в рыцари.

Можно было поступить еще ловчее: в 1679 году капитаны флибустьеров Блот и Бреа захватили вблизи Багамских островов два испанских судна, поднимавших со дна морского сокровища галеона «Нуэстра Сеньора де лас Маравильяс», затонувшего 20 лет тому назад. Их добыча составила 140 серебряных слитков, которые они привезли в Пти-Гоав на Сан-Доминго, возбудив зависть и рвение «коллег» вплоть до Новой Англии.

Если же за приз приходилось драться, первое слово предоставляли пушкам. Начиная с XVII века после по-

единка пушкарей полуразрушенный и обессиленный противник сдавался еще до абордажа.

Рыцари Мальтийского ордена как-то предприняли попытку защитить надводную часть корабля броней, обшив корпус каракки «Святая Анна» свинцовыми плитами, прикрепленными к бортам медными болтами, но этот способ не прижился. Деревянные парусные корабли и так были довольно живучими: чтобы их потопить, требовалось большое число попаданий, в то время как броня сильно утяжеляла корабль и снижала его мореходные качества.

Во времена Колумба на кораблях устанавливали обычные сухопутные пушки, снятые с колес и поставленные на неподвижные деревянные лафеты. Орудия наводили за счет поворота всего корабля и изменения веса заряда. Со временем лафеты стали снабжать колесиками, сделав пушки «поворотливыми», а угол наклона ствола изменяли при помощи специальных клиньев. Сократилось также время перезарядки орудия.

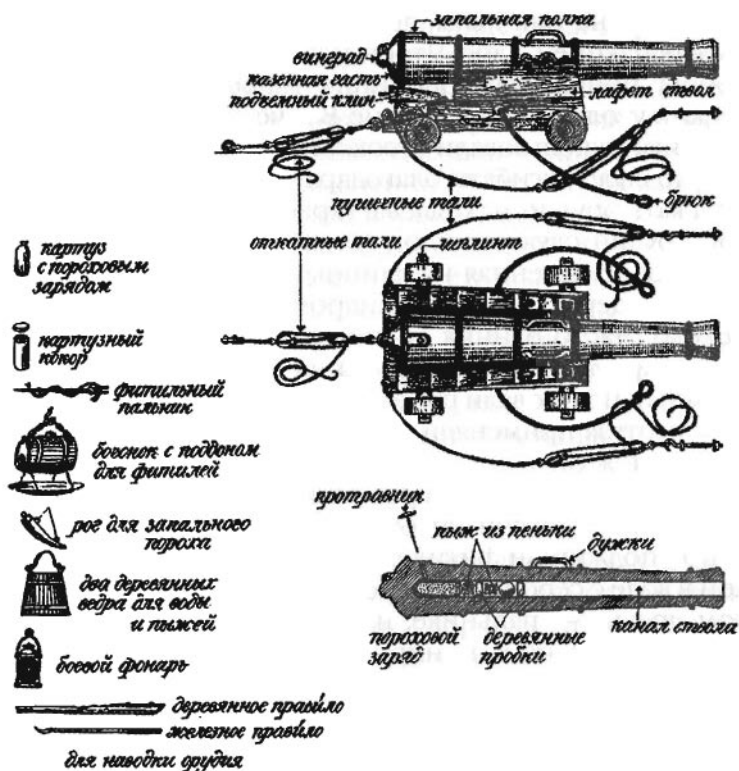
В XVII веке на кораблях появились специальные оружейные палубы. Стрельба стала вестись через пушечные порты, благодаря чему снизились потери среди оружейной прислуги от снарядов противника. Для обстрела преследующего противника использовали кормовые порты, переноса в них орудия из ближайших бортовых портов. В носовой части корабля устраивали порты для погонных орудий — из них палили прямо по курсу.

Морская артиллерия того времени позволяла вести огонь на расстояние до двух тысяч метров. При стрельбе нередко использовали эффект рикошета: ядро отскакивало от воды, и расстояние его полета увеличивалось. Дальность прицельной стрельбы не превышала тысячи метров, а нередко морские сражения велись даже на расстоянии pistolетного выстрела, то есть в пределах 25—50 метров.

Наиболее древним и распространенным видом снарядов были полнотелые ядра. На первых испанских нао, появившихся в Карибском море, были ядра из обтесанных камней (на изготовление каждого такого ядра уходило до нескольких недель). В XVI веке начали использовать свинцовые, чугунные, а затем и железные

ядра. Иногда чугунные и железные снаряды обливали свинцом для более плотного прилегания ядра к стенкам ствольного канала и для снижения износа ствола. Полнотелое ядро обладало наибольшей пробивной способностью, но было почти бесполезно против живой силы. Чтобы устроить пожар на корабле противника, чугунные ядра перед выстрелом раскаляли в специальной печи; затем их забивали в пушку вместе с деревянной пробкой, обмазанной толстым слоем глины, чтобы от ядра не загорелся порох. Однако если каленое ядро глубоко застревало в древесине, пожар вызвать не удавалось из-за недостаточного притока воздуха. В 1552 году турки впервые использовали зажигательные снаряды — обычные каменные ядра, облепленные специальным составом или начиненные горючей смесью. Веком позже зажигательную смесь стали помещать в мешочек, который оплетали веревками, осмаливали, погружали в расплавленную серу, снова облепляли смесью и повторяли процедуру, а затем снабжали получившийся снаряд металлическим штырем. В конце XVI века появилась картечь, которая не обладала заметным пробивным действием, зато очень эффективно поражала живую силу на средних и коротких дистанциях. Картечью стреляли вдоль открытых палуб, стараясь уничтожить экипаж или абордажную команду неприятельского корабля. Для повреждения рангоута и такелажа использовали книппели, состоявшие из двух ядер или полуядер, соединенных между собой железным стержнем или цепью. Их впервые применили шведы, однако книппели быстро вышли из употребления из-за непредсказуемой траектории и малой дальности полета. Вместо них стали применять цепные ядра: в орудие заряжали два ядра, соединенные довольно длинной — до трех-четырех метров — цепью. Именно такая цепь оборвала жизнь Бартоломью Робертса, перебив ему шейные позвонки.

Около середины XVI века в употребление вошли картузы — полотняные мешки с зарядом пороха. Иногда картузы изготавливали из крепкого картона. Хранили их в цилиндрических сосудах — кокорах, которые красили в красный цвет и ставили в ящиках рядом с орудием. В канал ствола забивали сперва картуз, затем



Корабельные пушки с принадлежностями для стрельбы

пыж из сена или лыка, деревянную пробку, еще один пыж и, наконец, ядро. Чтобы уплотнить порох, пыжи и пробку, применяли прибойник — древко с цилиндрическим утолщением на конце. В качестве рукоятки прибойника использовали кусок жесткого троса, который можно было изгибать, благодаря чему канониры могли заряжать орудие, находясь в укрытии. Для чистки стволов орудий служили клоц (цилиндрическая щетка из щетины, насаженная на длинный стержень) и банник (палка с деревянным цилиндром, обшитым бараньим мехом). Часто банник крепили на противоположном конце прибойника. Для удаления пеньки или остатков пыжей использовали пыжовник, а для вытаскивания ядра и картуза применяли шуфлу — большую цилиндрическую ложку.

Картуз протыкали через запальное отверстие протравником — иглой, снабженной делениями и ручкой; порох поджигали фитилем (шнуром из пеньки, варенной в воде с серой и селитрой), закрепленным на длинном древке — пальнике, на конце которого имелось железное острие. Канониры обычно втыкали пальник в палубу, чтобы был под рукой. Фитили держали в бочонке из латуни или меди, обычно с двумя отверстиями по бокам (в них и просовывали фитили). Ядра хранили в ограждениях из досок или толстого троса либо на небольших консолях, расположенных сбоку от орудия.

Каждый орудийный расчет должен был завести себе два ведра: в одном держали пыжи и деревянные пробки, в другое наливали воду для тушения огня или охлаждения канала ствола (его протирали банником, смоченным водой). Во время ночного боя по бортам между орудиями вешали фонари, называемые боевыми.

Горизонтальную наводку орудия производили при помощи деревянных правил, служивших рычагами для передвижения задней части лафета. Для наводки по вертикали применяли небольшие железные правила, которыми поднимали казенную часть орудия. Добившись нужного положения ствола, правила заменяли деревянным клином. Весь процесс подготовки орудия к выстрелу вместе с наводкой на цель занимал 8—15 минут.



Корабельные орудия было принято классифицировать по весу снаряда: шестифунтовое орудие предназначалось для стрельбы ядрами весом шесть фунтов (2,7 килограмма), при этом вес пороха составлял примерно столько же, а вес самой пушки — приблизительно полтонны. При применении более легких зарядов, например книппелей, вес пороха уменьшался. Максимальный калибр судовых орудий достигал 96 фунтов, но основными стали 42-фунтовые пушки. На пиратских кораблях устанавливали, как правило, пушки небольших калибров — от шести- до 32-фунтовых. Обычно пушки могли сделать от 500 до тысячи выстрелов, после чего их пускали на переплавку, так как износ ствола делал их опасными для собственной команды\*.

Орудийную прислугу небольших пушек составляли три-четыре человека. Низкая скорострельность и неточность стрельбы (судно постоянно раскачивалось на волнах) вынуждали устанавливать как можно больше орудий и вести огонь залпами по одной цели. Вообще потопить деревянный корабль или фрегат такими средствами было очень сложно. Поэтому тактика артиллерийского боя сводилась к уничтожению мачт и парусов на вражеском судне (в этом искусстве французские канониры не имели себе равных). Затем, если враг не сдавался, его судно поджигали брандскугелями\*\* и бомбами. Чтобы экипаж не мог потушить пожар, по верхней палубе вели огонь картечью. Рано или поздно огонь добирался до запасов пороха. Если же необходимо было захватить корабль противника, то на него высаживалась абордажная команда, которая в рукопашном бою уничтожала экипаж вражеского корабля.

Среди подвигов, совершенных Лоренсом де Граффом, особое место занимает его чудесное спасение от двух мощнейших шестидесятипудовых испанских

---

\* Клод де Форбен рассказывает, как однажды отсалютовал проходившей мимо французской эскадре: одна из пушек взорвалась, убив или изувечив десять человек; один осколок весом не менее 100 фунтов просвистел под подбородком самого Форбена.

\*\* Брандскугель (от нем. *Brand* — «пожар», *Kugel* — «ядро») — зажигательный снаряд корабельной гладкоствольной артиллерии, состоявший из пустотелого чугунного ядра с отверстиями, начиненного горючим составом.

кораблей — адмиральского и вице-адмиральского галеонов, имевших на борту в общей сложности полторы тысячи человек. Капитан флибустьеров слишком поздно понял, с кем имеет дело: бежать уже не было смысла. Приказав взорвать свой корабль, если станет ясно, что дело проиграно, он рискнул пройти между двумя галеонами под обстрелом 120 пушек, ведя при этом интенсивный орудийный и ружейный огонь с обоих бортов, чтобы испанские канониры не могли прицелиться. Самого Лоренса сбило с ног ядром, однако он, промолвив: «Ничего страшного», поднялся и пошел к пушке, которую лично навел на цель. С первого же выстрела Лоренсу, отличному канониру, удалось сбить грот-мачту адмиральского корабля; испугавшись, испанские командиры не решились идти на абордаж, несмотря на перевес в живой силе. Лоренсу, за голову которого была назначена награда, удалось уйти невредимым. Узнав об этом, испанский король велел снести голову на плахе капитану вице-адмиральского корабля, не отважившемуся на абордаж.

Вступая в бой с военным кораблем, корсары сражались до победы — или смерти. В 1674 году французский корсар Антуан де Бриквиль, нападавший на своем десятипушечном корабле с шестьюдесятью членами экипажа на голландские фрегаты, вдвое превосходившие его силы, атаковал двадцатипушечный бриг, везший послание адмирала Тромпа Генеральным штатам. Бой начался вечером, продолжался всю ночь и закончился отступлением вражеского брига: пораженный снарядами ниже ватерлинии, лишившийся парусов и руля, он затонул вместе со всеми ранеными, оставшимися на борту. Корсарский корабль, тоже сильно пострадавший, несколько дней добирался до Гавра, где губернатор отдал последние почести капитану, погибшему в бою.

Флибустьеры коллективно решали, вступать ли в бой. Жан Барт зачастую тоже советовался с матросами. Когда решение было вынесено, капитан созывал команду на молебен, а затем открывал каморку, где хранилось оружие (в мирное время она была под надежным замком — от греха подальше), и каждый брал своё. Во время канонады экипаж корсарского судна лежал на

палубе — из соображений безопасности или чтобы скрыть истинную численность команды. Не участвующие в абордажном бою судовой лекарь, юнга, кок и писарь вели по вражескому судну прицельную стрельбу с рангоута, стараясь выбить офицеров.

В качестве оружия устрашения пираты до определенного времени использовали... луки или арбалеты. Впрочем, в руках опытных стрелков, например беглых африканских рабов, лук оставался весьма эффективным поражающим средством.

У абордажной команды огнестрельное оружие было непопулярно: на ограниченном пространстве от него мало толку. Огонь из мушкетов вели во время сближения кораблей и до перехода врукопашную. Пираты чаще всего были вооружены испанскими мушкетами с граненым стволом длиной 90 сантиметров, калибра 22 миллиметра, с фитильным замком. Мушкетная пуля весила 51 грамм, заряд — вполовину меньше, вес самого мушкета составлял от шести до восьми килограммов; отдача была очень сильная, поэтому стрелок надевал на правое плечо кожаную подушку, в которую упирал приклад. Метко стрелять из мушкета можно было на расстоянии 150—200 шагов. Укороченный мушкет, с длиной ствола 30—45 сантиметров, назывался мушкетонном. На смену фитильному замку пришел кремневый, изобретенный в 1610 году, а шведы ввели в употребление патроны с уже отмеренным пороховым зарядом. Чтобы произвести выстрел из кремневого мушкета, требовалось: 1) разорвать зубами патрон; 2) заправить полку порохом; 3) зарядить порох и пулю в ствол; 4) уплотнить заряд; 5) взвести курок; 6) прицелиться и выстрелить. Скорострельность мушкетов составляла два выстрела в минуту.

С появлением колесцовых (их механизм состоял из колесика, приводившегося в движение заводимой ключом пружиной) и кремневых замков распространились пистолы, или пистолеты (по названию итальянского города Пистойи, где мастер Камилио Ветелли изготавливал такое оружие еще в 1536 году). Длина ствола пистолетов составляла от 30 до 50 сантиметров, а диаметр пули — от 10 до 20 миллиметров. Пистолет заряжали с дула, а

его рукоять была снабжена тяжелым металлическим набалдашником: если единственный выстрел не достигал цели, надо было успеть приблизиться к противнику и оглушить его ударом рукояти. Ввиду частых осечек при стрельбе пистолеты всегда носили по два, засовывая их за пояс. Знаменитый Эдвард Тич по прозвищу Черная Борода брал с собой сразу шесть пистолетов.

«Любимое занятие пиратов — стрельба в цель и чистка оружия, — пишет Эксквемелин. — Оружие у них поистине великолепное — ружья и пистолеты. Ружья пиратов достигают в длину примерно четырех с половиной футов (около 1 метра 37 сантиметров. — *Е. Г.*), и из них стреляют пулями, которых на фунт идет 16 штук. Есть у пиратов и патронташи, и в них пуль и пороха на 30 выстрелов. Пираты никогда не расстаются со своими патронташами, и поэтому их никому не удастся застать врасплох».

Помимо того, что пираты постоянно упражнялись в стрельбе, они использовали и некоторые технические хитрости, например левосторонние пистолеты. Как правило, внешняя часть замка у пистолетов выполнялась с правой стороны, то есть они были рассчитаны на стрельбу с правой руки. Но в рукопашном бою главным оружием были шпага или кинжал, а пистолет держали в левой руке. В связи с этим некоторые пистолеты изготавливались с замком, расположенным с левой стороны. Такое расположение замка позволяло носить пистолет за поясом повернутым рукояткой под левую руку, при этом замок оказывался с внешней стороны и исключалась возможность самопроизвольного выстрела.

Устремляясь на abordаж, флибустьер засовывал за пояс тесак, а кинжал брал в зубы — руки должны были оставаться свободными. Опытный капитан предпочитал кутласс — саблю с изогнутым, длинным (70—80 сантиметров) и широким (пять сантиметров) клинком, заточенным с одной стороны. Ею можно было и сражаться, и перерубать канаты. В отличие от шпаги саблю не украшали сверх меры: ее рукоять часто была сделана из дерева. Благодаря эфесу в форме чашки, надежно защищавшему руку, она получила у французов прозви-

ще «половник»; ножны тоже были деревянные или металлические. Корсары из дворян использовали также шпаги (их ношение было привилегией дворянского сословия), которыми можно было наносить как рубящие, так и колющие удары. Форма клинка могла быть самой разной — граненой или плоской, с одним или несколькими лезвиями, гарда — в виде большой чаши с дужками впереди для захвата шпаги противника. Во второй половине XVII века хорошие фехтовальщики пускали в ход рапиру — колющее оружие. В дополнение к шпаге или рапире полагался кинжал (дага) или шпаголом — клинок с глубокими пилообразными насечками. Лезвие даги, предназначенной для защиты и нанесения ответных ударов, было около 30 сантиметров в длину. В XVI веке появились даги с хитрым механизмом: под воздействием пружины клинок раскладывался на две-три части, превращаясь в ловушку для оружия противника. В конце этого столетия широкое распространение получил кортик с костяной рукоятью и коротким, прямым и узким клинком, который мог быть обоюдоострым или граненым.

Так как моряки чаще всего сражались в узких помещениях, да еще и при сильной качке, то прочный, недлинный и нетяжелый кутласс оказывался незаменим: им можно было очень быстро наносить удары, не опасаясь, что лезвие где-нибудь застрянет или сломается. Изогнутое лезвие увеличивало силу удара, позволяя прикончить противника одним махом. Одним из распространенных приемов было нанесение отвлекающего удара кутлассом, за которым следовал смертельный выпад кинжалом. Пираты Карибского моря использовали в абордажном бою мачете — длинный (свыше полуметра) тесак для рубки сахарного тростника и прорубания троп в густых джунглях. В качестве тяжелого оружия применяли морской топор, весивший около килограмма, с рукоятью длиной 60—90 сантиметров. Топором рубили мачты, пробивали двери, люки трюмов, обрубали абордажные крючья, а обухом могли оглушить противника. В качестве метательного оружия его не использовали. А вообще в бою в ход могло пойти что угодно: багры, крюки и даже мушкели — деревян-

ные молоты с короткой рукоятью, которые применялись при такелажных работах, а также гранаты — сосу­ды, начиненные порохом, кусками железа и свинца и снабженные фитилем.

Флибустьеры и пираты сражались в чем были, но абордажная команда корсарского судна, состоявшая из профессиональных солдат, защищала себя доспехами. На грудь и спину надевали широкую и гладкую, не очень выпуклую кирасу; иногда использовали только нагруд­ник. Поскольку под железными кирасами одежда быстро истиралась, им предпочитали кожаные нагрудники, подбитые конским волосом или паклей и простеган­ные или проклепаные. Применялись также доспехи из пластин, приклепанных изнутри к основе, или просто горжеты — стальные ожерелья, защищавшие шею, область ключиц и верхнюю часть груди.

В XVI веке испанцы надевали на голову морион — шлем с округлой тульей и гребнем, поля которого заги­бались вверх спереди и сзади. Благодаря такой конструк­ции его можно было глубоко надеть на голову, обеспечи­вая надежную защиту при почти идеальном обзоре. Этот шлем выковывали из одного куска металла или сварива­ли из двух половин и часто украшали сложным травле­ным орнаментом или гравировкой. Морионы носили и в первой половине следующего столетия, но затем оконча­тельно перешли на шляпы с металлической чашкой. Она крепилась к тулье кожаными ремешками, а в ней самой имелись три отверстия для шнурков, которыми фикси­ровали подвернутые поля шляпы. В XVIII веке шляпы но­сили уже не широкополыми, а в форме треуголки.

Для защиты кистей рук чаще всего обходились про­стыми кожаными перчатками, но могли использовать и перчатки с вшитыми в них кольчужными фрагментами.

Перед абордажным боем Жан Барт надевал парад­ный костюм, большой парик и фетровую шляпу со страусовыми перьями, а через плечо, поверх доспехов, ленту ордена Людовика Святого, пожалованного ему королем\*. Прикрепив к поясу два пистолета, он обнажал

\* В апреле 1693 года Людовик XIV создал королевский военный орден Людовика Святого, чтобы отмечать им заслуги самых доблестных офицеров, причем необязательно из дворян. Чтобы заслужить право на эту награду, претендент должен был являться католиком и

саблю, зажигал фитиль для гранат, который держал в зубах, и готовился подать сигнал.

По возможности корсарское судно старалось налететь на свою жертву спереди — во всяком случае, не подходить со стороны борта, ощерившегося пушками, — а затем, встав перпендикулярно, въехать бушпритом на палубу противника. Приблизившись, бросали «кошки», состоявшие из нескольких соединенных вместе крюков, заточенных по типу гарпуна, которые были закреплены на концах цепи или троса. На борт вражеского корабля перебегали по абордажному мостику\*, снабженному шипами, — и начиналась резня.

Если один корсар сражался с другим, нападавшим поживиться, как правило, было нечем; оборонявшимся же нечего было защищать, кроме своей жизни. «Голландский корсар с четырнадцатью пушками на борту узнал нас; я погнался за ним и догнал, — вспоминает Клод де Форбен. — Его неосторожность погубила больше половины его экипажа: когда он увидел, что я собираюсь взять его на абордаж, то заколотил люки, чтобы его люди, которым негде было спрятаться, были вынуждены защищаться до последнего. Несчастные сражались отчаянно, и очень скоро палуба их корабля была покрыта мертвыми телами. Видя это, я спрыгнул на корабль, чтобы прекратить бойню, иначе ни один из них не остался бы в живых\*\*»: мои люди были раздражены оказанным сопротивлением».

Для защиты от нападения были предусмотрены абордажные сетки, натягивавшиеся вдоль бортов; этой же цели служила и сама форма бортов — выпуклая, за-

---

прослужить в офицерском чине более десяти лет. К ордену прилагался пенсион. Дофин (наследник престола), главный управляющий королевскими галерами, адмирал и маршалы Франции становились членами ордена автоматически. С 1693 по 1700 год церемонию посвящения в рыцари ордена проводил сам король.

\* Бывало, что атакующие срывались с мостика и оказывались стиснутыми между двух кораблей; Рене Дюге-Труэн (1673—1736) до конца жизни не мог забыть своего первого боя, во время которого одному из корсаров размозило голову корпусами двух кораблей; Луи Гарнере (1783—1857) присутствовал при такой же сцене.

\*\* Когда командир считал, что бой можно остановить, он кричал: *Bon quartier!* («Пощада!»); это означало, что уцелевшие члены команды захваченного корабля будут взяты в плен.

гибающая внутри. Но и пираты умели действовать «по обстоятельствам». Генри Мэйнуэринг (1587—1653) писал, что пираты, преследуя добычу, шли за караваном судов, и стоило одному из кораблей отстать, как его быстро настигали, стараясь подойти с кормы и с подветра, цепляли нос своего корабля за корму атакуемого с помощью абордажных крючьев и одновременно деревянным брусом заклинивали руль, чтобы лишить жертву возможности маневрировать. На палубу бросали гранаты и сосуды с горючей жидкостью, а затем шли на абордаж.

Риск был велик, но, как говорится, кто не рискует, тот не пьет шампанского (или рома). В 1555 году, в разгар войны между Голландией и Францией, корсарский капитан Луи де Бюр напал с четырнадцатью рыбацкими суденышками на флотилию хорошо вооруженных фламандских урок водоизмещением от 400 до 500 тонн. Фламандцы даже не удостоили французов пушечного выстрела: у них в голове не укладывалось, что их могут атаковать на таких «корытах». Но нормандцы, схватив топоры, перепрыгнули к ним на борт и принялись крушить всё подряд. Сам Луи де Бюр был убит; другой капитан, Бокузен, не смог справиться с большой уркой, к борту которой прицепил свой корабль: от горшков с зажигательной смесью фламандское судно загорелось, но огонь перекинулся на барки корсаров. Бой, начавшийся на рассвете, продолжался до заката; когда же на следующее утро начался прилив, корсары привели в Дьеп десять фламандских судов, нагруженных квасцами, солью и другими товарами.

Уроженцы Дьепа вообще отличались тем, что не боялись атаковать превосходящего противника. О другом подобном случае рассказывает Эксквемелин: «На Тортуге одним из первых пиратов был Пьер Большой родом из Дьепа. В 1662 году на маленьком барке с отрядом всего в 28 человек он захватил вице-адмирала испанского флота. Это событие произошло у западного побережья острова Эспаньола. <...> На корабле кончался провиант, обшивка была довольно ветхая, в любой момент судно могло дать течь. И вдруг пираты заметили корабль, отбившийся от большой флотилии. Пьер сразу же прика-



зал поставить паруса и направился за ним следом, не выпуская его из виду. Он решил подойти к кораблю, отрезать все пути к берегу, совершить на него нападение врасплох и взять его на бордаж. <...> Когда они приблизились, уже смеркалось, и их никто не заметил. Вооруженные только пистолетами и палашами, они взяли корабль на бордаж. Не встретив сопротивления, пираты добрались до каюты, где капитан играл в карты со своими подчиненными, и мигом приставили ему к груди пистолет. Капитан был вынужден сдать корабль, а тем временем остальные пираты бросились туда, где хранилось оружие, и моментально его расхватали. Тех испанцев, которые вздумали обороняться, пристрелили. Еще днем капитана предупреждали, что судно, показавшееся на горизонте, принадлежит пиратам, но капитан не внял этим предостережениям и отдалился от других судов. <...> Пираты захватили все имущество матросов, командир присвоил себе корабль, высадив испанцев на берег, а сам отправился во Францию».

Подобная тактика приводила к успеху на протяжении многих лет. Отец Лаба, отслуживший молебен в честь благополучного исхода сражения, в котором капитан Пинель на корвете с шестью небольшими пушками захватил два английских судна — одно с двенадцатью орудиями и сорока пятью членами экипажа, а другое с восемнадцатью пушками и командой в 58 человек, — в удивлении расспрашивал победителей о том, как такое возможно.

«Один флибустьер сказал мне, что на все пушки и прочие оборонительные приспособления не стоит обращать внимания. Даже их собственные орудия использовались больше для ритуала, чем по необходимости, поскольку они почти всегда пускали в ход только две кулеврины\*, стоящие на носу\*\*». Флибустьеры всегда на-

\* Кулеврина (от фр. *couleuvrine* — «змеевидный») — огнестрельное оружие, предшественник аркебузы, мушкета и легкой пушки. Название, вероятно, произошло от конструкции: ствол, выкованный из железных или медных полос, для прочности прикреплялся к деревянному ложу посредством нескольких (обычно не более пяти) колец. Калибр варьировался от 12,5 до 22 миллиметров, длина — от 1,2 до 2,4 метра.

\*\* Согласно списку буканьеров за 1680—1681 годы, корабль Бартоломью Шарпа был вооружен всего двумя пушками, судно Ричарда

падают на корабль только спереди или сзади, и стрельбы из ружей бывает достаточно, чтобы вывести его из строя, прежде чем пойти на abordаж.

Английские корабли, видя, что к ним приближается маломощный корвет, возомнили, будто смогут им завладеть, а потому спустили паруса и стали его поджидать. Флибустьеры подошли к самому большому кораблю, который сильно палил из пушек, но мало из мушкетов, по обыкновению англичан. Наши три четверти часа обстреливали его раковину (часть судна между бизань-мачтой и кормой. — *Е. Г.*) и кормовой набор из пушек и ружей, после чего капитан Пинель перепрыгнул на него во главе семидесяти человек.

Те, что зашли с носа, случайно обнаружили небольшой люк, который англичане не подумали закрыть, уйдя на бак; туда бросили склянку, наполненную порохом, с четырьмя или пятью зажженными фитилями, которые подожгли порох в тот момент, когда склянка упала и разбилась. Семь-восемь англичан были ужасно обожжены и запросили пощады; таким образом был захвачен бак, который иначе доставил бы немало хлопот и заключил бы флибустьеров между двух огней.

Тем временем те, кто был на палубе, обнаружили заряженную пушку и направили ее на ют, наделав много шума; другие срывали подвесные гранаты (фитиль от такой гранаты уходил внутрь помещения, где оборонявшиеся могли поджечь его при приближении врага. — *Е. Г.*) и прорубали в кормовой надстройке отверстие топорами, оставшиеся же на палубе укрылись за шлюпкой, которую англичане неосторожно там бросили, и вели огонь по бойницам и орудийным портам, да так удачно, что напор англичан вскоре ослабел, потому что среди них было много убитых и раненых.

Но завершили бой несколько пороховых склянок и гранат, которые бросили в дыру, проделанную на юте. Англичане запросили пощады и сдались: они потеряли 15 человек убитыми и около двадцати ранеными; у

---

Соукинса — одной, а на барках Жана Роза, Жана Тристана, Эдмунда Кука, Роберта Эллисона и некоторых других капитанов пушек не было вообще.

флибустьеров четверо были убиты на корабле и пятеро ранены, еще шесть выбыли из строя еще до абордажа.

Пока шел бой, второй корабль вел огонь из пушек и мушкетов по корвету флибустьеров, который отвечал, не отдаляясь от корабля, взятого на абордаж. Но как только те увидели, что флибустьеры победили, то сдались в свою очередь».

Подобное соотношение потерь — не исключение. В 1692 году в заливе Сан-Себастьян знаменитый баскский корсар Курсик\* завидел два голландских корабля, которые шли в Бильбао. Он догнал их через два дня и атаковал первое судно водоизмещением 500 тонн, вооруженное тридцатью шестью пушками и с командой из ста моряков. Несмотря на разницу в размерах кораблей, Курсик дважды шел на абордаж, но был вынужден отступить под огнем противника. Тем не менее он обратился с речью к своим матросам — французским баскам — и убедил их не сдаваться. Кровавый бой продолжался пять часов, у голландцев в живых остались только 18 человек. Второй голландский корабль тоже потонул, а баски потеряли лишь пятерых. Через несколько дней Курсик снова вышел в море. Едва он показался в устье Адура, как ему навстречу устремился английский корвет с шестьюдесятью четырьмя пушками на борту и 120 членами команды. Бой начался в восемь часов утра и закончился в три часа пополудни победой басков и пленением англичан. Местное население, собравшееся на обоих берегах реки, шумно приветствовало победителей. На волне всеобщего воодушевления Курсик устроил ускоренные «курсы» для моряков, оснастил еще девять корсарских кораблей под своим началом и отправился на розыски новой испанской флотилии.

Личная храбрость имела в бою огромное значение. Хотя теоретически капитан мог оставаться на своем судне, корсары и флибустьеры так не поступали, не желая рисковать своим авторитетом. Бартоломью Робертс всегда лично вел команду в бой, причем держался

---

\* Это прозвище означает «маленький корсар». Настоящее имя этого уроженца Байонны — Жоанес де Сухигарайчипи. Французский король пожаловал ему дворянство за подвиги и оказанные услуги, одна из улиц в Байонне носит его имя.

так, будто был заговоренным; пираты верили, что пуля его не берет. Жан Барт зашел еще дальше: однажды он взял с собой в море юнгой двенадцатилетнего сына. Как только заговорили пушки, мальчик побледнел от страха. Отец велел привязать его к грот-мачте, чтобы сын видел всё до конца, и устремился на абордаж. В дальнейшем юный Франсуа Корниль Барт участвовал во многих боях, а со временем стал вице-адмиралом. Граф де Турвиль (1642—1701) бросался на абордаж 20—30 раз в год.

Турвиль уже в 17 лет поступил на службу к Мальтийскому ордену: прежде чем стать офицером королевского флота, полагалось послужить в корсарах. Однако рыцари-иоанниты занимались по большей части не морским разбоем, а борьбой с североафриканскими и турецкими пиратами. В первом же походе на 36-пушечном фрегате, когда была отдана команда «На абордаж!», Турвиль первым перепрыгнул на борт берберского судна и после получасового боя, получив три раны, поднял на мачте флаг с мальтийским крестом. В 1661 году три французских военных судна встретились в Эгейском море с тремя тунисскими корсарами. Разгорелся бой, в самом начале которого один французский капитан был сражен пушечным ядром. Команду возглавил юный Турвиль. Внезапно ему доложили, что судно получило пробоину, нет никакой возможности справиться с течью и через несколько минут корабль пойдет ко дну, а экипажу придется сдаваться мусульманам. И Турвиль решился: забросил абордажные крючья на галеру тунисцев и перебежал со своим экипажем на ее палубу. Одновременно 150 пиратов устремились на французский корабль для грабежа и тот пошел ко дну, увлекая их за собой. Но в распоряжении Турвиля оставалось лишь восемь десятков человек, тунисцев же было много больше. На каждом клочке палубы закипела схватка, мусульмане побеждали. В этой ситуации Турвиль вновь нашел неожиданный выход: велел своим матросам освободить галерных гребцов — невольников-христиан. Около пятидесяти человек выбрались на палубу и внесли решающий перевес в схватку — через полчаса тунисцы сдались.

Уже в 20 лет Турвиль стал капитаном. Однажды он встретил алжирского корсара с экипажем, по численности превосходившим французский. Разбойники, уверенные в победе, безрассудно бросились на бордаж, но, подойдя вплотную к судну, попали под убийственный залп всех кормовых пушек. Несмотря на большие потери, около ста человек всё же перебрались на корабль. Тогда Де Турвиль приказал обрубить тросы бордажных крючьев и с помощью опорных шестов быстро оттолкнул свой корабль в сторону. Всех врагов, оказавшихся на судне, изрубили или бросили в трюм. Корабль противника, однако, опять оказался рядом — и Де Турвиль повторил маневр, не вызвав у алжирцев и тени подозрения, что им готовится ловушка. Вновь был достигнут полный успех, после чего уже сами французы взяли корсарское судно на бордаж и захватили его.

Абордажный бой представляется нам, как правило, поединком двух кораблей, двух капитанов, двух команд. Так, действительно, чаще всего и бывало, когда корсарское или флибустьерское судно преследовало торговую шхуну, отбившуюся от каравана или отправившуюся в плавание в одиночку, на свой страх и риск. Но некоторые корсары действовали сообща, пираты порой тоже отправлялись в поход «коллективно», торговые суда объединялись в караваны под эскортом военных фрегатов, а потому в сражении могли участвовать несколько судов, и ситуация менялась не то что с каждым часом — с каждой минутой. В 1622 году капитан Ян Якобсен, прадед знаменитого Жана Барта, командуя испанским кораблем «Святой Винцент», вступил в бой с девятью (!) голландскими кораблями. После тринадцати часов сражения, потопив вице-адмиральский корабль «Герман Клейлер», он понял, что силы слишком неравны, и приказал взорвать корабль, чтобы не сдаваться.

Абордаж мог произойти в любую погоду — не только тогда, когда море стелилось ровной гладью, но и когда оно вздыбливало свои валы, подгоняемые злым ветром. Передадим в очередной раз слово Клоду де Форбену:

«Я начал переводить пленных к себе на борт, но тут один из моих капитанов, г-н де Турувр, которого не было на абордаже, встал на траверзе перед носом моего

корабля и того, который я только что захватил. Мы все трое оказались в большой опасности, поскольку ветер, дувший в корму, толкал нас на корабль Турувра и не давал нам расцепиться, а нашими судами было невозможно управлять. В довершение всего на корабле, с которым я сцепился, вдруг вспыхнул пожар. Дул сильный ветер, и корабль занялся мгновенно. Я с удвоенной энергией старался отцепиться от него, как вдруг еще один вражеский корабль решил взять на абордаж меня самого.

Чтобы противостоять ему, я немедленно перевел на свой корабль всю остававшуюся команду, однако лучшая ее часть уже была на горевшем корабле, который они грабили вовсю, не думая об опасности. Вражеский корабль, дав по мне залп из всех пушек и убив несколько моих людей, прошел мимо, ничего не предприняв.

Избежав этой опасности, я всё еще находился в трудном положении. Пожар ширился с каждой секундой, я рисковал либо сгореть, либо быть погребенным под обломками, когда корабль взлетит на воздух. В таком положении мне оставалось только срубить мачты. Мне было очень трудно на это решиться. Прежде чем испытать это средство, я решил попытаться высвободиться, летя на всех парусах на корабль Турувра.

Этот маневр мне удался, но лишь ввергнул меня в новую беду, поскольку наши корабли столкнулись с такой силой, что я потерял водорез, а корабль Турувра своей кормой сорвал с моего шесть крышек пушечных портов.

Море было бурным, шесть портов оставались открытыми, и вода хлынула в них. Чтобы не потонуть, я решил накренить судно, нагрузив его с неповрежденного борта; но вражеский корабль, шедший на помощь своему флагману, помешал совершить этот маневр. Мне оставалось либо победить, либо потонуть. Я пошел на врага с намерением взять его на абордаж. <...>

Я развернул свой корабль поперек, подставив пострадавшую сторону ветру. Как только я оказался на расстоянии выстрела, неприятель грянул по мне из всей своей артиллерии, которая не нанесла мне никакого урона. Я ответил залпом из пушек и мушкетов, и так удачно, что он оказался весь продырявлен. Неприятель

был ввергнут в такое смятение, что, когда мой экипаж уже собирался перескочить на его борт, он сдался, спустив флаг.

Едва завладев этим кораблем, я поскорее принялся за починку своего собственного. Велел заткнуть открытые порты досками и просмоленной парусиной, поднял сигнал сбора и приказал одному капитану из моей эскадры взять на буксир захваченный мною корабль; но прежде чем он успел к нему подойти, тот затонул. Из всего экипажа спасся лишь один человек, которого я принял к себе на борт.

Посреди всей этой кутерьмы я не переставал беспокоиться за своих офицеров и лучшую часть команды, которые находились на горевшем корабле. Турувр, почувявший опасность и увидевший, что корабль сейчас взорвется, попытался отцепиться от него. Ему это удалось, и он принял к себе на борт всех моих людей, которые, поняв, наконец, в какой находятся опасности, бросили грабеж и жалобно зывали о помощи.

Едва они удалились от корабля, как огонь добрался до пороховой камеры, корабль взлетел на воздух со всем экипажем, ни одному не удалось спастись, за исключением горстки людей, перешедших на борт к Турувру вперемешку с моими людьми».

Абордажный бой был свирепым и беспощадным; мало кому удавалось выйти из него без единой царапины. «Я потерял почти 80 человек команды, а в меня самого чуть не попали три пушечных ядра: первое сорвало карман с моих штанов, до самой подкладки, второе пролетело между ног и чиркнуло по руке, а третье унесло бант с парика», — надо признать, что Клоду де Форбену просто чертовски повезло в этом бою. Капитан французских корсаров Сент-Онорин потерял в сражении обе руки и обе ноги; он умер на следующий день, получив крест Людовика Святого — награду, которой удостаивали за личное мужество. В истории флота остался мужественный поступок юнги Алика: двенадцатилетний мальчик, раненный картечной пулей, не покинул боевой пост на палубе французского корсарского корабля, атакованного английским корветом, и отправился на перевязку только тогда, когда его кораблю уже не угрожала опас-

ность. Жан Барт принял свой первый бой — с голландским фрегатом — в 27 лет. Сражение продолжалось два часа, погибли пять десятков человек, Барту обожгло лицо и руки, а «мясо с ног» срезало ядром.

Начиная с XVIII века корсарский корабль не мог выйти в море, не имея на борту судового лекаря\*.

На суше лечением больных занимались три категории врачей: ученые доктора-теоретики, хирурги и аптекари, лечившие от всех болезней. До XVIII века хирурги состояли в одном ремесленном цехе с цирюльниками, аптекари — с торговцами пряностями, поскольку пряностям приписывали различные целебные свойства. Основными методами врачевания считались кровопускание (его делали хирурги) и клистиры (их ставили аптекари). До конца XVIII столетия кровопусканиями и промываниями желудка лечили все недуги, включая помешательство. Судовыми лекарями чаще становились хирурги, поскольку им в большей степени приходилось иметь дело с ранами самого разного происхождения; однако они должны были в равной степени обладать познаниями врача и фармацевта.

Большинство врачей верили в то, что заживление ран — естественный процесс, а роль хирурга (помощника высшего исцелителя) сводится лишь к тому, чтобы создать условия для благоприятного исхода. Так, швейцарский хирург Ф. Вуртц рекомендовал промывать раны чистой и холодной водой и настаивал на том, чтобы руки лекаря и перевязочные материалы тоже были чистыми. Швы накладывали не при ранениях, а после хирургического вмешательства. Единственной операцией, которую проводили «в полевых условиях», была

---

\* В 1715 году доктор медицины Жан Кошон Дюпюи, врач военного госпиталя в Ла-Рошели, предложил создать в Рошфоре учебное заведение, готовившее военно-морских хирургов. Первая в мире академия такого рода открылась в 1722 году; по ее подобию были созданы школы в двух крупных французских портах — Тулоне и Бресте. На обучение принимали лиц, достигших четырнадцати лет, умеющих писать, брить и открывать кровь, обладающих здоровыми руками без повреждений. Учащиеся посещали больных в госпитале, присутствовали при препарировании трупов, стажировались у аптекарей, изучали методы лечения внутренних органов, хирургию и ботанику. Курс обучения был рассчитан на четыре года, для перехода на следующую ступень следовало сдать экзамен.



ампутация, поэтому среди флибустьеров было много одноруких, одноногих. Впрочем, калеки были не только среди них: в XVIII веке обороной Картажены от флотилии адмирала Вернона руководил доблестный испанский воин дон Блаз де Лезо, которого называли «получеловеком», поскольку у него не было одной руки, одной ноги и одного глаза, потерянных в сражениях.

С конца XVI века благодаря «отцу французской хирургии» Амбруазу Паре (1510—1590) кровотечения при ампутациях стали останавливать наложением жгута вместо прижигания раны каленым железом или едкими веществами, хотя в британском военном флоте культю и в XVIII веке всё еще прижигали порохом. Раненые, которым отнимали конечности, уже пораженные гангреной, часто умирали, поэтому в XVII веке ампутацию стали проводить еще до начала воспалительных процессов. Во многих случаях превентивные операции вызывали смерть пациента, который без столь радикального вмешательства мог бы выжить и даже сохранить тело в целости.

Ампутацию делали без наркоза, приведя пациента в бесчувственное состояние лошадиной дозой спиртного, связав его и сунув в зубы деревяшку. Амбруаз Паре рекомендовал в качестве обезболивающего средства опиум; врача-алхимика Парацельса (1493—1541) за его применение даже прозвали *doctor opiatus*. Обезболивающее средство по рецепту Парацельса состояло из фиванского опия, сока апельсина и айвы, корицы, гвоздики, шафрана, мускуса, амбры, кораллов и жемчуга. Даже при доступности для моряков большинства из этих ингредиентов всегда иметь их под рукой было затруднительно. Английский врач Томас Сиденхем (1624—1689), которого прозвали британским Гиппократом, тоже успешно использовал для анестезии опиумную настойку. «Среди всех снадобий, которые Господь всемогущий подарил человеку, чтобы утишить боль, нет ничего более универсального и действенного, чем опиум», — писал он. «Настойку Сиденхема» (спиртовой раствор опия с добавлением корицы, гвоздики и шафрана) долгое время применяли также и для лечения кишечных заболеваний. Однако во Франции

опиум не нашел столь широкого применения, как в Англии.

Для перевязки применяли пористые материалы — хлопок или листья артишока, «медвежье ухо», а также листья древовидного папоротника. На протяжении всего XVI столетия врачи делились на сторонников сухих повязок (очищающих, осушающих, стягивающих) и влажных компрессов. Оставалось неясным, что лучше: закрывать раны или давать им «подсушиться» на воздухе? Парацельс утверждал, что воздух способствует разрушению тканей, и не верил в целебное действие гноя.

Кровь останавливали с помощью растений с высоким содержанием танина. В Европе с этой целью использовали кору дуба, древесину бука, листья подорожника, ежевики, манжетки, репейника, корешки дикой герани, «гусиной лапки», земляники и т. п. Для заживления небольших ранок, в частности порезов, применяли измельченные листья полыни или лаванды, корень валерианы или алтея. Промывали раны настоем из листьев петрушки.

Флибустьеры перенимали приемы врачевания у коренного населения Америки. Например, обитатели Перу и современного Сальвадора использовали для заживления ран особый бальзам, обладавший бактерицидным действием. Североамериканские индейцы останавливали кровь при помощи корней гидрастиса; на Кубе к ранам прикладывали молодые побеги огуречника, в Бразилии — кору сапотовых деревьев. Канадские индейцы промывали раны настоем из листьев вересковых растений, а жители всей Южной Америки не знали ничего лучше листьев и коры кустарника, получившего впоследствии название «будлея Давида». В Центральной Америке на открытые раны накладывали компресс из раздавленных луковиц орхидеи, оказывающий успокаивающее действие. В крайнем случае можно было обойтись обыкновенным репчатый луком: свеженарезанный лук накладывали на кровоточащую рану, а высушенный и истолченный в порошок — на язвы.

В XVII веке в Америке стали использовать в медицинских целях алоэ — правда, сначала для лечения лошадей. Англичане выращивали его на Ямайке и вывозили

в Европу. Впрочем, было замечено, что «лошадиное» лекарство подходит и человеку: алоэ обладает бактерицидным действием и способствует восстановлению пораженных тканей.

Для смягчения боли и заживления ожогов использовали лепестки белой лилии, в том числе в виде масляного экстракта и спиртового раствора; уроженцы юга Европы делали компрессы из воска с оливковым маслом. Проверенным средством, рекомендованным еще древними греками, был также масляный раствор зверобоя (цветки этого растения вымачивали в растительном масле). При ушибах и гематомах к больному месту прикладывали листья капусты, чистотела или сельдерея, цветки бузины. При воспалениях применяли снадобья на основе язвенника, лекарственной ромашки и других растений.

Фитология являлась не единственной основой врачевания. Оккультист Парацельс создал мазь, якобы способную исцелять раны, если смазать ею нанесшее их оружие. Это средство представляло собой смесь нескольких компонентов, главными среди которых были мумиё и грибок, появляющийся на черепе разлагающегося трупа. Дополняли состав человеческий жир, медвежий жир, кабанья печень и т. д. Если окровавленное оружие, которым была нанесена рана, оказывалось невозможно раздобыть, обработке подвергали другой предмет — деревянную палку, предварительно коснувшись ею раны. После накладывания мази врач заворачивал оружие в чистую ткань и укрывал в сухом и прохладном месте. Рану промывали вином или мочой самого раненого. Парацельс уверял, что пациент непременно выздоровеет через несколько дней, при этом не испытывая никаких страданий. Более того, по его утверждениям, эффективность мази сохранялась на расстоянии до 800 километров между раненым и поразившим его оружием. Оживленная полемика по поводу Парацельсова снадобья продолжалась по всей Европе до 1670 года, но потом понемногу затихла.

Во Франции в 1640-е годы между врачами и учеными разгорелся спор о «симпатическом порошке», которому приписывали очищающее действие. На деле это был

купорос, который тогда был известен в двух видах — цинковый и железный. Врачи использовали как чистый купорос, так и разведенный в воде, который затем оставляли на 360 часов под жарким солнцем, чтобы он прокалился и пропитался целебным действием светила. Лечение было практически таким же, как у Парацельса, только вместо нанесшего рану оружия использовали чистую белую ткань, пропитанную кровью из раны. Купорос надо было развести в воде, погрузить туда ткань и хранить в прохладном месте — рана должна была зажить через некоторое время. Иногда ткань попросту посыпали купоросным порошком. Во время Тридцатилетней войны «симпатический порошок» широко применяли в армии.

К XVII веку медицина худо-бедно научилась врачевать раны, нанесенные рубящими ударами, однако была бессильна перед заражением органов брюшной полости и грудной клетки, вызванным проникающими ранениями, которые в большинстве случаев оказывались смертельными. Колющий удар в шею мог оказаться роковым, если клинок попадал в вену. Удары в лицо были не менее опасны: шпага, вонзенная в глаз или нос, поражала мозг. Колющие удары в грудь в районе сердца и крупных кровеносных сосудов, аорты и легких тоже обрекали раненого на смерть.

В тех антисанитарных условиях, в каких приходилось существовать морякам, заражение могло сделать смертельной даже самую легкую и неопасную рану. В 1683 году между Лоренсом де Граффом и Николаасом ван Хорном состоялась дуэль по всем флибустьерским правилам; Ван Хорн был ранен в кисть руки. Через 25 дней инфекция от воспалившейся раны распространилась по всему телу, и Ван Хорн умер.

Горячие пиратские головы не раз трещали и раскалывались под ударами топора или мачете. В первой половине XVII века кровотечение из височных артерий пытались остановить наложением пластыря вокруг шеи. На случай повреждения черепа несложные инструменты для трепанации — трепан, элеватор и щипцы — имелись в несессере почти всех хирургов, однако из-за несоблюдения правил санитарии и гигиены эта

операция, как правило, оканчивалась смертью пациента. В XVIII столетии лечение травм головы, контузий и сотрясения мозга состояло в припарках, кровопусканиях и применении слабительных. Огнестрельные раны головы с повреждением твердой мозговой оболочки считались смертельными.

Раны, наносимые холодным оружием — шпагами, кинжалами, саблями, — были, конечно, ужасными, но относительно «чистыми», чего нельзя сказать об огнестрельных ранениях, при которых страдали мягкие ткани, а повреждения находились в глубине тела, невидимые глазу. Раны от пуль воспалялись, нагнаивались и оказывались роковыми, даже если изначально не являлись смертельными. В XV веке считалось, что любое пулевое ранение по определению отравлено порохом или воздухом. Страсбургский врач Иероним Бруншви́г (1450—1512) рекомендовал закладывать в огнестрельные раны сало, чтобы поглощать яд, и извлекать его при помощи териака\*. Француз Жан де Виго предписывал прижигать раны кипящим маслом, а затем накладывать смягчающую повязку. Армейские хирурги смачивали корпию\*\* в кипящем бузинном масле с добавлением териака и затыкали ею рану в надежде обезвредить яд. Амбруаз Паре убедился на собственном опыте, что порох не ядовит, и навсегда отказался от масла, однако верил в целительность гноя, «выводящего» яд из раны.

Судовой врач обрабатывал раны, извлекая пулю и осколки кости, промывал и накладывал повязку, а затем давал больному целебные отвары. В случае воспаления руку или ногу могли отнять. За неимением хирурга эту операцию проделывал судовой плотник или кок.

Лекарственные растения и приготовленные из них экстракты и бальзамы обязательно присутствовали в любой судовой аптечке; бывало, что, взяв судно на абор-

\* **Териак** — «противоядие Андромаха-старшего», врача Нерона, включало в себя около сотни ингредиентов, в том числе мясо гадюки; этот состав следовало выдерживать несколько лет. Был предусмотрен и «териак для бедных» всего из четырех компонентов: горечавки, кирказона, лавровых ягод и мирры. Рецепт Андромаха исчез из фармакопей только в 1908 году.

\*\* **Корпия** (от лат. *carpo* — «вырываю», «щиплю») — перевязочный материал, состоящий из нитей расщипанной хлопковой или льняной ветоши.

даж, пираты первым делом устремлялись к заветному сундучку со снадобьями. В самом деле, ни один флибустьер не мог взять «отпуск по болезни», а помимо ран и цинги моряки страдали от различных инфекционных заболеваний, в частности малярии. До открытия Нового Света болезни, распространенные в тропиках, не были известны в Европе. Впрочем, мореплаватели способствовали проникновению в Старый Свет не только новых хворей, но и новых снадобий, например ипекакуаны (рвотного корня), чая и кофе (для повышения тонуса).

В XVII веке в Европе узнали о новом лекарстве от жара — хине. Кору хинного дерева завезли около 1640 года в Испанию из Перу. Иезуиты толкли ее и продавали порошок по бешеным ценам — 400 пистолей за дозу. В 1679 году Людовик XIV выкупил у англичанина Тэлбота секрет «порошка иезуитов» за совершенно немислимые деньги с благородной целью — сделать новое лекарство доступным для своих подданных. Кроме того, как уже говорилось, целебные свойства приписывались табаку, который считался чуть ли не панацеей от всех болезней.

То же столетие отмечено спорами между традиционалистами и поборниками новых лекарств на основе металлов — ртути и сурьмы. Во Франции новые тенденции и достижения алхимии поднял на щит университет Монпелье, где обучалось много протестантов (там, кстати, учился и работал Томас Сиденхем). Поскольку гугеноты, подвергавшиеся гонениям на родине, нередко отправлялись искать счастья за океаном, вполне возможно, что лекари-протестанты, которым во Франции было запрещено заниматься врачеванием, испытывали новомодные снадобья на флибустьерах.

Ртутные пилюли применяли, в частности, для лечения сифилиса. Пираты были подвержены венерическим заболеваниям, поскольку, ступив на твердую землю после удачного набега, не отказывали себе ни в каких излишествах. Наиболее опытные в таких делах вообще не обращались за врачебной помощью или занимались самолечением: особая диета, раствор селитры, потогонные средства и уже упомянутые ртутные пилюли.

Впоследствии сифилис довольно успешно лечили саспарилем (вьюнок), который оказался эффективнее препаратов на основе ртути, а также древесиной гваякового дерева, произрастающего на побережье Колумбии, Венесуэлы, Флориды и на островах Карибского моря (это дерево даже называли «французским», поскольку сифилис и гонорея именовались «французскими болезнями»).

Французский врач XVII века Жан Пеке считал лучшим средством от всех болезней крепкие спиртовые настойки и умер от того, что, по выражению коллег, «водка сожгла ему нутро». Многие флибустьеры придерживались такой же точки зрения и предпочитали ром любым снадобьям. К тому же, едва оказавшись на берегу, они враз забывали о пережитых невзгодах, лишениях и страхах, напивались до бесчувствия и пускались во все тяжкие.

## ЖИЗНЬ НА БЕРЕГУ

### *Дом, милый дом!*

*Близость к морю: риск и выгода. — Меры безопасности. — Наводнения и пожары. — Городская архитектура. — Домашняя еда. — «Портовая» мебель. — Эпидемии. — Портовые профессии. — Таверны. — Пестрое население. — Вопросы веры. — Семейная жизнь*

*Раскатистые звуки органа пронеслись под невысокими сводами церкви Святой Мелании, и вдруг сквозь цветные витражи внутрь хлынули потоки яркого солнечного света, заиграв на позолоте, на алом платье невесты, на синем мундире и золотых эполетах жениха, на белом облачении священника. Все невольно заулыбались, торжественно-напряженное выражение на лицах сменилось на благостно-умиленное.*

*— Согласен ли ты, Жан Батист Эбер, взять в законные супруги присутствующую здесь Мари Габриэль Бернардину Нинон по обряду святой нашей матери Церкви? — спросил священник.*

*— Да, — кратко ответил жених.*

*— Согласна ли ты, Мари Габриэль Бернардина Нинон, взять в мужа присутствующего здесь Жана Батиста Эбера по обряду святой нашей матери Церкви?*

*— Да, — еле слышно ответила невеста, потупив глаза.*

*Жених повернулся к ней и взял за правую руку; свя-*



щенник перекрестил их, бормоча: «Ego conjungo vos in matrimonium. In nomine Patris et Filii et spiritus Sancti»\*. Новобрачный подал ему серебряное кольцо, которое тот благословил латинской скороговоркой и вернул подателю, после чего Эбер под те же «In nomine Patris et Filii et spiritus Sancti» надел кольцо поочередно на три пальца на левой руке своей юной жены, пока оно не заняло окончательно свое место на безымянном.

«Твой отец был бы счастлив, — мысленно сказала ей мать, приложив к глазам батистовый платок. — Я сделала, что могла. Лучшего мужа для нашей девочки не найти, — продолжала она воображаемый разговор, обращаясь на сей раз уже к покойному супругу. — Пусть он вдовец и вдвое старше ее, зато вон какой видный, и без куска хлеба ее не оставит».

Дядья невесты, торговцы и судовладельцы, тоже были довольны заключенной сделкой: за последний год Эбер на своем «Ястребе» взял на бордаж с полдюжины призов; его добыча оценивалась более чем в 200 тысяч ливров, так что каждая из шестнадцати акций по тысяче ливров, выпущенных для оснащения судна, принесла втрое больший доход. О храбрости и находчивости капитана корсаров ходили легенды. Удачное вложение капитала...

Десятилетний мальчик, тоже Жан Батист, смотрел на отца влюбленными глазами. Они так редко виделись, но он был горд тем, что в любой таверне Морлэ имя капитана Эбера у всех на устах. Сын любовался точеной фигурой отца, и от всего окружающего великолетия (сегодня в церкви музыка и праздник только ради них!) ему было радостно до того, что комок подкатывал к горлу. Он не вполне понимал, какие перемены ждут его теперь. Ему объяснили, что та девушка, которую держит за руку его отец, отныне будет ему матерью, но пока он по-прежнему сможет жить у тети. Вот и хорошо...

Свидетели — три красавца-капитана из Бреа, тоже в синих мундирах, — поставили свои подписи под записью в церковной книге. Снова взревел орган, и сва-

---

\* Соединяю вас узами брака. Во имя Отца, и Сына, и Святого Духа (лат.).

дебная процессия двинулась к выходу, где ее уже поджидала толпа зевак.

При появлении Эбера толпа разразилась приветственными криками, в воздух полетели шапки. Вся команда «Ястреба» была в сборе, разодетая по такому случаю в пух и прах, — еще бы, свадьба капитана бывает не каждый день. Мальчишки смотрели на моряков как на героев. Медные монеты зазвенели о ступеньки крыльца, самые маленькие и шустрые бросились их подбирать.

Свадебный кортеж разместился в нескольких фиакрах, разукрашенных цветами и лентами, и двинулся к дому жениха. Миновали площадь Алланд, покружили по узким улочкам и повернули к порту. Эбер велел ехать дальше. Городская стена осталась позади, и экипаж взобрался на вершину небольшого холма, откуда открывался вид на гавань, от которого захватывало дух. Под холодным февральским небом расплескалось свинцовое море, вытесненное из берегов великим множеством кораблей — корсарских фрегатов, бригантин, шлюпов, а также торговых шхун и барок, приведенных ими сюда.

Эбер вышел из экипажа, помог выйти своей жене и подозвал к себе сына. Все вместе они стояли и смотрели на эту картину. Мари Габриэль начала дрожать под своей меховой накидкой, но не решалась сказать, что ее пробирает холод. Ее мать поджала губы («Что за чудачество, так недолго и простудиться!»), но тоже ничего не говорила. Зато два Жана Батиста, казалось, не замечали ледяного ветра, дующего с океана.

— Через пару лет возьму тебя юнгой, — сказал капитан счастливому сыну, оторвавшись, наконец, от завораживающего зрелища. Они вернулись в экипажи и остаток пути проделали уже без остановок.

...Жан Батист Эбер умер пять лет спустя, во время одного из путешествий к берегам Гвинеи. Молодая жена не успела родить ему детей, а опекуном единственного сына стал муж его сестры.

Вся жизнь населения портовых городов была так или иначе связана с морем — с морским промыслом, морской торговлей или контрабандой и морским разбоем.

Во время войны два первых вида деятельности становились недоступны или небезопасны, поневоле приходилось заниматься двумя последними.

Близость к морю была и плюсом, и минусом: с одной стороны, существовала возможность в любой момент отплыть к другим берегам, с другой — приходилось постоянно опасаться непрошенных гостей и разгула стихии. Например, баски с атлантического побережья жили в постоянном страхе перед нападением чужеземных корсаров, хотя и сами были не промах пожить за чужой счет. Голландцы до того обнаглели, что использовали некоторые баскские порты как свои стоянки и сторожевые посты. С конца XVI века пираты из Ла-Рошели почти каждую зиму совершали набеги на Гипускоа, и в 1621 году местные жители обратились за помощью в Сен-Жан-де-Люз и Сибур: корсары этих городов, с позволения короля, устроили карательные экспедиции против ларошельцев.

По той же причине главным портом Испании в XVI веке стал не Кадис, обладающий более выгодным географическим положением, но неоднократно подвергавшийся нападению англичан (в 1587 и 1596 годах), а Севилья, стоящая на реке Гвадалквивир, в 87 километрах от побережья Атлантики. Именно из Севильи отправлялись к неведомым землям конкистадоры, а с 1564 года оттуда выходили торговые караваны под защитой военного эскорта. С 1504 по 1650 год из Севильи вышли около восемнадцати тысяч кораблей; население города выросло с сорока пяти тысяч в 1530 году до трехсот тысяч в конце XVII века. Однако с увеличением водоизмещения судов возрос и риск того, что они сядут на мель на песчаных наносах Гвадалквивира. В 1625 году англичане решили повторить былой успех, но их атака на Кадис была отбита. Зато крушения на Гвадалквивире становились всё более частым делом, и в результате уже Кадис, перевалочный пункт европейской торговли, стал считаться более безопасным портом, чем Севилья.

Движение по реке контролировалось с помощью цепи, которую натягивали между Золотой башней (Торе дель Оро) и ее «близнецом», стоявшим на противоположном берегу Гвадалквивира.

Цепи, преграждавшие вход в бухту, были одним из самых распространенных средств защиты, применявшихся в Средние века. «Визитной карточкой» Ла-Рошели служат две средневековые башни — Цепная и башня Святого Николая, — сторожащие вход в Старый порт. На самом деле Цепных башен было две: малая с лебедкой, разматывавшей и поднимавшей цепь, и большая, где жил комендант с семьей и размещался гарнизон. В 1651 году она была сильно повреждена взрывом, но впоследствии восстановлена.

Когда в 1626 году испанской Доностию грозило нападение англичан, речушку Урумеа, делящую город на две части, перегородили у самого устья толстой цепью, а возле песчаных отмелей соорудили деревянную дамбу.

Но цепей было недостаточно — для эффективной защиты требовались мощные фортификационные сооружения. Дьеп (самый крупный французский порт в эпоху Людовика XIV) еще со времен Столетней войны был окружен крепостной стеной с башнями и рвами, которые затем регулярно восстанавливались. Амстердам укрывался за крепостной стеной, от которой до наших дней сохранились четыре башни. Одна из них — Схрейерсторен («Башня плача»): отсюда жены моряков махали платочками, утирая слезы, вслед уходящим кораблям. В 1621 году в баскском поселке Сибур построили форт Сокоа для защиты гавани. В 1670-м в английском Плимуте в дополнение к замку XV века, укрепленному в 1590 году Фрэнсисом Дрейком, чтобы отбиваться от испанских пиратов, была сооружена цитадель в форме звезды с лабиринтом тоннелей. Когда фламандский Дюнкерк, побывав под властью Испании и Англии, в 1662 году окончательно стал французским, знаменитый инженер Вобан построил там новые укрепления и верфи, а порт сделал самым крупным в королевстве. В 1689 году инженер Симеон Гаранжо выстроил по распоряжению Людовика XIV Королевский форт в Сен-Мало по планам Вобана, а также насыпал земляной вал. Комплекс защитных сооружений простирался до самого форта Ла Латт на мысе Фрезль, в пяти лье (20 километрах) от города корсаров. Но, как ни странно, лучшим защитником портовых городов всегда оказывалась природа.

Двадцать шестого ноября 1693 года у мыса Фреэль появился англо-голландский флот из тридцати кораблей. Обстреляв форт Ла Латт, он направился к Сен-Мало, чтобы взорвать город с помощью адской машины. По приказу английского короля Вильгельма Оранского в лондонском Тауэре рабочие, которым было запрещено оттуда выходить, около двух лет трудились над созданием таинственного трехпалубного корабля водоизмещением 300 тонн, вооруженного двадцатью тремя пушками. Его осадка составляла всего семь футов, поэтому он мог подойти близко к берегу. На него поставили черные паруса, а корпус нашпиговали порохом, бомбами и картечью. После обстрела Королевского форта Сен-Мало зловещий корабль отделился от эскадры и поплыл к городу, однако мощный порыв ветра швырнул его на прибрежные скалы. Команда успела поджечь порох, корабль взлетел на воздух, разорвав моряков в клочки и обрушив на город дождь из обломков железа и картечи. План англичан — добраться до порохового склада — был сорван; поднявшаяся буря спасла город от разрушения.

Дюнкерк, расположенный в самом узком заливе Северного моря, лежал на пути всех английских и голландских кораблей и был самой природой предназначен для того, чтобы стать цитаделью корсаров. Его бухта была своего рода ловушкой: туда можно было войти только строго определенным путем, иначе корабль рисковал пропороть себе брюхо о затвердевшие от времени песчаные мели. (Этим, разумеется, пользовались местные жители: свет маяка, прозванного «Башней лжеца», завлекал корабли к гибели.) Достоинством природного порта Плимута на юго-западе Англии, лежащего близ устья двух речушек — Плим и Тамар, — был прекрасный панорамный обзор. А с тыла город защищали дюны.

Жители приморских городов во многом были вынуждены полагаться на Божью волю и святых заступников, но и сами никогда не забывали своих небесных покровителей. Местный собор или церковь, часто возводимые или украшаемые на пожертвования судовладельцев, всегда являлись предметом особой гордости; в крупных портах и они так или иначе были связаны с морем и его героями. Например, на стене церкви Свя-

того Андрея, воздвигнутой в Плимуте в середине XI века и перестроенной в XV веке, некий каменщик изобразил кругосветное плавание Фрэнсиса Дрейка, а еще там находятся портреты того же Дрейка и Мартина Фробешера и памятные доски, установленные в их честь. Все-таки, что ни говори, богатство никогда не падает с неба — его добывают «труженики моря».

До 1585 года самым богатым торговым городом Северной Европы был Антверпен, раскинувшийся на обоих берегах реки Шельды. С открытием Америки и переходом бургундского наследства в дом испанских Габсбургов в антверпенские банки хлынуло золото Нового Света. В 1531 году в городе открылась биржа, послужившая образцом для подобных заведений в Лондоне и Амстердаме. К середине XVI века население Антверпена превышало 100 тысяч жителей. Но в 1585 году, во время нидерландской революции, город, принявший сторону протестантов, был осажден и взят испанскими войсками, а его жители присягнули на верность королю.

Блокада Антверпена, продолжавшаяся с 1585 по 1795 год, способствовала увеличению торгового значения Флиссингена — корсарского гнезда на острове Вальхерен, занимавшего стратегические позиции на реке Шельде. В 1585—1615 годах этот голландский город был занят английскими войсками, поскольку Елизавета I получила его вместе с Остенде и несколькими другими портами в качестве залога за пять тысяч солдат, присланных на помощь голландским единоверцам в борьбе с Испанией. Порт был расширен, город значительно укреплен, а еще в нем были построены ратуша — точная (хотя и уменьшенная) копия антверпенской — и биржа, в знак преемственности и растущих амбиций Флиссингена.

На то были причины: когда Соединенные провинции перекрыли судоходство по Шельде, Антверпен оказался отрезан от выхода к морю, и в XVII веке именно Флиссинген был главной гаванью для судов голландской Ост-Индской компании. Некогда могущественный Антверпен быстро приходил в упадок: уже к 1589 году его население сократилось до сорока двух тысяч жителей; торговцы, ремесленники и евреи, спасавшиеся от инквизиции,

бежали в Амстердам. Согласно переписи 1622 года, население этого бывшего рыбацкого поселка составляло теперь целых 105 тысяч человек. Как вы думаете, кого они избрали в бургомистры? В 1610 году эту должность исполнял Ян Корпилисен — бывалый корсар.

Своим возникновением город был обязан дамбе, обезопасившей его от наводнений. («Амстердам» означает «дамба на реке Амстель».) Но назначение дамбы заключалось не только в этом: после того как река оказалась перегорожена, корабли, которые раньше сразу выходили в море, теперь были вынуждены делать остановку и выгружать свои товары для дальнейшей отправки либо по суше, либо по морю. Таким способом жители превратили небольшой рыбацкий поселок в крупный транзитный порт. Город развернулся веером от центра (порт, биржа, ратуша, главная площадь), и гармоничная планировка не препятствовала его росту вширь. В начале XVIII века требовалось почти два часа, чтобы пройти его из конца в конец, пересекая полукружия каналов. На северо-восточной окраине Амстердама муниципальные власти даже разбили общественный сад — такого не было больше нигде в Европе. Три креста святого Андрея на гербе города обозначали три его достоинства: доблесть, твердость и милосердие. Народная же традиция связывала эти три креста с тремя постоянными угрозами: наводнениями, пожарами и эпидемиями.

Амстердам, как практически вся Голландия, лежит ниже уровня моря, поэтому дома строили на сваях, а для отвода воды из реки соорудили систему каналов. Дамба надежно защищала город от разгулов Северного моря, и в XVII столетии — золотом веке Амстердама, когда корабли отсюда отправлялись в Индию, Бразилию и Африку, — серьезных наводнений отмечено не было. Возможно, дело в том, что работающие голландцы неустанно следили за состоянием всех сооружений и вовремя принимали меры. Действительно, в том, что касается стихии, непозволительно пускать дело на самотек.

Вода, «долбящая камень», со временем обточила и сгладила скалистые выступы, защищавшие бухту баскского городка Сен-Жан-де-Люз на юге Франции, на берегу Бискайского залива. Понемногу волны углуби-

ли дно бухты и затопили берег, всё ближе подбираясь к домам. Первую дамбу построили в 1707 году; она выдержала бурю 1748 года, но на следующий год ее смыло, около двухсот домов оказались подтопленными или разрушенными. Новая дамба устояла в бурю 1779 года, но ураган 1789-го снес ее начисто; исчез целый городской квартал, почти четверть города! В результате всех напастей — ураганов и корсарских набегов — население Сен-Жан-де-Люза сократилось с десяти тысяч в 1720 году до менее трех тысяч в 1770-м.

Большинство домов в средневековых городах были деревянными и тесно лепились друг к другу, имея общие боковые стены: налог на недвижимость взимался с ширины фасада. За превышение зданием установленных размеров взимали штраф — «налог на воздух». Интересным изобретением Европы был «подымовый» налог, введенный в Англии, то есть налог на недвижимость, исчисляемый по числу очагов (крыши старинных домов были утыканы каминными трубами). Отныне каминами отапливались только парадные комнаты; спальни предпочитали обогревать железными печками, дававшими больше тепла и поглощавшими меньше дров; чтобы было теплее, под кровати ставили жаровни с угольями. 31 декабря 1695 года в той же Англии ввели налог на окна (его отменили только в 1851-м), и оконные проемы, выходящие на улицу, стали заделывать кирпичом. Дома строили с одним высоким и узким окном — или, наоборот, вытянутым горизонтально во весь фасад. Всё это вместе не способствовало улучшению бытовых условий и увеличивало риск пожаров.

Пожары далеко не всегда были стихийными бедствиями. Так, в 1694 году англо-голландский флот полностью разрушил французский Дьеп, бывший тогда деревянным. Город восстановили по планам королевского архитектора Де Вантабрена, который использовал белый кирпич. С XVII века практически во всех странах Европы городские жилища стали строить из кирпича и камня, украшать их орнаментами, резьбой и т. п.

Пепелища пустовали недолго: свято место пусто не бывает. В любом старинном портовом городе до сих



пор можно найти хотя бы пару фахверковых домов\* с островерхими крышами, построенных в свое время разбогатевшим купцом или капитаном-корсаром. Фахверковые дома отличались большой прочностью, что позволяло делать их довольно высокими (в Амстердаме число этажей доходило до шести). Верхний этаж слегка выдавался вперед, нависая над улицей, чтобы защитить нижнюю часть дома от дождя. Крыши покрывали черепицей или серым шифером.

Чаще всего первый этаж был каменным, а второй, третий, а то и четвертый — деревянными. Для предохранения от влаги дерево пропитывали смолой. Фасады старались по возможности украсить росписью, так что каждый дом имел свою индивидуальность. Окна парадных помещений выходили на улицу, а хозяйственных пристроек — во двор. С улицы попадали сразу в главную комнату, куда вели несколько ступенек, — она служила гостиной и столовой; за ней шла другая, поменьше, где готовили пищу, а то и обедали в узком семейном кругу. Далеко не в каждом доме были печь или очаг для приготовления пищи, и в XVI — XVII веках небогатые хозяйки спешили с утра к булочнику, чтобы воспользоваться жаром его печи и сварить суп или поджарить мясо.

Голландские хозяйки не питали большого пристрастия к кулинарии; во многих семьях стряпали сразу на неделю, тратя на приготовление еды не больше часа, и во все остальные дни подавали на стол подогретую (или холодную) пищу — суп, овощное рагу, мясо (по большей части солонину). Очень популярны были молочные продукты, в особенности сыр, а также разнообразные овощи. Даже овощной суп с салом могли варить на молоке. Ели четыре раза в день; правда, завтрак (в пять-шесть часов утра) и полдник были, по сути, простым перекусом. В английской семье по воскресеньям на обед традиционно готовили жаркое из говядины, жареного ягненка или

---

\* Фахверк (от нем. *Fach* — «панель», «секция» и *Werk* — «сооружение») — каркасная система, состоящая из связанных между собой стоек, балок и раскосов, выполняющих не только конструктивную, но и декоративную роль, визуальное расчленяя фасад. В разные времена пространство между продольными и поперечными балками заполняли разными строительными материалами — глиной, щепой, песком, а позднее фахверковые дома стали делать из кирпича.

цыпленка с запеченной картошкой (картофель, вывезенный из Америки, вошел в обиход с 1586 года) и овощами, жареными или тушеными, под соусом. Зачастую к этому блюду подавали йоркширский пудинг, хотя изначально он должен был дополнять собой остатки жаркого, которые доедали в понедельник. (Так было заведено: приготовление жаркого было делом непростым и отбирало у хозяйки много времени и сил, а поскольку по понедельникам было принято устраивать стирку, то на обед обходились холодными остатками вчерашнего пиршества.) В зажиточной французской семье обычный обед к середине XVIII века состоял из каши, тушеной телятины, закусочек, овощей, салата, сливок, сыра, фруктов и варений. Так как продукты было сложно хранить, большой популярностью пользовались пироги и паштеты; мясо часто ели «с душком». В Англии обед с тремя переменами блюд стал обычным делом только веком позже.

Разумеется, чаще всего на столе у жителей портовых городов оказывалась рыба — свежая, соленая, жареная, вареная, копченая. С мая по октябрь рыбаки-баски выходили в море на гребных и парусных шлюпках, чтобы ловить тунца; голландцы промышляли макрель, треску, лосося, морского окуня; бретонцы, нормандцы и марсельцы охотились за окунем, барабулькой, камбалой, султанкой, калканом; на средиземноморских рыбных рынках торговали дорадами, муренами, мерлузами, мерланами, морскими угрями и морскими ежами. Кроме того, близ скалистых берегов Атлантики и Средиземного моря ловили лангустов, омаров, креветок и крабов, а французский остров Олерон был богат мидиями и устрицами. Наконец, корсары не раз приводили в родной порт захваченные рыболовецкие суда, набитые сельдью (национальным символом Голландии), — это был праздник.

Мореплаватели привили своим соотечественникам вкус к заморской еде, в основном растительной: завезенные в XVI веке картофель\* и хрен быстро приоб-

---

\* В немецком городе Оффенбурге, весьма удаленном от моря, стоит памятник Дрейку с цветком картофеля в руке. Надпись на постаменте гласит: «Сэру Фрэнсису Дрейку, распространившему картофель в Европе. Миллионы земледельцев мира благословляют его бессмертную память. Это помощь беднякам, драгоценный дар Божий, облегчающий горькую нужду».

рели популярность, а вот брокколи и помидоры стали употреблять в пищу только два столетия спустя. С сахаром, лимонами, апельсинами и персиками европейцы тоже познакомились в XVI столетии, но и веком позже цитрусовые считались деликатесами, а тростниковый сахар продавался в аптеке как лекарство и стоил безумно дорого. В XVII веке в обиход понемногу вошли чай, шоколад и кофе, завезенный с Востока через Марсель (раньше вместо кофе после еды пили гвоздичную настойку); с Бермудских островов привезли бананы. А вот индейка, которую англичане впервые попробовали в 1524 году, стала их традиционным рождественским блюдом только после Второй мировой войны, заменив на праздничном столе гуся.

Купцы и ремесленники отводили первый этаж своих домов под лавки или мастерские. Нередко под домом имелся погреб. На втором этаже помещались спальни. Лестница находилась внутри дома или снаружи, со стороны двора. Перила на внутренних лестницах начали делать только с двадцатых годов XVII века; в старых домах поднимались наверх или спускались вниз по лестнице, держась за натянутый канат.

Дома богатых торговцев, судовладельцев и буржуа из Морлэ (корсарского гнезда во французской Бретани) строились в XV—XVIII веках по единому образцу и не имеют себе подобных больше нигде в мире. Они состоят из двух соединенных между собой корпусов, один из которых располагается со стороны улицы, а другой — в глубине двора. Из главной комнаты можно было попасть по винтовой лестнице на верхние этажи парадного корпуса, а оттуда, по резным деревянным мостикам, — во флигель. В корпусе, выходящем на улицу, обычно размещалась лавка или контора. Монументальный камин, находящийся в главном помещении, отапливал весь дом.

Для строительства домов, кораблей и мебели в старые времена использовался преимущественно дуб, но очень быстро дубовые рощи поредели, и для жилищного строительства стали применять древесину смолистых деревьев, а мебель делать из фруктовых — например вишни или сливы, — а также из каштана, легко поддающегося

обработке, прочного и по цвету напоминающего дуб. Заокеанская колонизация познакомила европейцев с экзотическими видами деревьев, и позднее изделия из дешевой древесины стали покрывать тонкими пластинами черного или красного дерева.

Красное дерево впервые начали ввозить испанцы в 1530—1540-х годах, а уже около 1560-го оно появилось и в Сен-Мало. Постепенно в портовых городах — Дюнкерке, Кале, Морлэ — начали делать мебель из массивного дерева экзотических пород, которую стали называть «портовой». Первые образцы такой мебели наскоро сварганили из корабельного балласта; поскольку исходный материал достался даром, сами изделия получились недорогими. Но в XVIII веке спрос на «портовую мебель» возрос чрезвычайно, поскольку мастера научились использовать все преимущества ценных пород дерева, нюансы цвета и даже аромат. Пионером в этой области выступил Дюнкерк; через этот город велась оживленная торговля с Англией и Фландрией, поэтому в изготавливаемой там мебели прослеживались не только французские модные тенденции, но и несколько тяжеловесное «германское» влияние. Столяры из Сен-Мало (их цех в 1701—1720 годах увеличился с трех членов до одиннадцати) были ему менее подвержены; помимо красного дерева они обрабатывали также черное дерево и палисандр. Сен-Мало поставлял подмастерьев и готовую мебель в Морлэ. «Фирменным стилем» Ла-Рошели было сочетание двух цветов, например коричневого амаранта и золотисто-желтого лимонного дерева, черного и розового деревьев. Заказы на такие бюро, шкафы и секретеры поступали не только от парижской и лондонской знати: разбогатевшие судовладельцы из Сен-Мало строили себе замки, которые нужно было обставлять; не отставали от них и купцы из Нанта, нажившиеся на морской торговле.

Основу мебелировки любого дома составляли стол, стул и шкаф — последнему отводилась главная роль. Массивный и примитивный «перевернутый сундук» уступил место шедевру краснодеревщика — изящному, затейливому, с инкрустациями из перламутра и слоновой кости. Особо ценные предметы можно было выставить

в застекленных шкафах и горках для посуды, на зависть гостям.

XVII век стал эпохой расцвета для города Сен-Жан-де-Люз: бывшие китобои и ловцы тунца переквалифицировались в корсаров, и порой захваченные ими суда занимали почти всю гавань. Обогатившись в считанные годы, судовладельцы построили в центре города красивые дома, в которых не грех было принять даже августейшую особу. 8 мая 1660 года сюда пожаловал французский король Людовик XIV, которому предстояло вступить в брак с испанской инфантой. Ожидая приезда невесты (испанцы прибыли в назначенное место с опозданием на месяц), он жил в доме богатого судовладельца, выстроенном в 1644 году, который с тех пор получил название «Дома Людовика XIV». Его нареченная поселилась в «Доме Инфанта», неподалеку от которого находился дом Коршо-Баита — там жила вдова корсара. Многие улицы Сен-Жан-де-Люза носят имена корсаров XVI—XVIII веков, добывших родному городу славу и богатство.

Однако при их жизни названия улиц и нумерация на домах отсутствовали — это был атавизм «системы безопасности» Средневековья, когда по расспросам можно было быстро выявить чужака. Прохожие, пробиравшиеся по узким улочкам с липкой мостовой, на которую прямо из окон выплескивали помои и прочие нечистоты, ориентировались по вывескам лавчонок и харчевен. Освещения — как и водопровода с канализацией — в городах тоже не было; знатные господа передвигались в сопровождении слуг, несших факелы.

Клод де Форбен рассказывает о том, как ночью в Тулоне застрелил булочника (тот набросился на него с побоями, не распознав дворянина): «Хотя на улице было полно людей, вышедших подышать свежим воздухом, а вокруг нас собралась большая толпа, никто не захватил света, и вряд ли в этой суматохе меня достаточно хорошо разглядели, чтобы с уверенностью заявить, что это был я. Я оказался прав: никто меня не узнал. Чтобы избавиться от преследовавшей меня черни, я бросился в дом интенданта, который был открыт; я лишь пробежал через него и сразу вышел через другую дверь, на противо-

положную улицу. К несчастью для меня, жалкая служанка, находившаяся в доме, узнала меня при свете фонаря, освещавшего вход. Большого и не требовалось: в один миг весь город узнал, что я убил булочника Видаля».

В Дюнкерке не было природных источников пресной воды; городские власти велели установить общественные цистерны для сбора дождевой воды и наладили работу по вывозу отходов. В Амстердаме все нечистоты сливали в каналы, и источаемое ими зловоние резко контрастировало с опрятностью аккуратных домов и мостовых, которые мыли домохозяйки. Столь вопиющее несоблюдение санитарных норм не могло не сказаться на эпидемиологической ситуации, а наличие порта было дополнительным фактором риска.

Моряки, доставлявшие в порты различные товары, нередко завозили туда и инфекции, вызывавшие страшные заболевания, в частности чуму. Раз за разом первыми жертвами этой ужасной болезни азиатского происхождения становились жители портовых средиземноморских городов (Марселя, Тулона, Венеции), но с XVI века она причалила и к берегам Бискайского залива и Ла-Манша. В Ла-Рошели эпидемии чумы вспыхивали в 1585, 1602 и 1604 годах, в Сен-Мало — в 1559-м, в Сибуре — в 1598 году. Севилья поражала современников своей опрятностью; волны эпидемий периодически накатывали на этот город, но разбивались о преграду в виде чистоплотности его жителей. Тем не менее великий чумной мор 1648—1649 годов унес жизни шестидесяти тысяч человек, то есть 40 процентов населения города. Последний жестокий удар эта болезнь нанесла французскому Марселю в 1720 году: в мае туда прибыл флейт «Великий святой Антоний», нагруженный хлопком, шерстью и шелком из Азии. Товар следовал через Дамаск, где тогда свирепствовала чума. По дороге, близ Триполи, разразилась буря, повредившая оснастку корабля, и экипаж был вынужден воспользоваться парусами с другого судна, команда которого погибла от чумы. Еще до прихода в Марсель с десятков матросов скончались, а с июня в припортовых кварталах стали умирать люди, у которых были явные признаки бубонной чумы. Городские власти скрывали эти факты, чтобы не нару-

шить торговой деятельности порта. «Подозрительных» отсылали в лазареты, улицы мыли, отбросы вывозили за городские стены, дома зараженных замуровывали, бездомных изгоняли прочь, на улицах зажигали костры... В июле Марсель объявили закрытым городом; в августе там умирало по 50, потом по 150, потом по 300 человек в день; гребцов с галер отправили собирать и хоронить трупы; с главной улицы города они вынесли две тысячи мертвых тел. С осени эпидемия пошла на спад и год спустя угасла окончательно.

Портовыми городам грозила не только чума: в 1694 году жители Рошфора, недавно выстроенного на атлантическом побережье Франции, испытали на себе действие желтой лихорадки — болезни, прочно связанной в сознании европейцев с Латинской Америкой, хотя туда ее завезли из Африки на невольничьих кораблях. Ни кровопускания, ни припарки, ни хина от нового недуга не помогали. Отныне в порту Рошфора корабли, прибывшие с Антильских островов, подвергались особенно строгому досмотру и карантину, а некоторые врачи требовали, чтобы для заболевших устраивали лазареты прямо на судах, препятствуя их контактам с местным населением. Первый госпиталь для моряков открылся там в 1683 году, неподалеку от Арсенала и рядом с продовольственным складом. В 1722 году в его стенах обособилась школа морской хирургии и анатомии. Постепенно вокруг здания больницы выросли жилые дома, и госпиталь нередко становился источником заразы: тиф и разного рода лихорадки, привозимые моряками из дальних походов, передавались другим пациентам и распространялись по городу. Кроме того, Рошфор был выстроен на болотах, что тоже не способствовало поддержанию здоровья среди его обитателей. К концу XVIII века военно-морской госпиталь перенесли в другое место.

В припортовых кварталах кипела своя, особая жизнь: там селились корабельные плотники-конопатчики, бочары, канатчики, литейщики, ныряльщики, погонщики мулов, грузчики-докеры, пекари, снабжавшие моряков сухарями и галетами, менялы. В Дюнкерке существовал особый цех лоцманов, который предлагал свои услуги

пришлым кораблям, чтобы провести их в порт через многочисленные мели. Корсарский промысел кормил сотни комиссионеров, скупщиков, мелких торговцев, кабатчиков. В темных лавках близ плимутской гавани можно было недорого купить золотые украшения, снятые с убитых испанцев, бархатные камзолы и шелковые платья со следами замытой крови.

В архивах Дъепа сохранился счет, оплаченный капитаном корсарского судна «Амбюскад» («Засада») Балидаром после захода на стоянку в порт 26 марта 1809 года. Определенные суммы денег были выплачены жестянщику, мастеру парусов, пивовару, конопатчику, лебедчику, буксировщикам, «тачечнице». Бурлаки-буксировщики заводили судно в порт или выводили его оттуда, таща за канаты; «тачечники» перевозили товары на своих тачках. Во время каждой стоянки в порту половина денег тратилась на спиртное, поэтому отдельной строкой в счете прописана плата жандармам, доставлявшим обратно на борт бесчувственные тела пьяных в стельку корсаров...

В любом порту было множество таверн, куда прямоком направлялись моряки, сойдя на берег (если, разумеется, они не возвращались к себе домой). Во Франции таверной изначально называлось заведение, где можно было выпить вина, а потому такие места, расадники порока, пользовались дурной славой. В Англии в таверне можно было не только выпить, но и закусить, и впоследствии именно такой тип заведений получил распространение в Европе. Еда была, разумеется, самая незатейливая. В Англии и североевропейских странах в тавернах подавали по большей части пиво (в Дюнкерке, в таверне «Сен-Люк», до сих пор можно найти 20 сортов этого напитка), во Франции — вино, тоже полусотни сортов, но самое дешевое, которое для «забористости» сдабривали разными специями. В голландских тавернах часто пили «двойное» пиво — очень крепкое, которое быстро и надолго отключало мозги, побуждая к дебошу. Добавьте к этому азартные игры — кости, карты, триктрак — и вы получите законченное описание злачного места. При некоторых заведениях имелись площадки для игры в шары, довольно популярной на-



чиная со Средневековья. По легенде, Фрэнсис Дрейк, узнав о приближении Непобедимой армады, прежде закончил партию в шары, а уж затем занял свое место на капитанском мостике.

В тавернах постоянно ошивались разные темные личности, воры, шулера, девицы легкого поведения; злачные места не закрывались всю ночь — их владельцы старались выкачать из посетителей как можно больше денег, и очень часто попойки заканчивались драками и поножовщиной. Однако хозяин, дороживший репутацией своего заведения, принимал меры к тому, чтобы за ним не закрепилась дурная слава. Так, в Амстердаме, где целые улицы, примыкавшие к причалам, были вовлечены в индустрию разврата, проститутки захаживали в таверны лишь затем, чтобы подцепить клиента, а потом уводили его к себе. К 1680 году в Амстердаме появились дома терпимости, держали которые... сержанты полиции, так что разврат был скрыт от посторонних глаз.

Во Франции можно было составить довольно верное суждение о социальном положении человека, узнав, какую таверну он предпочитает. Бывали заведения, облюбованные исключительно корсарами, например постоянный двор «Белая лошадь» на улице Кордери в Гавре, где «морские волки» похвалялись друг перед другом своими подвигами в сражениях с англичанами. Воодушевившись этими рассказами и подогрев себя спиртным, «герои» вываливались на улицу, затевали ссоры с прохожими, избивали «сухопутных».

Клод де Форбен рассказывает в своих мемуарах о том, как во время стоянки в Бергене два французских офицера поздно вечером начали бесчинствовать в кабаке. На шум явился патруль, буянов связали и отвели в кордегардию (караульное помещение). Один из офицеров в насмешку спустил штаны и показал дружинникам свой голый зад. Не стерпев оскорбления, те отняли у него шпагу и сильно избили.

В XVI—XVII веках таверной также называлось помещение на корабле, где офицер продавал съестное, выпивку и табак членам экипажа. Во Франции такие таверны были запрещены в 1672 году, поскольку Людовик XIV хотел положить конец злоупотреблениям,

творившимся на большинстве военных кораблей через посредство таверн.

Корсары были обязаны приводить призы в определенные порты для реализации груза и захваченных судов. Пираты сбывали награбленное в «свободных портах», например на Мальте или в Ливорно, который сохранял статус открытого порта с 1590 по 1796 год; там дозволялось проживать кому угодно — и католикам, и евреям, и протестантам. Рыцари ордена Святого Стефана совершали из Ливорно набеги на владения Османской империи и захватывали турецкие торговые суда; конец их деятельности положил тосканский герцог Фердинанд II Медичи (1621—1670), однако в городе по-прежнему действовал невольничий рынок, на котором христиане продавали пленников-мусульман на европейские галеры в качестве гребцов. С другой стороны, банкиры Ливорно переводили денежные выкупы за христиан, захваченных в плен берберскими корсарами.

Население портовых городов всегда было разношерстным и космополитичным: в Севилье находилась старинная колония генуэзцев, которые, собственно, и превратили этот город в крупный европейский финансовый центр, обеспечив ему связи со Средиземноморьем. Были там и голландская, и португальская колонии, немало способствовавшие развитию морской торговли. Правда, голландцы стали уезжать после начала революции на их родине, опасаясь преследований со стороны инквизиции, а португальцы — с 1640 года, когда произошел разрыв отношений между Португалией и Испанией. Жили там и французы, которые довольно быстро ассимилировались, и мориски (мусульмане, обращенные в католичество), хотя последние были всеми презираемы и в конечном счете оказались изгнаны в 1609 году. Тем не менее мусульманская культура оказала большое влияние на внешний облик города; в частности, богатые сеньоры строили свои дома на мавританский лад: с большим внутренним двором, за глухими заборами. 250-метровая башня Хиральда\*, которую было

---

\* Свое название башня получила от укрепленного на ее макушке флюгера (от исп. *girar* — «вращаться»).

видно практически из любой точки города, символ Севильи, была старинным арабским минаретом.

Дворяне составляли 15 процентов населения Севильи, однако по тем же узким и извилистым улочкам ходили авантюристы всех мастей, бедняки и даже рабы (в Севилье их было около шести тысяч)\*. Кстати, в Соединенных провинциях, отстоявших свою независимость от Испании, рабство было запрещено: если черному невольнику каким-то образом удавалось ступить на голландскую землю, он сразу становился свободным и хозяин не мог вернуть его себе даже за выкуп. Поэтому в крупных голландских городах нередко можно было встретить прислугу из числа бывших рабов.

Большое влияние на демографические процессы оказали религиозные конфликты: в Англии в XVII веке гонениям подвергались католики, во Франции — протестанты. А между тем, как отмечал еще в 1584 году историк Жан Лефрер, «почти все моряки во Франции — протестанты, в особенности нормандские... которые наиболее умелы».

Французский король Генрих IV издал 13 апреля 1598 года Нантский эдикт, предоставив протестантам свободу вероисповедания с некоторыми ограничениями и передав в их распоряжение несколько военных крепостей, в том числе Ла-Рошель. Однако французским гугенотам было этого мало: их вождь Анри де Роган хотел создать во Франции, при поддержке Англии и Испании, гугенотскую республику, возглавить которую собирался он сам. В те времена во Франции было около миллиона гугенотов, то есть они составляли двенадца-

---

\* Для сравнения, к середине XVIII века во всей Франции проживало от четырех до пяти тысяч рабов-негров, привезенных туда хозяевами, однако властям это количество казалось чрезмерным. В одном из королевских ордонансов от 1777 года говорилось: «Нам известно, что количество чернокожих <во Франции> умножилось из-за простоты сообщения между Америкой и Францией, а из колоний ежедневно вывозят большое количество людей, необходимое там для возделывания земель, тогда как их пребывание в городах нашего королевства, особенно в столице, становится причиной величайших беспорядков; когда же они возвращаются в колонии, то привносят туда дух независимости и непокорности, причиняя более вреда, нежели пользы». Еще ранее, в 1772 году, залог за ввезенного раба повысили с тысячи до трех тысяч ливров, ограничив срок пребывания раба в стране одним годом.

тую часть населения. Фаворит английского короля герцог Бекингем оказал военную поддержку французским протестантам; приняв ее, гугеноты поставили себя в положение изменников родины.

Оборону Ла-Рошели возглавил мэр города Жан Гитон, в прошлом судовладелец и адмирал ларошельского флота. Несмотря на его энергичные меры и героическое поведение, город после продолжительной осады был взят войсками Людовика XIII (1610—1643). Гитон был изгнан, однако кардинал Ришелье сделал его офицером королевского флота, и он несколько раз отличился в сражениях с испанцами. Впоследствии его дочь вышла замуж за сына знаменитого флотоводца Авраама Дюкена.

Начиная с 1660-х годов Людовик XIV предпринял по всему королевству широкомасштабное обращение протестантов в католичество, для которого все средства были хороши. В 1680 году протестантам было запрещено заниматься рядом профессий, в том числе быть юристами и врачами, а католикам — переходить в протестантскую веру. Нантский эдикт превратился в чисто символический документ, и король отменил его 18 октября 1685 года, поставив протестантство под запрет на всей территории Франции. Гугеноты бежали в Англию, Голландию, Америку. Массу женщин, отказавшихся перейти в католичество, отправили на Гваделупу или Мартинику. Нормандия обезлюдела, в 1685 году из одного лишь Дьепа эмигрировали шесть тысяч человек. Преследуемые в Европе изгои пополняли собой население заморских колоний и экипажи пиратских кораблей.

Гугенотов, которые не отреклись от своей веры, теперь можно было пересчитать по пальцам, и среди них был тот самый Авраам Дюкен, о котором мы упоминали выше, уроженец Дьепа, происходивший из славного рода моряков, судовладельцев и корсаров. Он был блестящим офицером королевского флота, сражался как с голландцами и испанцами, так и с корсарами из Триполи, однако так и не был произведен в адмиралы, поскольку остался протестантом. Начиная с 1686 года в списке экипажей кораблей против каждого имени стояла пометка: «католик», «новообращенный» или

«реформат». Интересно, что почти все капитаны были протестантами или новообращенными. Католики были родом из Кале, Марселя, Рошфора, Нанта, а то и из Португалии.

История XVI—XVII веков представляется сплошной чередой войн, расправ и прочих кровавых событий, а в жизни корсаров, полной риска, опасностей и лишений, казалось бы, уже не оставалось места для простых земных радостей. Но это не так: уходя в море, корсар всеми мыслями был с родным домом, где оставалась его семья, где его ждали. Морской разбой часто считался временным промыслом, способом разбогатеть, чтобы зажить своим домком и заняться «честным ремеслом». Но существовали и целые корсарские династии, члены которых не представляли для себя иной судьбы кроме той, что связана с морем и запахом пороха. В последней трети XVII века в Ла-Манше орудовали четыре брата Жалло — корсары из Шербура: Пьер де Ранто, Анри Робер шевалье де Ранто, Жан д'Увиль и Адриан шевалье де Бомон.

К роду потомственных корсаров принадлежал знаменитый Жан Барт. Его прадедом был Мишель Якобсен, вице-адмирал испанского флота, двоюродным дедом — Ян Якобсен, тоже служивший Испании; он предпочел взорвать себя вместе со своим кораблем «Святой Винцент», чем сдаться. Дядей был Гаспар Барт, служивший юнгой на том самом «Святом Винценте»; ему удалось выжить в катастрофе, но позже он погиб в бою. Другой дядя, брат Гаспара Мишель Барт, погиб в бою с голландцами. Отец Жана Барта, Ян-Корниль Барт, тоже пал в бою — но уже от рук англичан, сражаясь на стороне голландцев. Все три брата Жана, Корниль, Гаспар и Жак Барты, были корсарами. Его племянник Пьер-Жан и сын последнего, Бенжамен, погибли в одном бою, сражаясь за Францию. Сын самого Барта, Франсуа-Корниль, дослужился до чина вице-адмирала, который получил от Людовика XIV.

Первой женой Жана Барта (ему тогда было 26 лет) стала шестнадцатилетняя Николь Гутье, дочь трактирщика. Интересно, что бракосочетание состоялось 3 февраля 1676 года, а первенец, Франсуа-Корниль,

появился на свет уже 17 июня того же года — корсар использовал на полную катушку те редкие дни, когда ему удавалось сойти на сушу, и, судя по всему, не тратил много времени на ухаживания. В XVII веке зачатие ребенка до брака было явлением нечастым (в среднем так начиналась каждая двадцатая беременность), но крайне нежелательным\*. Во избежание детоубийства королевский эдикт от 1585 года обязал незамужних девиц и вдов, ожидающих ребенка, заявлять о своей беременности гражданским или церковным властям (такие заявления заносились в приходские книги). Но для девушки и ее семьи главной гарантией благополучного исхода, как и во все времена, была уверенность в порядочности ее избранника, а если речь шла о корсаре — то еще и в его везении.

В апреле 1676 года новобрачный, которому вскоре предстояло стать отцом, отчалил на борту восьмипушечного судна «Ла Рояль» и захватил четыре рыболовецкие шхуны, затем, на «Великом Людовике», — еще 28 кораблей. В сентябре Франция объявила войну Ганзейской лиге, «Ла Рояль» был арестован в Гамбурге, но Жан Барт сумел вернуться в Дюнкерк. В 1677 году он снова вышел в море на фрегате «Пальма» во главе флотилии из шести кораблей и захватил два десятка призов. Годом позже у острова Тексель он напал на мощный голландский военный корабль, был тяжело ранен в лицо взрывом гранаты, ядром ему вырвало куски мяса из ног. Однако голландца отбуксировали в Дюнкерк. Барт продолжал охотиться на 26-пушечном корабле «Марс», пока 10 августа Франция и Голландия не подписали мирный договор. На какое-то время корсар остался

---

\* В отличие от некоторых других стран во Франции положение внебрачного сына не было унижительным, имя отца могли указать в церковной книге, даже если он не состоял в браке с матерью своего ребенка. Так, знаменитый корсар Мальсар, погибший в 1558 году, был сыном содержательницы постоялого двора в Шербуре и господина де Губервиля, проведшего на этом постоялом дворе несколько ночей, когда наведывался в город по делам. Кстати, крестником того же де Губервиля стал еще один корсарский капитан — Жиль Лемаршан, господин де Раффовиль, снарядивший в 1556 году корабль на собственные средства. Порицание добрачных связей в более поздние времена было вызвано экономическими причинами: бастарды претендовали на часть наследства.

не у дел и вернулся к жене, которая родила ему одну за другой двух дочерей: 15 мая 1680 года — Анну-Николь, а 21 июля 1681-го — Жанну-Николь. Едва успев окрестить вторую дочь, Барт на фрегате «Гадюка» отправился в Средиземное море — бороться с берберскими пиратами. Вскоре те запросили пощады и он снова вернулся домой. Однако 16 июня 1682 года его четвертый ребенок родился мертвым, а в конце года скончалась и жена, которой было всего двадцать три.

Тут началась война с Аугсбургской лигой и корсару снова нашлась работа. Однако о семье он не забывал и лично участвовал в воспитании сына: в 1688 году он впервые взял его с собой в плавание юнгой. В следующем году Барт вместе с кавалером де Форбенем атаковал два английских корабля, превосходивших французские по вооружению. Оба были ранены и попали в плен. Их отвезли в Плимут, но им удалось бежать на весельной лодке и добраться до своих. Едва зажили раны, 13 октября 1689 года Жан Барт вступил во второй брак — с Жаклин Тутте. Понятно, что самому ему просто некогда было заниматься устройством своей личной жизни, и невесту ему подыскивали родные. Вторая жена родила ему еще девять (!) детей (их крестным стал интендант Дюнкерка Патуле), шесть из которых умерли в младенчестве: сын Поль прожил только один день, а самая младшая дочь, Мари, — четыре дня, с 14 по 18 января 1702 года. А 27 апреля того же года скончался сам Жан Барт: крепкого 52-летнего мужчину под два метра ростом подкосил плеврит.

При всей незаурядности личности Жана Барта его семейная жизнь была довольно типичной для того времени.

Каноническое право определяло брачный возраст двенадцатью годами для девушек и четырнадцатью — для юношей, при этом согласие родителей на брак требовалось вплоть до достижения мужчиной тридцати лет, а женщиной — двадцати пяти, даже если они уже успели овдоветь. Большая разница в возрасте между мужем и женой была обычным делом, если они не принадлежали к аристократии и должны были сами заботиться о себе.

В Англии XVII века свадьбе предшествовал процесс ухаживания со своими правилами, стадиями и ритуалами, в котором большую роль играли родители жениха. Непосредственное выражение чувств не приветствовалось; впрочем, брак редко заключался по любви — чаще всего это была сделка: женщина приобретала кровительство и материальные гарантии в обмен на личную свободу, мужчина обзаводился собственным очагом и его хранительницей, которая была обязана родить ему наследника. Во Франции ситуация была примерно такой же. В заморских колониях церемония подписания брачного договора обставлялась даже более пышно, чем сама свадьба. Но совсем сбрасывать со счетов нежные чувства всё же нельзя: если жених и невеста могли «официально» встречаться только в присутствии третьих лиц и по определенным дням, влюбленная девушка была способна тайно принимать пылкого «Ромео» по ночам в своей постели, даже если спала в одной комнате с матерью или сестрой.

Переселенцы в заморские колонии, например в Новую Францию, женились рано; в их семьях нередко рождалось по 12—13 детей, что способствовало заселению новых земель. В Европе же за два десятка лет супружеской жизни семья, как правило, обзаводилась восьмью-девятью детьми, однако до зрелого возраста доживали лишь трое-четверо; двое-трое обычно умирали в первый же месяц жизни, столько же — в раннем детстве и отрочестве. Велико было количество мертворожденных детей; каждый четвертый ребенок умирал через несколько недель или даже дней, а то и часов после рождения. Новорожденного торопились окрестить, невзирая на погоду, и зимой эта процедура зачастую имела роковые последствия. В Голландии многодетными были семьи католиков и лютеран, тогда как кальвинисты значительно отставали от них в этом плане. Высокая детская смертность, отмечавшаяся в этой стране также и в XVIII веке, потребовала массовой иммиграции с целью поддержания жизнедеятельности государства. Кстати, в том, что касается семейного счастья, социальное положение не играло большой роли. Так, из восемнадцати детей, рожденных



английской королевой Анной (1702—1714), не выжил ни один.

Церковь запрещала делать кесарево сечение живой женщине и призывала спасти душу новорожденного, а не тело его матери (по бытовавшим тогда представлениям, женщина, умершая родами, попадает в рай). Женщины рожали сидя, не раздеваясь. Никакие санитарные нормы не соблюдались, даже повитуха не утруждала себя тем, чтобы предварительно вымыть руки и вычистить грязь из-под ногтей. Уровень смертности среди женщин в возрасте от двадцати до тридцати пяти лет заметно превышал тот же показатель у мужчин, даже несмотря на беспрестанные войны.

Корсар-вдовец недолго предавался трауру: кто-то же должен был позаботиться о его детях, оставшихся без матери. Корсарская вдова тоже торопилась вновь выйти замуж: кто-то должен был поддержать ее материально, особенно если у нее на руках были малые дети. Но всё же вдова корсара, де-факто — а то и де-юре — офицера королевского флота, оказывалась в выигрышном положении по сравнению с вдовой пирата: она могла рассчитывать на помощь друзей, судовладельца, а если ее покойный муж успел проявить себя героически — даже короля. Жены пиратов, ожидавшие своих мужей, могли рассчитывать только на себя. История почти каждой такой женщины — сюжет для романа, авантюрного (о таких мы еще поговорим) или сентиментального.

Восточку от мужа-изгоя можно было получить через купца или контрабандиста, пробавлявшихся на пиратских базах или в свободных портах скупкой награбленного; они не отказывались передать семье и что-нибудь из вещей, добытых отцом семейства, или даже некоторую сумму денег. Пираты просили напарника или капитана в случае их смерти переправить их немудреное имущество жене и детям\*. Капитан Клаас Компаан из Зандама (в 20 километрах к северу от Амс-

\* Набирая команду перед затяжным походом, капитаны флибустьеров отдавали предпочтение холостякам: пират, у которого была жена или «азноба», не полез бы на рожон и воспользовался бы первой возможностью вернуться домой со своей долей, а не продолжать опасное и непредсказуемое плавание.

тердама) после каждого удачного похода — а таких на его счету было 358 — отправлял жене сумку серебра и драгоценностей, а завершив свою «карьеру», мирно прожил вместе с ней остаток дней в небольшом уютном домике. Жена Уильяма Дампира, Юдифь, приходившаяся, между прочим, родственницей герцогу Графтону, могла ей только позавидовать: муж провел с ней всего несколько месяцев после свадьбы, состоявшейся в Лондоне в 1678 году, и больше они не виделись. Детей у них не было.

Разумеется, от мужа-моряка, а тем более пирата не приходилось ждать нежностей и романтических поступков. «Проводя всё время в море, — писал о голландских мореходах французский путешественник Париваль, — они совсем не имеют сношений с внешним миром и не могут ни обрести вежливых манер, ни проявить иной добродетели, кроме терпения...» Однако это не совсем так: к терпению следует добавить супружескую верность. Другой путешественник, Грослей, противопоставлял голландцев французским морякам из Прованса, у которых была семья в каждом ближневосточном порту. Англичане и датчане тоже грешили интрижками на стороне, хотя делать какие-то обобщения по национальному признаку, скорее всего, не стоит.

Насколько верны были жены? Надо представить себе жизнь этих женщин, которые должны были вести хозяйство, считая каждый грош, стирать, шить, воспитывать детей, а то и заправлять каким-нибудь трактиром, таверной или постоялым двором (мать будущего пирата Томаса Уайта была владелицей кабака в Плимуте). Дни, месяцы, годы проходили в трудах и заботах, в ожидании мужа, в тревоге и опасениях за его судьбу. Возможно, кое-кто из жен моряков был не без греха, но самим «пенителям морей» было легче переносить лишения, веря в то, что их любят и ждут на берегу. Один матрос из команды Кидда писал жене: «Думаю, что наше плавание продлится лет десять, но я не забываю тебя... потому что нет у меня ничего большего, чем любовь к тебе и к нашим детям. Остаюсь верным тебе, пока смерть не разлучит нас».

## Земля!

«Береговое братство». — Природа Антильских островов. —  
Пиратские деликатесы. — Деньги. — Таверны. —  
Самогон. — Отношения с индейцами. — Женщины  
на берегу. — Разграбление городов. — Болезни. —  
Тактика боя

— Хозяин, еще рому! Да поживее!

Золотая монета, пущенная уверенной рукой, завертелась на столе с журчащим звуком, обратившись в сияющее веретене. Трактирищик осторожно прихлопнул ее ладонью и бережно смахнул с липкой столешницы в подставленную пятерню:

— Сию минуту!

— За здоровье капитана Эванса! — проревел моряк с черной всклокоченной бородой и налитыми кровью глазами. Он опрокинул бутылку над своей оловянной чаркой.

— Эй, да она пустая!

Бутылка разлетелась вдребезги, ударившись о бревенчатую стену таверны. И уже несколько ненасытных глотков завопили нестройным хором:

— Рому! Эй, рому!

— Сейчас-сейчас! — Трактирищик, торопясь, совал в руки своей дочери бутылки, принесенные из чуланчика. — Всё, ступай!

— Отец, я боюсь! — прошептала дрожащая девушка голосом, в котором звучали слезы.

— Ступай! — прикрикнул трактирищик грубее и слегка подтолкнул ее в спину.

Собрав всё свое мужество, девушка приблизилась к столу, за которым пировали флибустьеры, и стала поскорее расставлять на его краю бутылки, стараясь не смотреть по сторонам, на эти красные, обветренные лица с уже бессмысленными, осовевшими или горящими от вожделения глазами.

— Эй, красотка! — Худой загорелый моряк в красном замусоленном платке на грязной шее и с золотой серьгой в правом ухе положил мозолистую руку ей на плечо и потянул книзу: — Садись, выпей с нами!

*Девушка отстранилась, сбросив его руку, но пират неожиданно быстро вскочил, загредев тяжелым табуретом, облапил ее, дыша в лицо перегаром.*

*Стиснув зубы, чтобы не закричать, она вывернулась, как ящерка, оттолкнула грубияна и убежала, оставив в его руках сорванную с плеч косынку.*

*Борьба распалила пирата. Он уже собирался броситься вдогонку, но сидевший с ним рядом капитан его удержал:*

*— Успокойся, Джек! Твое от тебя не уйдет.*

*В дальнем углу таверны раздался визгливый женский смех. Джек машинально перевел туда свой мутный взгляд. Фигуры сидевших за столами расплывались в мареве густого табачного дыма и тусклом свете масляных ламп; чад от них сливался с запахом пота и винными парами. За одним столом играли в кости, и стук костяшек перемежался с криками досады и звоном монет; двое уже держали друг друга за грудки, покачиваясь на неверные ноги и готовые выхватить ножи.*

*— Сядь, Джек, — спокойно повторил капитан. — Выпей еще.*

*Он, казалось, совсем не пьянел, только веснушчатая кожа побледнела под налетом загара. Его прозрачные серые глаза с черными буравчиками зрачков смотрели твердо и ясно. Джек сел.*

*Дочка трактирщика рыдала в чуланчике, сидя на бочонке с вином и спрятав в ладони пылающее лицо. Ей было страшно, стыдно и противно. Отец виновато потрепал ее по плечу. Ему хотелось как-то утешить ее, но тут снова потребовали рому, и он поспешил к посетителям.*

*«Потерпи, дочка, — мысленно говорил он ей, разнося бутылки, подавая яичницу с салом, жареных голубей, которых две рабыни едва успевали потрошить и насаживать на вертелы, касаву\* и фрукты. — Даст бог, накопим немного денег и через полгода вернемся на родину. Капитан Грей обещал довести нас до Брис-*

\* К а с а в а (кассава, маниок, маниока, маниот, юкка) — тропическое многолетнее вечнозеленое кустовое растение из семейства молочайных, выращиваемое в Африке и Южной Америке; его корнеплод, в сыром виде очень ядовитый, идет в пищу вареным или печеным, по виду и вкусу напоминающая картофель.

толя; возьмет он с нас недорого — сдается мне, что ты ему приглянулась». Эта мысль навела его на другую — о том, что только что случилось, и его самого пробрала дрожь. Бедная девочка! Он обещал беречь ее покойной жене, сгоревшей от лихорадки. Всё эти деньги проклятые. Лет двадцать назад в Порт-Ройале, где за любую мелочь расплачивались золотом, они бы уже давно сколотили состояние, вернулись бы домой и зажили как приличные люди. Но Порт-Ройала больше нет, а тут, в этой дыре, куда редко кто заглядывает, разве можно рассчитывать на доходы? Если бы каждый день был таким удачным, как сегодня! Эта компания уже просадила три пистоля! Верно, ребята обтяпали удачное дельце. Ну, теперь, пока всё не спустят, в море не выйдут. Лишь бы денежки свои оставили тут, у него.

Женщины уже увели своих клиентов. Постепенно и все прочие потянулись на воздух.

Стояла теплая тропическая ночь. Неутомимые волны с мягким шорохом набегали на пологий берег, стройные силуэты пальм китайскими тенями выделялись на фоне глубокого темно-синего неба, густо сбрызнутого звездами. Время от времени кроны пальм начинали предостерегающе шуметь, и тогда море всплескивало сильнее и шипело, словно обжигаясь остывающий песок.

Над зарослями кустарника, обступившими таверну, роились светлячки. Громко переговаривались невидимые попугаи, где-то далеко в лесу кричали ночные птицы, раздражающе зудели москиты.

Хозяин зажег смоляной факел и услужливо подал его капитану.

— Всегда рады вас видеть у нас, капитан!

Рыжеватые усы шевельнулись в усмешке, льдинки глаз уставились на трактирщика.

— Что ж, я вернусь. Слово капитана Эванса.

Выговор у него был валлийский.

— Мы, верно, с вами земляки? — залебезил трактирщик. — Надо бы поддерживать друг друга на чужбине...

Эванс вдруг расхохотался, запрокинув голову, и хлопнул его по плечу.

Пираты, увязая в песке, побрели к каноэ, вытащенным на берег. Они спотыкались, падали, да так и оставались лежать, засыпая прямо на земле, и вскоре к небу уже поднимался могучий храп. Рядом с капитаном остались только трое самых крепких.

Ночь была безлунная. Очертаний ихуны, стоявшей на якоре в каких-нибудь двухстах ярдах от берега, было не различить. Только острый глаз разглядел бы крошечный светлячок сигнального фонаря.

Эванс присел на нос каноэ и воткнул факел в песок. Джек перешагнул через борт и стал устраиваться на ночлег. Двое остальных прикорнули с ним рядом, накрывшись своими куртками. «Капитан что-то затевает», — успел подумать Джек, но тут сон навалился на него темной душной попоной.

...Проснулся он от того, что кто-то энергично тряс его за плечи. Небо на востоке слегка побледнело, и от предрассветной свежести все волоски на коже встали дыбом. В голове гудело, словно она была набатным колоколом, во рту пересохло, и язык было не повернуть.

Увидев, что Джек уже не спит, капитан принялся будить остальных.

— В чем дело, Джон? — спросил тот, кому удалось разлепить запекшиеся губы.

— Мне нужно навестить земляка, — отвечал Эванс.

— Ты в своем уме?

Но Джек соображал быстрее.

— Мы идем к трактирщицу?

Эванс кивнул.

— Джон, — сказал Джек слегка угрожающим тоном, — девчонка моя.

— Хорошо, — миролюбиво отозвался тот. — Девчонка что надо. Хоть и не чета моей Молли.

...Ошалевший от страха хозяин и не думал сопротивляться. Он молча смотрел, как выносили его добро, запасы вина и солонины; сам отдал шкатулку с деньгами. И только когда за перегородкой закричала Мэри, он рванулся к ней. Один из пиратов ударил его в челюсть рукояткой пистолета, а потом еще пару раз саданул сапогом под ребра. Трактирщик остался лежать, гло-

*тая беззвучные слезы и зажимая себе уши руками, чтобы не слышать криков дочери.*

*К рассвету всё добытое доставили на корабль. У Эванса, всего пять дней как ставшего капитаном, теперь было на что купить пороха и свинца: пора уже заняться настоящим делом.*

«Застолбив» огромные территории в Южной Америке, испанцы не рискнули продвинуться вглубь континента, и эти земли долго оставались неосвоенными. За океан отправлялись искатели быстрой наживы, которым нужно было «всё и сразу», тогда как для освоения земель требовались основательные хозяева, а не потребители. Дух авантюризма витал над бурными водами Атлантики и над омываемыми ими берегами, где разыгрывались кровавые драмы, сцены жестокости, подлости и предательства, духовного и физического разврата.

Испанцы первым делом обосновались на Больших Антильских островах — Эспаньоле, Кубе, Ямайке и Пуэрто-Рико; местное население было обращено в рабство или истреблено, его заменили черные рабы и мулаты, повиновавшиеся хозяевам-европейцам или креолам. На островах выращивали табак, индиго и сахарный тростник: при минимальных затратах на производство этого товара его реализация в Европе приносила баснословные барыши. Столицей Эспаньолы был город Санто-Доминго, расположенный на ее южном побережье и обеспечивавший связь между ней, близлежащими островами и берегом Венесуэлы. На обеих оконечностях Кубы выросли два города: Гавана на северо-западе — перевалочный пункт нагруженных сокровищами караванов, и Сантьяго на юго-востоке — крупная база испанских корсаров в конце XVII века. Тринидад, основанный в начале XVI века Диего Веласкесом, уступил столичный статус Гаване, но на многие десятилетия остался самым южным сторожевым постом и притоном контрабандистов, пиратов, работоторговцев. На Пуэрто-Рико был основан порт Сан-Хуан, на Ямайке — порт Пунта Кагуая и городок Сантьяго де ла Вега.

Большие Антильские острова, хотя земли там были плодородными, не могли обеспечить себя даже продо-

вольствием: мука и маис поступали из Каракаса, сердца Венесуэлы. Испанцы не стали колонизировать Малые Антильские острова — пустынные, бесплодные и населенные враждебно настроенными индейцами, а также россыпь островков вблизи материка, за исключением Кюрасао. Но и этот остров они потеряли в 1634 году — он перешел к их врагам-голландцам, сделавшим его базой для охотников за сокровищами испанской короны. Кюрасао лежал на перекрестье морских путей между Большими и Малыми Антильскими островами, Каракасом и Куманой, где добывали жемчуг, старыми поселениями в Венесуэле и лагуной Маракайбо. Каперы свозили туда добычу, и представитель нидерландской Вест-Индской компании составлял о ней отчеты для своего начальства. Впрочем, и голландцы, которых гораздо больше привлекали пряности и богатства восточных земель, не смогли удержать своих колоний на Западе: в последней четверти XVII столетия Нидерландам в Америке принадлежали только Суринам, Кюрасао и несколько островков Малого Антильского архипелага — Саба, Сент-Эстатиус, Тобаго. Оставшиеся «без присмотра» острова, обладавшие стратегическим значением, быстро прибрали к рукам враги испанцев и голландцев — англичане и французы, избравшие своим занятием доходное дело — морской разбой.

В 1620 году капитан Шарль Флери, объединившись с пиратом Жаком Барком, капитаном Люцифером, англичанином Артуром Гаем и еще двумя корсарам — Де Монтреем и Де Сен-Жоржем — пристал к северо-западному побережью Эспаньолы. Французский флибустьер Пьер Белен д'Эснамбюк захватил в 1625 году остров Сент-Кристофер и получил от кардинала Ришелье привилегию на колонизацию островов, «не занятых христианами», с помощью Американской островной компании. За десять лет он пополнил владения Людовика XIII Мартиникой, Гваделупой и островом Мари-Галант, жителями которых стали в основном французские и голландские пираты. В 1629 году д'Эснамбюк отрядил экспедицию для захвата острова Тортуга\*, лежащего между

---

\* «Тортуга» по-испански означает «черепаха»: остров действительно напоминает своей формой гигантскую морскую черепаху.



Эспаньолой и Кубой. Позже туда прибыли с Барбадоса английские поселенцы под началом Роберта Флуда и насадили там табачные плантации. Именно на Тортуге зародилось «Береговое братство» флибустьеров, буканьеров и торговцев всех национальностей.

Французская колония на Тортуге, ставшая пиратской базой, была у испанцев как бельмо на глазу. В 1638 году на остров напала большая испанская флотилия и почти все поселенцы были перебиты. Оставшиеся запросили помощи у французских властей, и губернатор Сент-Кристофера отрядил на Тортугу бывшего капера Франсуа Левассера с большим отрядом. Передадим слово Эксквемелину:

«Как только новый губернатор прибыл на остров, он приказал на одной из скал построить форт, который защитил бы гавань от вражеских кораблей. Этот форт был неприступен, потому что на тропе, ведущей к нему, едва могли разойтись два человека. На склоне горы была пещера, которую приспособили под склад оружия, а на вершине имелась удобная площадка для батареи. Губернатор приказал построить рядом с ней дом и установить там две пушки, соорудив для подъема в форт переносную лестницу, которую в случае нужды можно было убрать. На территории форта был вырыт колодец, и воды в нем хватило бы на тысячу человек. Вода поступала из родника, и, таким образом, извне колодец был совершенно недоступен. Вокруг форта разбили плантации, где стали выращивать табак и фрукты». В форте были также устроены казармы на 300 человек и пороховые склады. Левассер, назначенный губернатором острова, выжил с Тортуги английских поселенцев, зато английским и голландским пиратам милостиво разрешил остаться.

В прошлом Левассер был как-никак военным инженером, поэтому построенный им Форт-Рош, или Форт Левассера, впоследствии переименованный в Форт Святого Причастия, выдержал все атаки, в том числе нападение восьмисот испанцев в 1643 году и высадку англичан в 1648-м\*. Сюда стали постоянно заходить

---

\* Через два года после убийства Левассера, в 1654 году, французы все-таки сдали Тортугу испанцам. Они укрылись на «большой земле», то есть на западном побережье Сан-Доминго, воссоздав там флибусть-

голландские торговые суда, привозившие из Европы оружие, боеприпасы, вино; голландцы скупали по дешевке кожу, табак, сахар и другие колониальные товары, которые частью выращивались на острове, а частью были добычей флибустьеров. Левассер перестал подчиняться губернатору острова Сент-Кристофер, который также был главой всех французских колониальных владений в Америке, и отчислять ему часть выручки.

«Когда французы основали колонию и укрепились на острове, — пишет Эксквемелин, — они начали ходить на большую землю на охоту, добывать шкуры\*; те же, кто не имел к этому склонности, повадились грабить испанские берега, что, впрочем, они делали и раньше. А у кого на руках были женщины, остались на острове; некоторые из них занялись разведением табака, другие сбором древесного сока, и каждый добывал себе такими способами пропитание».

Со временем французы с Тортуги оккупировали западную часть острова Эспаньола, принадлежавшего испанцам, и назвали эти земли Сан-Доминго со столицей в Кап-Франсе. В 1669 году население всех этих земель составляло полторы тысячи человек, однако к 1677-му оно утроилось, хотя активная плантаторская деятельность началась там гораздо позже. Надо сказать, что Тортуга тогда обладала ценными природными ресурсами: там произрастало бразильское дерево, из которого добывали красящее вещество для придания тканям красивого ярко-красного цвета, а также свечное дерево — хвойное растение с очень смолистой древесиной, которая горела так же ярко, как свеча. Экспорт этого сырья мог бы принести неплохой доход, но пиратам и

ерскую вольницу с притонами, складами и верфями. В 1656 году кадет из Перигора Иеремия Дешан дю Россе был назначен королевским наместником на Тортуге и в конце 1659-го с великим трудом отбил ее в четвертый раз. Но за попытку продать остров англичанам за восемь тысяч ливров его посадили в Бастилию, и в 1664 году ему пришлось уступить Тортугу Вест-Индской компании — за десять (по другим данным — 15) тысяч ливров.

\* «Охота», по сути, была контрабандой: на Тортугу привозили бычки кожи, заготовленные буканьерами на Эспаньоле. Буканьеры изначально обосновались на мысе Монте-Кристо на севере острова (сегодня там проходит граница между Гаити и Доминиканской Республикой), а затем еще в Порт-де-Пэ и Пти-Гоав, а также на островке Порт-Марго.

флибустьерам, сделавшим Тортугу своей столицей, было незачем заниматься каким-либо иным трудом — их профессия и так была очень востребованной.

«Нужно прислать из Франции семь-восемь корабельных плотников и конопатчиков, чтобы латать и кренговать корабли, приходящие на Тортугу, — писал в 1666 году губернатор Тортуги Бертран д'Ожерон главному министру Кольберу. — Если сие будет исполнено, я клянусь, что мы вернем всех французов, ушедших на Ямайку, и привлечем иноземцев. Я даже надеюсь, что несколько английских флибустьеров покинут Ямайку и переберутся на Тортугу. Две державы не могут находиться рядом, не причиняя друг другу вреда и не разоряя друг друга, и если мы не поступим так, как я сказал, то не только не увеличим числа наших флибустьеров, но и те немногие, которые у нас есть, уйдут на Ямайку.. Необходимо привозить из Франции на Тортугу и на побережье Сан-Доминго каждый год от тысячи до 1200 человек, из которых две трети были бы способны носить оружие. Оставшуюся треть будут составлять дети 13—15 лет, часть которых распределяют среди жителей, которые могли бы переправить их за свой счет и уехать во Францию, остальные же сделаются флибустьерами».

Постепенно в «Береговое братство» вошли 13 поселений на разных островах, взявших в кольцо Карибский бассейн. Помимо Тортуги его составляли остров Ла Вака (Коровий) у южных берегов Эспаньолы, Порт-Ройал на Ямайке (этот остров англичане отбили у испанцев в 1659 году), Сент-Томас (ныне часть американских Виргинских островов) — небольшой островок на «границе» Карибского моря, бывший в XVII веке владением Дании; остров Ангилла, на котором пираты хранили награбленное, Кюрасао, острова Сан-Блаз близ Панамы, где дружно жили пираты и индейцы куна; остров Провиденция, расположенный в заливе Москитос напротив современного Никарагуа; остров Нью-Провиденс в Багамском архипелаге — столица английских флибустьеров (пиратское сообщество в Нассау существенно разрослось после разрушения Порт-Ройала землетрясением в 1692 году); залив Кампече к западу от испанского Юкатана, где жили рубщики красивого дерева; ост-

ров Роатан у берегов Гондураса, где проживало до пяти тысяч буканьеров, и побережье Белиза против Роатана, куда эти буканьеры впоследствии бежали. Барбадос и Наветренные острова (от Пуэрто-Рико до Тринидада) пользовались меньшей популярностью. На островах Тортола, Вирген Горда и Йост ван Дейк (Виргинские острова) в 1660-х годах находили приют голландские пираты, самым известным из которых был тот, кто дал свое имя последнему островку. Каймановы острова, открытые Колумбом и со времен Дрейка использовавшиеся проходившими судами для пополнения запасов продовольствия, очень долго оставались необитаемыми: английские поселенцы бежали оттуда в 1671 году обратно на Ямайку из-за частых нападений испанских каперов. После этого на островах, в основном на Большом Каймане, оседали только моряки, потерпевшие кораблекрушение, а также пираты и должники, бежавшие от своих кредиторов.

На Панамском перешейке, неподалеку от островов Сан-Блаз, там, где небольшой островок частично закрывает собой вход в бухту, находилась пиратская база Золотого острова, где каждый год собирались флибустьеры, отправлявшиеся из Атлантики в Тихий океан, чтобы грабить испанские суда, нагруженные золотом и серебром из Перу. Индейцы куна помогали им совершить этот переход по рекам, служа проводниками. Сборы на Золотом острове начались с апреля 1679 года, через год после окончания Голландской войны (1672—1678), когда губернаторы Сан-Доминго и Ямайки принялись бороться с пиратством и насаждать сахарные плантации. В 1698 году на этом месте возникло шотландское поселение Новая Каледония в рамках Дарьенского проекта, активно продвигаемого сэром Уильямом Патерсоном. Этот крупный коммерсант, собрав сведения у буканьеров Багамских островов, задумал превратить Панаму в перевалочный пункт между двумя океанами. Дарьенский проект провалился из-за эпидемий, противодействия со стороны индейцев и вооруженного отпора испанцев: за два года больше двух тысяч шотландцев умерли, а большинство выживших покинули это место и обосновались на Ямайке. Впоследствии неподалеку от Золотого остро-

ва несколько десятков лет жила община из восьмисот бу-каньеров-гугенотов, прекрасно ладивших с индейцами.

Базы «Берегового братства» принимали всех пиратов, кто бы они ни были; там можно было починить судно, сбывать товар, набрать команду — или наняться на корабль, получить помощь от товарищей. Иллюстрацией может служить, например, одиссея капитана Мишеля Андрессона, верного помощника Лоренса де Граффа. Осенью 1684 года он забрел на Тортугу, где несколько флибустьеров дожидались Мишеля де Граммона, чтобы вместе отправиться в поход на Каракас. Но Де Граммон на Тортугу не явился, и Андрессон с прочими капитанами сами отплыли к Каракасу, где к ним примкнул Де Графф, прибывший с Сан-Доминго. Сделав привал на Кюрасао, они разделились: Андрессон с капитанами Роузом и Пикардийцем отправился к берегам Картахены, а затем на острова Сан-Блаз, где большая часть команды покинула его, чтобы отплыть в Южное море вместе с двумя его компаньонами. Вблизи островов курсировали испанские военные корабли, что заставило Андрессона покинуть Сан-Блаз и направиться к югу Кубы в надежде захватить два голландских судна. Однако ему это не удалось, и он перебрался на северное побережье Ямайки, откуда вернулся в Пти-Гоав, где был арестован новым губернатором Де Кюсси, конфисковавшим его корабль. Но Андрессон тотчас бежал в леса с горсткой своих людей; его принял на борт капитан Лагард, только что вернувшийся после разграбления Кампече. В начале следующего, 1686 года он примкнул к команде Джозефа Баннистера на острове Ла Вака.

Законы «Берегового братства» были довольно демократичными и толерантными: там не признавали никаких властей, не было национальной и религиозной дискриминации. В Порт-Ройале, например, существовали приходы католиков, квакеров, англикан и даже синагога, поскольку в 1660-х годах на Ямайке сложилась община евреев-сефардов\*. Однако и здесь многое

---

\* Сефарды (от *ивр.* «сфарадим» — «испанцы») — субэтническая группа, сформировавшаяся на Пиренейском полуострове из потоков миграции иудеев внутри Римской империи, а затем внутри халифата. Это название стало употребляться после их изгнания из Испании и Португалии в 1492 году.

зависело от «человеческого фактора», о чем наглядно свидетельствует пример Франсуа Левассера. В ноябре 1641 года гугенот Левассер отправился на Сент-Кристофер и подписал новое соглашение с губернатором Де Пуанси, в котором говорилось о свободе вероисповедания как для католиков, так и для протестантов. Но едва вернувшись на Тортугу, он повел себя непримиримо: запретил на острове отправление католических религиозных обрядов, сжег часовню и выгнал с Тортуги католического священника. Как-то раз губернатор Де Пуанси прослышал, что флибустьеры привезли Левассеру серебряную статую Мадонны, добытую у испанцев. Он попросил гугенотского губернатора отдать реликвию ему, чтобы поставить ее в церкви. Однако Левассер прислал Де Пуанси деревянную копию статуи, написав, что, когда речь идет о вере, всё равно, из какого материала сделана статуя.

Кроме того, не стоит преувеличивать и называть «пиратскую вольницу» царством свободы: чернокожие по-прежнему оставались рабами, да и разорившийся пират мог попасть в личную зависимость.

Пираты выбирали себе базу, руководствуясь несколькими соображениями. Во-первых, на острове должны быть не только удобная гавань для малотоннажных, легких судов, но и природные препятствия для обороны от нежеланных гостей. Например, северный берег Тортуги получил прозвание «железного», потому что к нему было невозможно подойти, а о его скалы день и ночь разбивались яростные волны. Зато на юго-востоке имелась природная гавань размерами примерно 700 на 400 метров, очерченная коралловыми рифами и береговой линией, с двумя неширокими проходами; глубина ее составляла около 11 метров, то есть в нее могли зайти лишь корабли водоизмещением менее 100 тонн. Именно там возник первый поселок — Бас-Тер. Вторая гавань, поменьше, лежала в двух километрах к западу; там вырос поселок Кайонна (порт Сен-Венсан). Эта естественная бухта была защищена от разрушительных ураганов, проносившихся над Антильскими островами с востока на запад в период с июля по октябрь. Между Бас-Тер и Кайонной и возникло царство «Береговых братьев».

Вот как описывает Тортугу Эксквемелин в книге «Пираты Америки»: «Весь остров в скалах. На нем везде большие деревья, которые растут прямо среди камней; земли там почти нет, и их корням деваться некуда. Северная часть острова необитаема и очень неприветлива, там нет ни гавани, ни отмелей, разве что небольшие площадки между утесами. Поэтому заселена лишь южная часть острова, где есть гавань и куда могут приставать корабли. Обитаемая сторона делится на четыре части: самая лучшая из них — Бас-Тер (Низменная земля), именно туда пристают корабли. Там есть селение Кайонна, в котором живут богатые плантаторы. Другая, Ле миль плантаж (Тысяча плантаций), обжита совсем недавно и славится табаком. Самая западная часть острова называется Ла Ринго. В четвертой части, а называется она Монтань (Гора), находятся самые древние плантации этого острова. Гавань хорошая, она защищена от рифов, и к ней ведут два прохода. На дне тонкий песок. В нее могут заходить и семидесятипудовые корабли».

Порт-Ройал на Ямайке, перебивший у Тортуги славу пиратской столицы, был удобно расположен на длинном перешейке у входа в естественную бухту. Багамский архипелаг, где вольготно чувствовали себя английские «джентльмены удачи», отделяли от Флориды и Кубы мелководные проливы; в местные гавани тоже могли зайти только небольшие суда, а фарватеры проходили по глубоким трещинам в подводном плато — их знали только опытные лоцманы. Сент-Томас, напротив, обладает одной из лучших мелководных гаваней в Карибском море. Трудно поверить, но вулканический остров Сент-Эстатиус, имеющий всего около пяти миль в длину и менее двух миль в ширину и вырастающий прямо из воды, в XVII—XVIII веках был процветающим портом, известным как Золотая скала.

Во-вторых, острова должны были быть пригодны для проживания. Снабжение провизией и боеприпасами проблемы не составляло: пираты свозили на базу свою добычу, реализуя ее затем французским и голландским торговцам. На Тортуге вполне можно было прокормиться: там росли маниок, батат, арбузы, дыни, ананасы, ба-

наны (их называли «длинными фигами»), различные пальмы, «из мякоти которых можно приготавливать вино, а листьями покрывать дома». «Фасолью, картофелем и маниоком главным образом и питаются плантаторы на новых землях. Фасоль варят с мясом и готовят из нее суп, добавляя яйца. Картофель едят на завтрак, варят его в небольшом количестве воды, плотно закрывая сосуд тряпкой. Через полчаса он поспевает и по вкусу напоминает каштаны, но едят его с хлебом, приправляя соусом из лимонного сока, свиного сала и испанского перца. <...> Встречаются здесь алоэ и другие лекарственные растения, а также деревья различных пород, пригодные для постройки кораблей и домов», — сообщает Эксквемелин. Кроме того, «на острове много диких свиней, но охота с собаками на них запрещена, ибо остров мал, а свиней надо беречь на случай, если нападут враги и жителям придется укрываться в лесах». Как мы уже знаем, в пресной воде на Тортуге тоже недостатка не было. А вот животный мир Ямайки был относительно беден: в пищу могли пойти разве что кролики, черепахи и игуаны, зато окрестные воды кишели рыбой. Рыбное меню ожидало и тех обитателей Багамских островов, которым не удавалось заpastись впрок битой птицей, когда там зимовали перелетные утки и гуси: возле рифов в изобилии водились барракуды, макрель и другие виды рыб, морские черепахи и моллюски. Хуже было с водой: на архипелаге нет рек (правда, много карстовых озер), и источников пресной воды крайне мало. Рек нет и на окруженных рифами Каймановых островах, к тому же внутренняя их часть занята болотами, окруженными мангровыми зарослями. Зато и здесь было полно рыбы, моллюсков, черепах и игуан — излюбленного лакомства пиратов.

Колумб, открывший в 1503 году острова Кайман-Брак и Малый Кайман, назвал их Лас-Тортугас — Черепашьи. С 1523 года Каймановы острова наносили на карты под названием «Лагартос», что означает «аллигаторы»\*, «большие ящеры», а свое нынешнее название они по-

---

\* А л л и г а т о р ы (от исп. *ellagarto* — «ящерица») — семейство пресмыкающихся отряда крокодилов. Три рода этого семейства образуют к а й м а н ы, отличающиеся от собственно аллигаторов наличием костной перегородки в обонятельной полости и костного брюшного панциря.



лучили в 1530 году. Здесь произошло небольшое недоразумение: европейцы приняли за кайманов крупных игуан. Аллигаторов, кстати, тоже ели\*; оказалось, что и крокодилы яйца на вкус вполне приемлемы. Черепах за два века истребили практически полностью.

Морская черепаха — это просто подарок: если ее перевернуть на спину, она так и будет лежать там, где ее оставили, пока за ней не вернешься, восторгался Эксквемелин. Ее можно захватить с собой на корабль и держать в трюме живьем, пока не придет пора отправляться в котел. А сухопутные черепахи, по его же словам, «царственно вкусны». Кроме того, флибустьеры верили в целебность черепашьего мяса. Игуана же, по свидетельству отца Лаба, напоминает по вкусу цыпленка, и если бы святой отец не видел собственными глазами, из кого было приготовлено фрикасе, то принял бы это «белое, нежное, вкусное мясо» за курятину. А поскольку богословы относят ящериц к земноводным, их мясо считается постным, и священник, пировавший с флибустьерами, не рисковал оскоромиться. Пришелся ему по вкусу и раковый суп, который готовили на Антильских островах следующим образом: «<Раков> варят целиком с перцем, солью, с пучком петрушки и ароматными травами. Котел снимают с огня, когда раки сварились более чем наполовину. Едят хвосты с белым соусом; всё остальное перетирают в ступке до состояния теста, добавляют сливочное масло и кладут в отвар, чтобы приготовить суп». На Тортуге в изобилии водились морские и речные крабы огромных размеров, обладающие приятным вкусом. Однако Эксквемелин, например, считал, что «для здоровья крабы вредны, ибо если потреблять их часто в пищу, то начинаются такие головокружения, что всё идет кругом и порой люди на короткое время почти слепнут». Всё хорошо вовремя и в меру: «В определенное время года на остров прилетает много голубей, и жители могут прокормиться ими, не ведая нужды в другом мясе. Но проходит время, и

---

\* При охоте на крокодила не всегда было известно заранее, кто окажется добычей, поэтому охотились на этих грозных хищников группами по 10—12 человек. Крокодилам отрубали передние лапы, потом обвязывали канатом за шею и поднимали на борт.

голуби становятся несъедобными, потому что они клюют очень горькие семена, худеют, и мясо их становится горьким». Впрочем, птиц ели практически любых, от индюков до фламинго и даже ворон.

Вблизи берегов Панама и Гондураса пираты охотились на ламантинов — крупных морских животных, обладающих, на свою беду, вкусным мясом. «Слух у этих зверей довольно острый, и если издашь хоть малейший шум, поймать их почти невозможно, — сообщает Эсквемелин. — Поэтому, когда их ловят, вместо весел используют маленькие лопатки, которые называют пагайос, а испанцы — канелетас. Гребя ими, можно подбираться к этим животным так тихо, что они не замечают опасности. Ловцы не должны переговариваться между собой, они только смотрят, куда показывает гарпунер, стоящий в лодке. Этих манатинов (ламантин. — *Е. Г.*) ловят точно так же, как черепах; но гарпуны, которыми бьют черепах, четырехугольные в поперечнике и без крюков, а на этих гарпунах крюки, да и сами они длиннее обычных. У манатинов глаза небольшие, и видят они довольно плохо, в отличие от черепах, у которых зрение необычайно остро, а слух никудышный». В лесах пираты охотились на обезьян, чье мясо, употребляемое в вареном и жареном виде, казалось им «даже лучше фазаньего».

Далеко не все острова, к которым причаливали пираты, чтобы разжиться съестным, были заселены только беззащитными животными. Для голодных флибустьеров понятия собственности не существовало, зато плантаторы рассуждали иначе. Уильям Дампир пишет в своих воспоминаниях о том, как во время экспедиции Коксона, Шарпа, Гронье и Пикардийца на тихоокеанском побережье флибустьеры гонялись за стадами коров или грабили плантации в поисках пищи. Едва они разделялись, отправляясь за провиантом, как испанские партизаны заманивали их в ловушки.

Завезенные в свое время на Антильские острова коровы и свиньи, лишённые внимания и ухода, одичали и вернулись в первозданное состояние. За дикими быками и свиньями охотились буканьеры с помощью собак, а флибустьеры покупали у них копченое мясо. На Тор-

туге диких свиней было столько, что ее даже называли «свиным островом»; правда, охотиться на кабанов было небезопасно: неопытный добытчик рисковал свалиться со скал, поросших редким кустарником, и сломать себе шею. По свидетельству Эксквемелина, у подножия скал валялось множество человеческих скелетов.

Метод копчения мяса европейцы переняли у индейцев-карибов. Еще Рене де Лодоньер, французский корсар XVI века, сообщал, что индейцы «едят всё свое мясо, изжарив на углях и прокоптив в дыме, что на их языке называется буканом». Черепах приготавливали таким образом на берегу, диких кабанов — прямо в лесу (тушу предварительно надо было выпотрошить и опалить на огне). Вот как происходил этот процесс, по описанию Эксквемелина: «Сначала берут 20—30 крупных палок длиной в руку и длиннее — от семи до восьми футов (от 2,1 до 2,4 метра. — *Е. Г.*), укладывают их поперек приблизительно в полуфуте (15 сантиметрах. — *Е. Г.*) одна от другой. Затем на них кладут мясо, а внизу разводят огонь; для того чтобы сделать дым гуще и придать мясу дополнительный аромат, буканьеры сжигают кожу и кости убитых ими кабанов. Так что у этого мяса настолько чудесный вкус, что его можно есть с удовольствием». Буканьеры могли забить сотни животных, чтобы затем выбрать из них с десятков самых лучших, отдавая предпочтение свиньям, а не кабанам, поскольку их мясо было жирнее и сочнее.

Конечно, буканьеры занимались производством мяса в «промышленных» масштабах: стандартная партия поставок плантаторам составляла две-три тысячи фунтов. Но и приготовление обычного обеда требовало немалых усилий и специальных приспособлений. «Букан представляет собой деревянную решетку, на которой должен изжариться целый кабан, — пишет отец Лаба. — Для этой цели срезают четыре дерева в руку толщиной и длиной примерно четыре фута, с развилкой на конце, и втыкают их в землю, так что они образуют прямоугольник примерно пять на три фута. На опоры кладут поперечины, а на них — жердочки, образующие решетку. Всё это скрепляют лианами. Поверх кладут на спину кабана со вспоротым брюхом, распялив его на палках, чтобы

туша не съезжилась под воздействием огня, разведенного внизу. Дрова сжигают и обращают в уголья, прежде чем положить под букан. Угли переносят на совках из коры деревьев, поскольку у буканьеров нет металлических орудий. В брюхо кабана наливают лимонный сок, сыплют туда соль и давленный стручковый перец, чтобы придать остроты свиному мясу, слишком нежному, на вкус буканьеров. <...> Пока мясо жарится, некоторые уходили на охоту. Если они приносили дичь, ее ощипывали и либо бросали в брюхо кабана, либо насаживали на вертел и совали в уголья... Под тушей кабана привязывают пальмовые листья, куда стекает сок. Туда добавляют по вкусу лимонный сок, соль, перец. Мясо нарезают большими ломтями, не повреждая кожи, чтобы не вытек соус... Кстати, дикие американские кабаны не питаются отбросами: они едят только фрукты, зерно, корни, тростник и тому подобные вещи, вот почему их мясо такое нежное».

Не меньшим деликатесом было мясо ламантинов. «...похоже на телятину, но по вкусу напоминает свинину, однако они не обрастают, как свиньи, салом, — рассказывает Эксквемелин. — Мясо засаливают и коптят точно так же, как свинину и говядину.. Из крупного манатина может выйти две тонны мяса без костей и сала; на хвосте сало у манатинов прозрачное, пираты перетапливают его в испанских горшках и едят с маисом, который они готовят наподобие гречки. У этого сала нет привкуса рыбы, оно даже лучше масла или свиного жира». Запасшись впрок солониной, пираты баловали себя «горячим» — варили печень, легкие, кишки, почки и мясо с костей. В ламантине всё шло в дело, даже шкура: «...если ее высушить, то она становится такой же крепкой, как шкура кита, и годится на изготовление тросов».

Правилом буканьеров, а также подражавших им флибустьеров было отдельное питание. Мясо ели без хлеба\*. Отец Лаба отмечает: «...пока кабан печется, можно

---

\* По свидетельству Эксквемелина, вместо хлеба французские плантаторы победнее использовали плоды некоей пальмы, напоминающие видом и вкусом дыню, только с косточкой внутри. Кроме того, хлеб делали из маниоки, называя его касавой. «Корни маниоки растирают на железной или медной терке точно так же, как в Голландии трут хрен. Когда всё приготовлено, маниоку насыпают в мешки из плотной ткани и отжимают, чтобы масса затвердела. Потом

поесть что-то другое, если имеется. Но как только приступают к кабану, ничего другого есть уже нельзя. Точно так же нельзя смешивать вино и воду: это противоречило бы простоте нравов буханьеров».

«Хорошие манеры» за пиратским столом имели большее значение, чем можно было бы предположить. После нападения на Пуэрто-дель-Принсипе объединенных сил английских и французских флибустьеров Генри Морган велел забить сотни коров и быков, чтобы накопить и насолить мяса для нового похода. Тут-то и разгорелся конфликт. Французы обожали разбивать кости только что убитых животных и высасывать еще теплый костный мозг. При этом они сплошь перемазывались кровью, от чего англичан, видавших в жизни всякое, просто мутило. Наслаждаться таким «деликатесом» казалось им сродни каннибализму. Народ подобрался вспыльчивый, несдержанный на язык. Слово за слово — и вот уже спорщики схватились за ножи. Когда, разбившись на два лагеря, тысяча пиратов пошла в бой стенка на стенку, вмешался Морган. Ему удалось разнять англичан и французов, наказав флибустьера, который первый пырнул врага ножом, а главное — напомнив, что им предстоит новый поход за богатой добычей, так что не время сейчас обсуждать кулинарные пристрастия.

Праздничным пиратским блюдом было салмагунди. В котел загружали соленую свинину или говядину пополам со свежим мясом дикой свиньи или козла (за неимением «благородного» мяса в дело могли идти собаки, кошки и крысы). Гарниром к вареному мясу служили овощи, яйца, анчоусы, виноград, дикие яблоки, плоды хлебного дерева. Всё это сдабривали по вкусу чесноком, сахаром, медом, солью, уксусом, маслом, вином и корицей и подавали к столу с галетами. Считалось, что если в сухарях попадаются термиты или другие насекомые, они лишь делают пищу сытнее.

Копченое мясо, а в особенности буханьерский соус

---

маниоку просеивают через кожаное сито и получают нечто подобное древесным опилкам. Их замешивают, тесто выкладывают на горячий железный лист и пекут. По вкусу поджаренная маниока напоминает кекс. Готовый хлеб выставляют на солнце и держат его обычно на крыше».

пиментад возбуждали жажду, и пили флибустьеры много. Впрочем, пить начинали еще до трапезы: по свидетельству отца Лаба, пират, вернувшийся с охоты с пустыми руками, должен был либо отправляться обратно, либо выпить «штрафную» — столько стаканов рома, сколько добыл дичи самый удачливый охотник.

«Буканьеры проводят в лесах по году, а то и по два. Затем они отправляются на остров Тортуга, чтобы обновить там свой запас пороха, свинца, ружей, полотна и т. п., — рассказывает Эксквемелин. — Прибыв туда, они буквально за месяц спускают всё, что нажили за год или полтора. Они хлещут водку, словно воду, вино покупают прямо бочонками, выбивают затычки и пьют до тех пор, пока бочонок не опустеет. День и ночь буканьеры шатаются по селениям и славят Бахуса, пока остается хоть грош на выпивку. Между прочим, они не забывают воздать должное и Венере, водят шашни с торговками вином и девками, которые собираются к приезду буканьеров и каперов точно так же, как шлюхи и торговки Амстердама в ту пору, когда туда прибывают корабли из Ост-Индии или военная флотилия. Прожив все свои деньги и даже наделав порой долгов, охотники возвращаются восвояси и снова проводят в лесах по году-полтора».

Похожим образом вели себя и флибустьеры. «Здесь больше тысячи человек, которых называют флибустьерами, — писал в 1677 году в рапорте начальству губернатор Сан-Доминго Жак Неве де Пуансе. — Они нападают на испанцев и корсарствуют только затем, чтобы было на что выпить и поесть в Пти-Гоаве и на Тортуге, и не уезжают до тех пор, пока не выпьют всё вино или пока у них не кончатся на него деньги, товары или кредит». Времяпрепровождение пиратов кратко и емко описано в «Песне о капитане Варде»:

На суше, как и на воде,  
Он удержу не знал  
И всё, что лютостью добыл,  
Сейчас же промотал.  
Упившись кровью, жаждал он  
Теперь других утех.  
Здесь пьянство с блудом заодно,  
А с ним содомский грех.

Деньги, кстати, просаживались огромные. Команда Джона Дэвиса с Ямайки разграбила город на берегу озера Никарагуа, набрав чеканного золота, серебряной посуды и ювелирных изделий на 40 тысяч реалов. Всё это пираты довольно быстро прокутили на Ямайке и были вынуждены отправиться в новый поход. Добыча Олоне, разорившего Маракайбо, составила 60 тысяч реалов; они перекочевали к трактирщикам и шлюхам с Тортуги буквально за три дня. В 1680 году Клод де Форбен оказался на Сан-Доминго, куда как раз прибыли флибустьеры Де Граммона, разграбившие (в который раз!) Маракайбо. «Мы проводили время, развлекаясь вместе с ними. Однажды Граммон, играя в “десятку”<sup>\*</sup> с маркизом д’Эстре, поставил разом десять тысяч пиастров. Маркиз вышел из игры: хотя он и был крупным вельможей, не считал уместным принять вызов авантюриста, у которого в сундуках, возможно, лежали 200 тысяч пиастров».

Задержимся ненадолго на денежном вопросе, чтобы прояснить его цену.

Французские, английские и голландские колонисты с Малых Антильских островов были вынуждены покупать провиант и скот у испанских поселенцев, которые, в свою очередь, приобретали у них сахар и табак. В результате единственной валютой на островах Карибского архипелага стали испанские монеты. С конца XVI века в Лиме, Мехико, Гватемале, Боготе и Потоси появились королевские монетные дворы, чеканившие реалы — основу испанской денежной системы вплоть до середины XIX века. Реал — серебряная монета весом 3,35 грамма, вошедшая в обращение в Кастилии в XIV веке; естественно, что на Карибах это была мелочь. Большее распространение получили монеты в два реала (песета), в четыре и восемь реалов (пиастр). Пиастр весил унцию серебра (28,3 грамма), песо — 1 $\frac{1}{8}$  унции, дукат — 1,5 унции. За 16 серебряных реалов (два пиастра) давали один золотой эскудо. Во Франции эскудо называли пистолями. Пистоль был равнозначен луидору, введенному Людовиком XIII в 1640 году и стоившему десять ливров.

<sup>\*</sup> Азартная игра с двумя костями, известная еще римлянам и занесенная ими в Галлию, в которой главная задача игроков — выбросить с одной попытки десять очков; при переборе игрок доплачивает в банк сумму, в два раза превышающую сделанную ставку.

Столько же стоил двойной дукат, чеканившийся в Испании и Фландрии и имевший широкое хождение в Европе. Соответственно, в обращении были дукаты и полдукаты. Дублон, то есть двойной эскудо, был золотой монетой весом 6,77 грамма и стоил 32 реала. В Испании дублоны чеканились с 1497 года; они имели хождение также в Мексике, Перу и Новой Гренаде.

Французские землепашцы и чернорабочие, отправлявшиеся на Антильские острова работать по найму, получали по договору 300 фунтов табака и сахара и полсотни ливров (десять пиастров) за три года службы; ткачи и канатчики зарабатывали такую же сумму в месяц; корабельному плотнику причиталось 680 ливров (136 пиастров) за два года работы, тогда как обычному плотнику — 260 ливров (52 пиастра). На такие деньги они влачили полуголодное существование, работая не покладая рук. Пираты же могли себе позволить платить по четыре реала за бутылку водки\* (столько же стоила корова). Часть своей доли добычи пираты получали в виде драгоценностей, в которых ничего не понимали, и товарами, которые тоже сбывали за бесценок. Дорогие вещи ставили на кон, проигрывая целое состояние, и вскоре человек, который в Европе был бы сказочно богат, оказывался без гроша и бывал вынужден одалживаться у товарищей.

«У пиратов был кредит и среди трактирщиков, — дополняет Эксквемелин. — Но на Ямайке кредиторам верить нельзя: ведь за долги они могут запросто тебя продать, и я сам тому не раз был свидетелем. У одного пирата сперва было три тысячи реалов, а не прошло и трех месяцев, как его самого продали за долги, и как раз тому, в чьем доме он промотал большую часть своих денег».

Флибустьер по имени Дрейф вошел в историю как самый необузданный игрок Карибского моря. Вернувшись из похода с пятью сотнями реалов, он не только спустил их за полночи игры, но еще и залез в долги. Подрядившись на новый поход, он сумел расплатить-

---

\* Если принять, что объем бутылки составлял 0,7 литра (это была стандартная бутылка, например, во Франции), то «карибская наценка» оказывается весьма существенной: пинта (0,952 литра) водки, вывозимой из Франции в Африку, стоила 1 ливр, а четыре реала равнялись 2,5 ливра.



ся с долгами и выиграл 1200 реалов, с которыми решил вернуться в Европу. Однако на Барбуде, откуда суда уходили в Англию, он снова ввязался в игру. За ночь он выиграл в кости у еврея-купца 12 300 реалов, партию сахара, мельницу и 20 рабов. Но за следующий день разоренный купец не только отыграл потерянное, но и лишил Дрейфа его 1200 реалов и трости с золотым набалдашником. Купец, однако, сжалился над незадачливым партнером и на свои деньги отослал Дрейфа на Тортугу, куда тот вернулся как раз вовремя, чтобы успеть завербоваться в команду Олоне, отправлявшуюся в Маракайбо. Как и все участники похода, он возвратился из него с туго набитыми карманами. По счастью, в порту его встретил губернатор д'Ожерон и выдал ему вексель для предъявления во французский банк на всю сумму, составлявшую его долю. Не имея возможности снова спустить деньги, Дрейф вернулся в родной Дьеп, где спокойно прожил много лет, не проявляя более склонности к азартным играм. Однако он затосковал по Карибскому морю, решил вернуться — и погиб в бою с испанцами, только-только выйдя из Ла-Манша.

В столице Ямайки Порт-Ройале, «самом нечестивом городе мира», в конце XVII века насчитывалось восемь тысяч жителей, из них 1500 пиратов, 1600 мужчин мирных профессий, 1400 женщин, около тысячи детей и 2500 рабов\*. По свидетельству современников, дома там были «столь дорогими, словно стояли на хороших торговых улицах Лондона»; некоторые офицеры и плантаторы ели на серебре, а лошадей подковывали серебряными подковами. В городе имелись оружейная мастерская, ювелирные лавки, где изготавливали изделия из золота и слоновой кости, верфи и аптека, однако почти всё население было занято в «сфере услуг»: практически в каждом доме была своя таверна. Только в течение июля 1662 года было выдано более сорока лицензий на открытие питейных заведений. Чаше

---

\* В 1659 году город состоял из двух сотен жилых домов и хозяйственных построек. Оливер Кромвель, надеясь превратить остров в базу для английской экспансии в Карибском регионе, слал на остров корабли с ирландскими детьми до четырнадцати лет, пленными роялистами, женщинами из Нью-Гейтской тюрьмы и другими экзотическими категориями населения.

всего так называлась комната на первом этаже с парой столов и несколькими стульями. Хозяин таверны вывешивал вывеску — «Три браги», «Зеленый дракон», «Рука короля», «Кот и скрипка», «Синий якорь» или просто «У Джорджа» — и начинал торговлю спиртным. Выпить можно было и на постоянных дворах, где сдавались комнаты под жилье: они подразделялись на «чистые» (в них селились приезжие плантаторы, чиновники и морские офицеры) и «черные» (там находили приют моряки, рыбаки и пираты). По такому же принципу различались помещения, где угощали выпивкой.

В восьмидесятые годы XVII века большой славой пользовалась таверна, которую держали Шарль Барре и его жена Мари. Барре — протестант, принадлежавший к купеческой семье из Нормандии, — был вынужден эмигрировать в Англию, где поступил на службу к государственному секретарю графу Арлингтону. В 1674 году он отправился вместе с женой на Ямайку в качестве секретаря вице-губернатора. Исполняя свои обязанности, он составил два письма, приглашавшие на Ямайку английских флибустьеров — держателей французских каперских патентов. Ему доводилось иметь дело и с губернатором Сан-Доминго господином де Кюсси, который вел на Ямайке переговоры о выдаче каперских патентов англичанам. Летом 1676 года Барре побывал на Кюрасао, чтобы помочь капитану Спрингеру сбыть товар, захваченный у испанцев. В конце концов он заделался виноторговцем и привечал в своей таверне флибустьеров, которые держали его за своего.

Город был разрушен землетрясением 7 июня 1692 года и ушел под воду. Позже океан отступил, но люди на старое место не вернулись, а построили новый город неподалеку. Во время раскопок старой пиратской столицы было обнаружено множество медных ковшей, оловянной посуды, шесть тысяч глиняных трубок, табачные листья, закупоренные бутылки с ромом, вином и бренди и медный аппарат для перегонки рома. Надо полагать, трактирщики поили своих клиентов и постояльцев ромом собственного изготовления. Самогон производили в антисанитарных условиях, что приводило к частым отравлениям и повальному заболеванию

дизентерией, однако болезни списывали на грязную воду, а ром продолжали пить. «Первое время я интересовался, почему в городе такая высокая смертность, — писал губернатор Томас Модифорд. — Когда же я узнал, сколько здесь пьют спиртного, я был удивлен, что здесь вообще еще есть живые люди». Знаменитый своей жестокостью пират Рок Бразильянец ходил по улицам с бочонком вина и отрубал руки тем, кто отказывался с ним выпить.

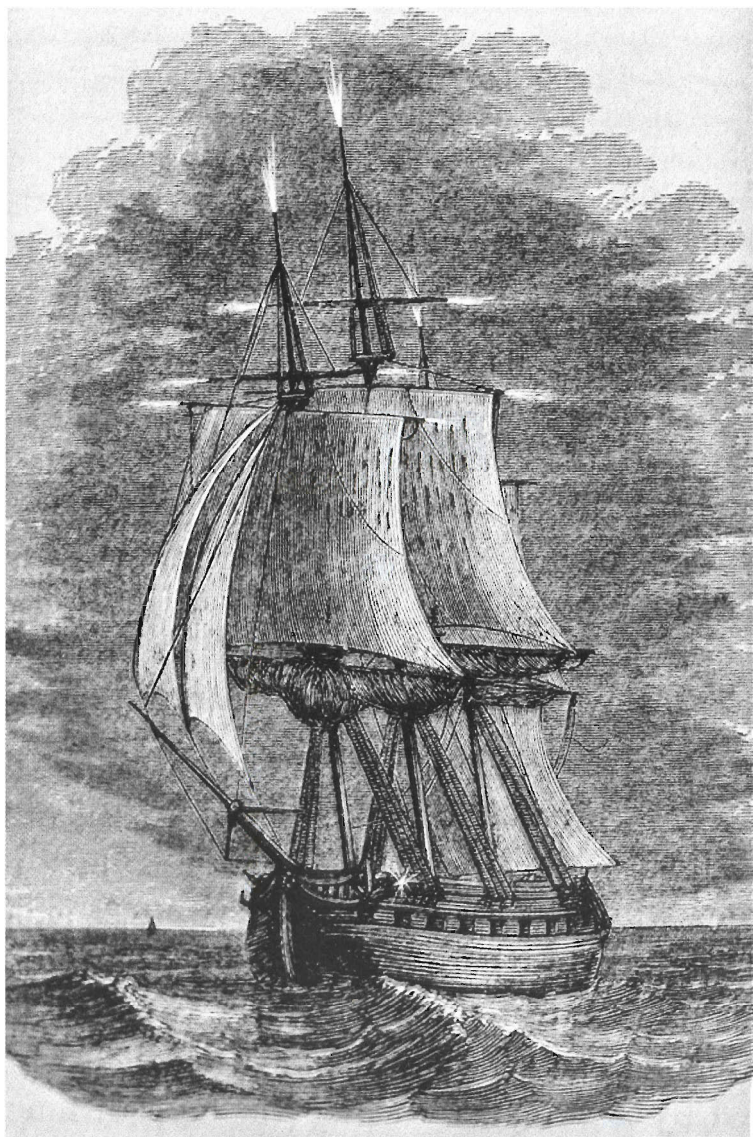
Складывается впечатление, что проспиртованные пираты пытались делать «бормотуху» практически из всего, старательно перенимая в этом плане опыт местного населения. «Индейцы готовят различные напитки, довольно приятные на вкус, — пишет Эксквемелин, — чаще всего они пьют ахиок; его готовят из определенного сорта семян пальмового дерева, замачивая их в теплой воде и оставляя ненадолго, затем сок процеживают и пьют. На вкус он очень приятный и весьма питательный. Индейцы делают напитки и из бананов: когда плоды созревают, их кладут в горячую золу и, как только бананы нагреются, переносят в сосуд с водой, а затем мнут руками, пока масса не станет мягкой, как тесто, после чего это месиво едят, а отцеженный сок пьют. Из бананов делают вино, которое по крепости не уступит испанскому. Спелые плоды замешивают с холодной водой в больших сосудах, основательно перемешанную массу оставляют дней на восемь; масса эта бродит, затем сок, который она испускает, действует как крепкое испанское вино. Индейцы угощают этим вином друзей и гостей. Они делают и другое вино, более вкусное и приятное. Готовят его следующим образом: берут ананасы, поджаривают и месят так же, как мякоть бананов, и в эту смесь вливают дикий мед и выдерживают ее до тех пор, пока жидкость не примет цвет испанского вина и не станет очень вкусной. Напитки — это лучшее, что есть у индейцев, поскольку готовить пищу они не умеют».

Казалось, сама природа позаботилась о том, чтобы на Антильских островах можно было упиться вусмерть. Вот, например, винная пальма: «От самых корней и примерно до половины или двух третей вы-

соты ее ствол не толще трех пядей, а затем он раздувается, как французский бочонок. Это утолщение наполнено веществом, которое подобно мякоти капустной кочерыжки, и соком, довольно приятным на вкус. Когда сок перебродит, он становится крепче любого вина. Чтобы добыть сок, дерево валят. А срубить это дерево можно только огромным ножом, который называют мачете. Когда пальма срублена, в сердцевине высверливают четырехугольное отверстие, в средней части расширенное, и эту дыру называют бочкой. В ней-то и толкут мякоть до тех пор, пока она не разбухнет, а затем вычерпывают сок руками. Из этого дерева можно получить всё что нужно для приготовления вина. Сок очищают листьями, а потом из них же делают сосуды для готового вина и пьют из них». Из пальмы асаи индейцы получали кашири — кисловатый напиток с резким запахом, который был не слишком крепким, однако, употребленный в больших количествах, в буквальном смысле валил с ног.

Если от напитка из бананов пьянели и страдали головной болью, то перебродивший сок других растений не вызывал столь неприятных последствий. «Из картофеля готовят также особый напиток. Для этого клубни очищают от шелухи, нарезают, заливают водой и спустя несколько дней забродившую массу процеживают через тряпку, получая кисловатый напиток, очень приятный и полезный. Плантаторы называют этот напиток маби и готовить его научились у местных индейцев». Из отрубей, оставшихся после процеживания натертых корней маниоки, делали лепешки, складывали горкой, давали им забродить и получали напиток, который назывался вай кау: «Он похож на пиво, приятен на вкус и очень полезен».

Отношения пиратов с индейцами были неоднозначными. С одной стороны, как мы уже говорили, небольшое число индейцев входило в экипажи пиратских кораблей и пользовалось всеми правами наравне с европейцами; с другой стороны, с коренным населением Америки пираты не церемонились: сходя на берег за провиантом, они силой отбирали черепашье мясо, порой уводя в плен и самих ловцов. Но бывало, что пира-



Огни святого Эльма



Плимутская  
гавань



Старинный дом  
в Плимуте





Вид Севильи от Гвадалквивира.  
На заднем плане — 250-метровая башня Хиральда

Лиссабон в XVIII веке





Старый порт Ла-Рошели

Портовая жизнь в Плимуте



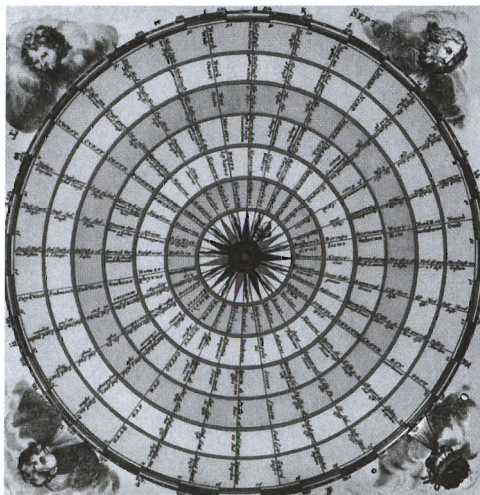




Астролябия



Судовые приборы

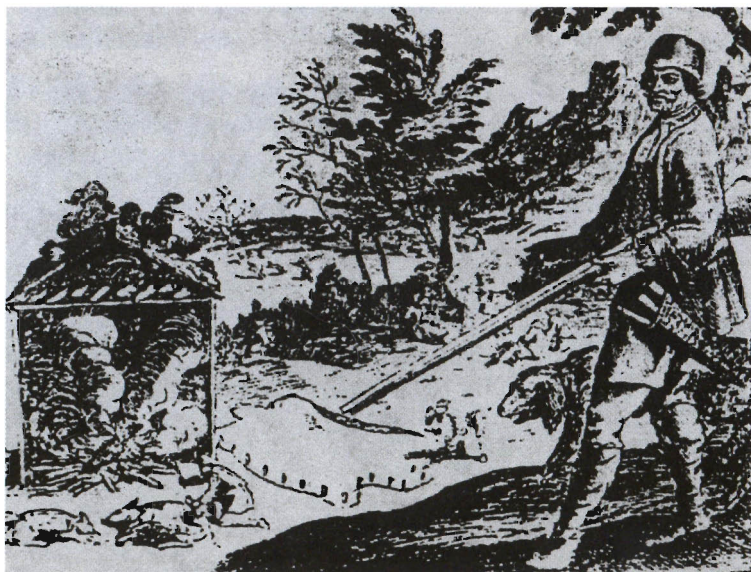


Компасная 32-румбовая  
карта ветров. 1693 г.



Дом на Сан-Доминго

Буканьер. 1713 г.



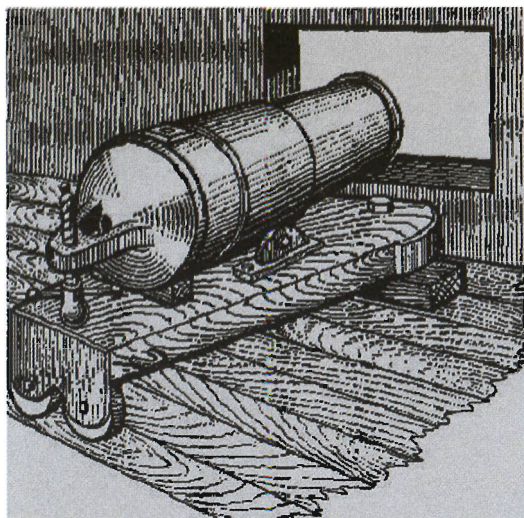




Празднование встречи пиратов Черной Бороды и Чарлза Вейна в 1718 году. Гравюра XIX в.

Сокровища, найденные у Кейп-Кода на месте крушения пиратского корабля в 1717 году: золотое кольцо, дублон, пиастры



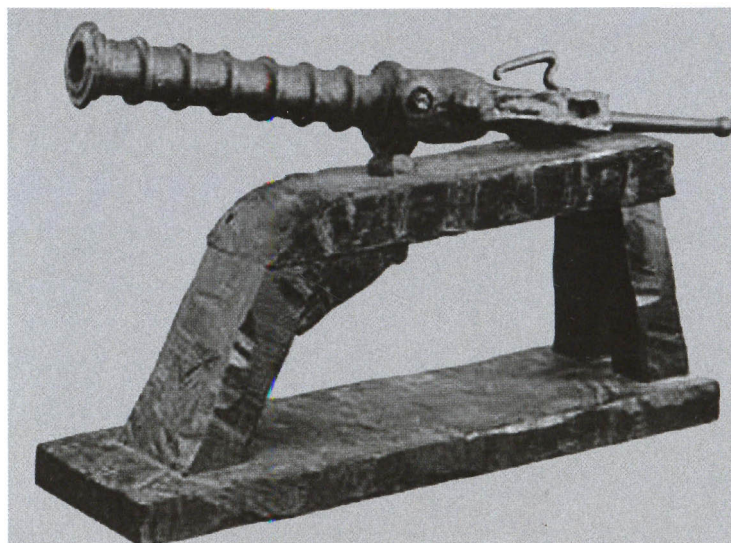


Корабельное орудие на подвижном лафете  
у пушечного порта

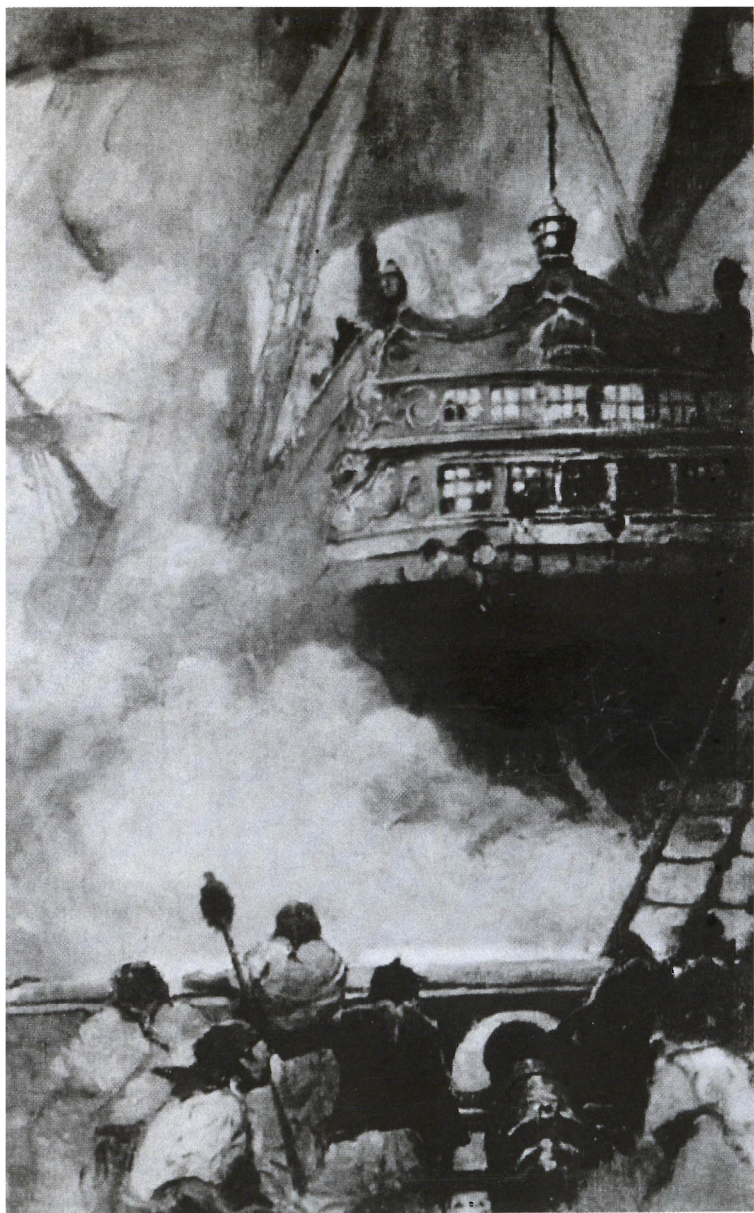


Абордажная сабля

Фальконет, закрепленный на вертлюге







Артиллерийская дуэль. Ф. Скупер, 1921 г.



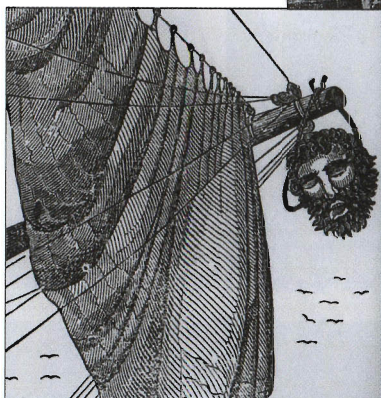
Доминиканский монах Жан-Батист Лаба — миссионер, изобретатель, писатель, путешественник



Ром, названный в честь отца Лаба



Эдвард Тич по прозвищу  
Черная Борода  
для устрашения  
прикреплял к шляпе  
горящие фитили



Голова Тича,  
подвешенная  
на бушприте  
шлюпа «Джейн»



Последний бой Черной  
Бороды с лейтенантом  
Робертом Мейнардом  
22 ноября 1718 года



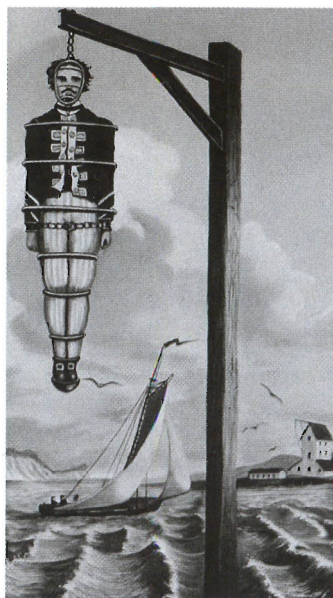
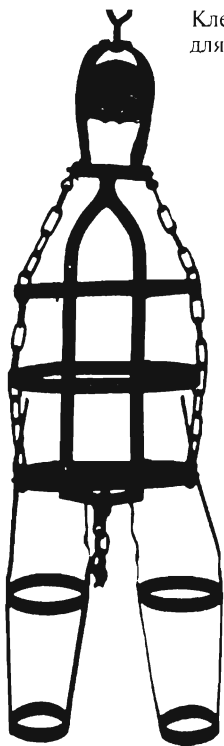
Скачки пиратов  
на пленных  
монахах

Наказание  
килеванием.  
*Гравюра 1555 г.*





Клетка  
для повешения

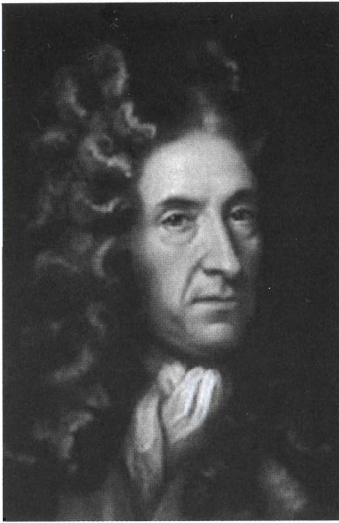


Казнь Уильяма Кидда  
23 мая 1701 года

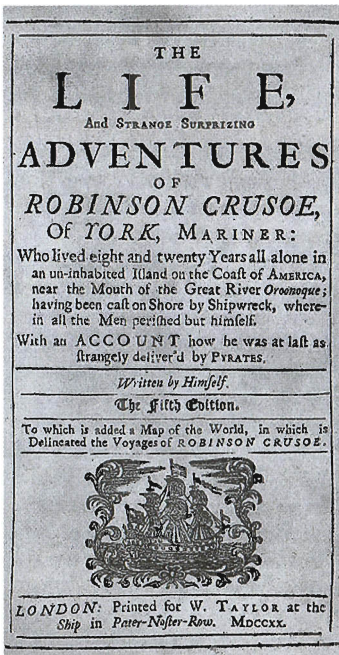
Вздернутые на рее



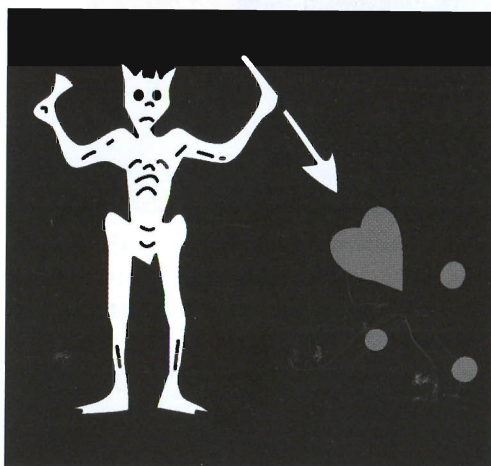
Даниель Дефо



Первое издание романа Дефо «Жизнь и удивительные приключения Робинзона Крузо» вышло в 1719 году



Флаги пиратов  
Эдварда Тича,  
Эдварда Ингланда  
и Томаса Тью







Портобело сегодня

Сомалийские пираты



ты и индейцы жили вместе в дружбе и согласии, помогая друг другу.

В 1679 году французский флибустьер Жан Бернанос напал с помощью индейцев куна на городок Чепона Панамском перешейке, однако эта затея окончилась неудачей. Зато в следующем году он примкнул к отрядам Коксона и Шарпа, отправившимся в поход на Панаму. Они смогли пройти через джунгли Панамского перешейка только с помощью местных индейцев, благодаря которым им удалось напасть на городок Реал де Санта-Мария и захватить там лодки. Четыре года спустя Бернанос со своими компаньонами, объединившись с индейцами-карибами, овладел Санто-Томе на реке Ориноко, хотя там и не удалось захватить большой добычи. После этого он сделал остановку на островах Сан-Блаз, где возобновил дружбу с индейцами куна. Эти же индейцы в 1702 году сопровождали Эдварда Дэвиса к золотым приискам Санта-Марии.

Показательна в этом смысле история Монбара Губителя, в которой, правда, многое следует отнести на счет позднейших легенд. Еще в детстве Монбар, выходец из небогатой дворянской семьи из французского Лангедока, проникся ненавистью к испанцам за их бесчеловечное обращение с американскими индейцами, описанное в книгах Бартоломе де Лас Касаса\*. Уже в 17 лет он добился, чтобы дядя-корсар взял его с собой в море; когда вблизи появился испанский корабль, юноша бросился на abordаж как одержимый, разя врагов направо и налево. Оказавшись на Тортуге, он отправился с отрядом буканьеров на Эспаньолу и, сражаясь с испанцами, освобождал индейцев, обращенных ими в рабство. Потом он стал капитаном, собрав команду из индейцев и беглых негров-рабов, преданных ему душой и телом. Он был необычным пиратом: захватив испанский корабль, весь груз он выбрасывал за борт, ничего не оставляя себе, а пленных подвергал жестоким пыткам, напо-

---

\* *Бартоломе де Лас Касас* (1474—1566) — испанский гуманист, историк, публицист; епископ. В 1502—1550 годах занимался миссионерской деятельностью в странах Центральной, Южной Америки и в Мексике. Его труды — ценный источник по истории и этнографии Центральной и Южной Америки.

минавшим те, которые воины Кортеса применяли к индейцам.

Наиболее терпимо и дружелюбно к пиратам были настроены индейцы с мыса Грасиас-а-Диос на восточном побережье Гондураса и Москитового берега, а также ряд племен Коста-Рики, Дарьена и Новой Гранады. Некоторые флибустьеры, например голландец Блаувельт, подолгу жили среди индейцев. Испанцев, которые их истребляли, обирали и лицемерно пытались обратить в «истинную веру», индейцы считали своими злейшими врагами, и в этом их взгляды совпадали с воззрениями пиратов\*. «На берегах Северного (Карибского. — *Е. Г.*) и Южного (Тихого океана. — *Е. Г.*) морей имеется бесчисленное множество воинственных индейцев... с которыми, по достоверным сведениям, англичане и французы водят дружбу», — писал испанский губернатор Коста-Рики Х. Ф. Саэнс 25 декабря 1676 года.

«Вскоре мы достигли мыса Бока-дель-Торо (в Панаме. — *Е. Г.*), где нам представился удобный случай нарезать тростника и запастись черепаховым мясом, — вспоминает Эксквемелин. — Мыс этот достигает в окружности десяти миль и со всех сторон окружен островками, так что защищен от всех ветров. В его окрестностях обитают различные племена индейцев, которых испанцы никак не могут подчинить себе и поэтому называют их индиос бравос\*\*. На столь малой земле помещается столь много различных народностей, что друг друга они даже не понимают и постоянно воюют между собой. На восточном побережье этого мыса живут индейцы, которые раньше вели торговлю с пиратами; они поставляли всё, в чем те нуждались: маис, касаву и различные овощи, а также кур, свиней и прочих животных, встречающихся в этих местах. Пираты давали им за это старые железные вещи, кораллы и прочие предметы; эти люди использовали их

---

\* К приходу испанцев Ямайку населяли индейцы араваки числом около шестидесяти тысяч человек. За период испанского господства индейцы на Ямайке исчезли почти полностью. Уже к 1611 году на острове насчитывалось всего 74 индейца.

\*\* Термином «индиос бравос» (дикие индейцы) обозначают в Испанской Америке кочевые племена индейцев, не обращенных в христианство, в отличие от оседлых — «мансос» (ручных).

как украшение. Если было нужно, пираты всегда могли найти среди них прибежище; однако впоследствии с этими индейцами произошла ссора и ни один из пиратов больше не появлялся в этих местах; а всё началось из-за того, что пираты как-то выкрали у них одну женщину и убили одного мужчину; с тех пор индейцы и не желают торговать с ними».

Встреча с немирными индейцами не сулила ничего хорошего. Справиться с ними было непросто: эти люди были чрезвычайно сильны (например, вчетвером несли каноэ, которое с трудом могли поднять 11 пиратов), знали местность, быстро и бесшумно передвигались по лесу, прекрасно маскировались, сидя на деревьях, и использовали смертоносное оружие — стрелы. «Представляли они собой толстые прутья, почти в палец толщиной и длиной около восьми футов; на одном конце сухожилиями был прикреплен крючок, также деревянный, и в него был вставлен камень, на другом конце была закреплена деревяшка в форме трубочки, заполненная мелкими камешками, и они, когда стрела шла к цели, слегка гремели, — рассказывает Эксквемелин. — Часть стрел была из пальмового дерева, и цвет у них был красный, так что выглядели они знатно, и казалось, будто поверхность их тщательно отлакирована... Эти стрелы были изготовлены без каких бы то ни было железных инструментов; сперва индейцы обжигали стрелу, а потом зачищали ее кремнем». Захваченных в плен белых ждала незавидная судьба: в мемуарах того же Эксквемелина содержится описание жестоких пыток, которым подвергали пленников индейцы; туземцам приписывали и склонность к канныбализму (хотя нынешние потомки индейцев-карибов с возмущением это отрицают). Так, считается, что знаменитый Франсуа Олоне был съеден пленившими его индейцами Дарьенского залива, которые порубили его на куски и изжарили.

К счастью для пиратов, индейцы мыса Грасиас-а-Диос были более покладистыми. «Пираты настолько дружны с тамошними индейцами, что могут жить среди них, совершенно ни о чем не заботясь, и часто они живут, палец о палец не ударяя; ведь индейцы дают пиратам всё, в

чем они нуждаются, в обмен на старые ножи, топоры и разные иные инструменты. Когда пират пристаёт к берегу, за старый нож или топор он покупает себе женщину, и та остается у него до тех пор, пока он здесь живет; бывает, что года через три или четыре пират возвращается, и эта женщина снова приходит к нему. Тот, кто завел себе женщину-индианку, уже не должен ни о чем заботиться, потому что, по обычаю индейских женщин, она приносит ему всё необходимое. Итак, мужчины там почти ничего не делают, лишь иногда только ходят на охоту или на рыбную ловлю, а белые вообще не работают — они всё заставляют делать индейцев. Индейцы довольно часто ходят с пиратами в море и остаются с ними года на три или четыре, не поминая о своем доме, так что среди них есть много таких, кто хорошо говорит по-французски и по-английски. Среди пиратов тоже немало людей, которые бойко говорят на индейском языке. Эти индейцы очень выгодны пиратам: почти все они отличные гарпунеры, рыболовы и ловцы черепах и манатинов, так что один индеец может обеспечить едой целую команду в сто человек, стоит ему только попасть на место, где можно чем-то поживиться. Когда мы сошли на берег, индейцы вышли навстречу с различными плодами. Они выискивали среди нас своих знакомых, и таких оказалось двое; они хорошо понимали их язык и прожили в этих местах довольно долгое время. Мы остались у этих индейцев на отдых...»

Итак, пираты нередко находили себе подруг среди индейских женщин. Вот как об этом рассказывает Эквемелин:

«У индейцев существуют особые свадебные церемонии, они не могут взять девушку без согласия ее родителей или родичей. Если кто-либо пожелает жениться, то прежде всего он должен ответить на вопросы будущего тестя: хорошо ли он охотится и ловит рыбу и умеет ли он вить веревки. Если его ответы удовлетворяют отца невесты, тот берет из рук девушки сосуд, пьет из него первым, а затем передает его жениху и невесте. По обычаям индейцев полную чашу надо пить до дна; но при свадебной церемонии пьют, чтобы показать, что они роднятся. Такая же церемония бывает



и в том случае, если индейскую девушку берет в жены пират, однако отец невесты не задает ему вопросов, а принимает в дар нож или топор; когда пират покидает эти места, его жена возвращается к отцу, и индейцев не обижает поведение мужа-пирата. <...> У этих индейцев существуют особые похоронные церемонии. Когда умирает мужчина, жена должна похоронить его вместе со всеми его поясами, ассегаями (копьями. — *Е. Г.*), приспособлением для ловли рыбы и всеми украшениями, которые он носил в ушах и на шее. Каждый день на могилу мужа жена приносит пищу и питье, а по утрам она кладет на могилу связку бананов и ставит сосуд с питьем; если на могилу прилетают птицы и клюют бананы, все радуются, и ежедневно жена ходит на могилу, чтобы сменить пищу и питье, предназначенные покойнику. Так ведется целый год... По истечении года женщина приходит на могилу, выкапывает останки своего мужа, извлекает все кости, моет их и сушит на солнце. Затем, когда кости основательно высыхают, она кладет их в свой кабале (пояс из размягченной древесной коры. — *Е. Г.*) и носит на себе столько же, сколько они лежали в земле, а именно целый год из пятнадцати лунных месяцев: она спит с ними, работает с ними — словом, никогда с ними не расстается. А по прошествии этого времени вешает их на крышу хижины или, если у нее нет жилья, на хижину ближайшего друга. По индейским законам женщина имеет право выйти замуж только спустя два года после смерти мужа. Костей человека, умершего не своей смертью, на себе не носят, но пищу и питье доставляют ему на могилу так же, как и всем прочим покойникам. Если умирает пират, вступивший в брак с индианкой, его кости носят на поясе так же, как и кости покойников-индейцев».

Разумеется, любой мужчина тоскует по женской ласке, и пираты не были исключением. «Я знал на Ямайке одного человека, который платил девке 500 реалов лишь за то, чтобы взглянуть на нее голую», — пишет Эксквемелин. Отсутствие женского общества сказывалось на их нравах не лучшим образом, и власти заморских колоний это понимали. Франсуа Левассер, ставший губернатором острова Тортуга, выписал в 1650 году из

Европы несколько сотен проституток, чтобы положить конец мужеложству, процветавшему среди пиратов и буханьеров\*. Впоследствии за море силой отправляли протестанток, не пожелавших перейти в католичество, и губернатор Тортуги и Сан-Доминго Бертран д'Ожерон продавал белых женщин с молотка флибустьерам и буханьерам. В 1685 году Людовик XIV прислал на Сан-Доминго 165 женщин, а за 15 лет перевес численности мужского населения сократился с восьмикратного до двукратного.

Женщины, прибывавшие на Антильские острова, вовсе не были наивными институтками: все они имели за плечами нелегкий жизненный опыт, познали горе, нужду, обладали твердым, сложившимся характером и были готовы к трудностям.

Один из кораблей, зафрахтованных д'Ожероном, доставил на Сан-Доминго Мари-Анну по фамилии Дьелеве\*\*. Об этой женщине мало что известно, и скудные сведения о ее жизни по большей части представляют собой домыслы и фантазии, однако кое в чем эти рассказы совпадают, а дыма без огня, как известно, не бывает. Итак, она вышла замуж за бывшего флибустьера Пьера Длинного, который переселился с Тортуги на Сан-Доминго. Рожать она отправилась в свою родную Бретань, в Морлэ; в приходской книге, где регистрировали новорожденную девочку, сказано, что ее отец «находится на американских островах». В том же 1688 году Мари-Анна с ребенком вернулась к мужу, однако тот вскоре умер. Этим документальные свидетельства о ее жизни исчерпываются, и начинается легенда.

На Тортугу, куда перебралась одинокая вдова, прибыл знаменитый Лоренс де Графф, на которого сбегались посмотреть в любом порту как на «звезду». К тому времени он уже получил королевское помилование за ду-

---

\* Между прочим, сам Левассер погиб из-за женщины. Привыкнув вести себя как тиран, он отнял некую красавицу у своего племянника Тибо, и тот в отместку вместе со своим сообщником капитаном Мартеном убил дядю в июле 1652 года.

\*\* Фамилию Дьелеве (*Dieu-le-Veut* — «Божья воля») наряду с фамилией Депардьё (*De par Dieu* — «от Бога») часто давали подкидышам в сиротских домах. Однако это не означает, что сама Мари-Анна была сиротой; возможно, подкидышем был кто-то из ее предков.

эль с Ван Хорном и французское гражданство, добился развода с женой-испанкой и был назначен губернатором острова Ла Вака с поручением обеспечивать безопасность французских торговых судов в Карибском море (то есть, по сути, стал корсаром). Высота положения не помешала новоиспеченному губернатору напиться в какой-то таверне, где он и остался лежать, мертвецки пьяный, прямо на полу. Однако во время попойки он нелестно высказывался о Мари-Анне (остаётся только гадать, в какой связи), о чем ей не преминули донести. Возмущенная женщина явилась в таверну, пинками разбудила Де Граффа и вызвала его на поединок. Тот принял вызов, но после того как Мари-Анна выбила у него саблю из рук пистолетным выстрелом, вспомнил о своих принципах и заявил, что как джентльмен не может драться с женщиной. Тогда она велела ему явиться на площадь и продолжить поединок, пригрозив снести ему голову. Де Графф явился в назначенное место, принес ей свои извинения и... попросил ее руки. Заметим мимоходом, что бывший флибустьер был высок, светловолос и хорош собой. Мари-Анна приняла его предложение. Бракосочетание состоялось 23 марта 1693 года, и следующие два года она провела на капитанском мостике рядом с мужем. Вопреки всем предрассудкам экипаж считал ее своим талисманом, и в этом качестве Мари-Анна даже получала свою долю добычи.

Однако в 1695 году удача от нее отвернулась: во время нападения испанцев и англичан на Сан-Доминго она, будучи беременной, попала в плен к испанцам вместе с двумя малыми детьми (она успела родить Де Граффу мальчика и девочку) и провела в тюрьме долгих три года. В плену она родила вторую дочь, а вот мальчик умер в младенчестве.

В 1704 году она овдовела во второй раз. Лоренс де Графф окончил свой жизненный путь при невыясненных обстоятельствах, однако легенда утверждает, что его разорвало надвое ядром на глазах у жены, во время боя с большим испанским кораблем. Мари-Анна взяла командование на себя и повела команду на абордаж Флибустьеры, бывшие в меньшинстве, потерпели поражение; мужчин вздернули или сбросили за борт, а Мари-

Анну, раненную пулей в бедро, перевезли в Веракрус, а потом в Картахену. К тому времени ее имя уже приобрело такую известность, что за нее вступился сам министр военного флота Поншартрен, добившись у испанского короля ее освобождения. Кстати, одна из ее дочерей попала в плен к англичанам; ее освободили в 1706 году, и Мари-Анна, вступив в права наследства, оставшегося от покойного мужа, приехала к ней в Ла-Рошель. Дальнейшая ее судьба неизвестна.

Очень часто пират, обзаведясь семьей, расставался со своим ремеслом и переходил в разряд плантаторов, но бывало и наоборот. Отставной майор Стид Боннет, владевший сахарными плантациями на Барбадосе, в один прекрасный день бросил свое вполне доходное хозяйство, снарядил десятипушечный шлюп «Ревендж» («Мечь») и стал пиратом. Причиной такого резкого жизненного поворота стали нелады в семье: майора «запилила» его мегера-жена. В итоге Боннет окончил свою жизнь на виселице в Чарлстоне в 1718 году.

А вот Эдвард Тич, с которым Боннету, к несчастью, не удалось разминуться в океане, с женщинами не церемонился. Жен у него было 14 штук, и последней едва минуло 16 лет. Своих супруг пират держал на дальних плантациях, куда мог заявиться вместе с командой и устроить пьяную оргию, пустив несчастную женщину по рукам. Разумеется, личная жизнь Черной Бороды обросла столь же пышными и мрачными легендами, как и его пиратская карьера. Говорили, что он приревновал одну из жен, которая отдала подаренное им кольцо своему возлюбленному, и вернул ей свой подарок — но уже вместе с отрубленной рукой незадачливого воздыхателя. По другой легенде, красавица Мэри Блад, ставшая не только женой, но и доверенным лицом Тича, влюбилась в одного из пленников, захваченных вместе с очередным судном, бежала с ним и укрылась в Перу. Что ж, исходя из вышесказанного — вполне понятный поступок. Сходя на берег в Нассау или на побережье Каролины, команда Тича вела себя как банда насильников, терроризируя местное население.

Те пираты, для которых морской разбой был не образом жизни, а временным способом подзаработать денег,

вели себя с женами так же, как любые «гастарбайтеры»: по возможности посылали им весточки и «гостинцы», а в случае смерти пиратов вдовы получали по завещанию их имущество. Знаменитый Николаас ван Хорн женился еще в своем родном Флиссингене на Лукреции Леру, француженке из Нанта. Ее отец служил в Вест-Индской компании. Через десять лет после свадьбы, в 1681 году, Ван Хорн отбыл в долгое плавание, приобретя в Кайенне плантацию, он передал ее под управление шурина, Балтазара Леру. Следуя давней традиции, он вызвал к себе сына Николаса, но тот умер в Пти-Гоаве в 1684 году, всего на год пережив отца.

В архивах сохранились фрагменты переписки между матросами из команды капитана Кидда, волею судеб из «охотника за пиратами» превратившегося в морского разбойника, и их женами, оставшимися в Нью-Йорке. Ида Уилдей писала своему мужу Ричарду, что в Нью-Йорке высокие цены, Сара Хорн — что отдала сына, по желанию супруга, в обучение к портному. «Здесь столько ходит слухов о тебе, что я была бы очень рада получить какое-нибудь известие от тебя самого», — добавляла она. Томас Прингл послал жене 200 монет, наказав беречь их «про черный день»; Габриэль Лофф и Мартин Скайнс, получив свою долю добычи, пристроили тюки с одеждой на судно, идущее в Нью-Йорк.

Но с женщинами, попадавшимися им на захваченных кораблях или в разграбляемых городах, пираты не церемонились, как и со всеми прочими пленными. В самом деле, мирное население прибрежных городов не могло представить для себя худшей участи, чем оказаться во власти флибустьеров.

«Со временем испанцы убедились, что на море от пиратов нет никакого спасения, и стали плавать значительно реже, — пишет Эксквемелин. — Но и это им не помогало. Не встречая кораблей, пираты стали собираться компаниями и грабить прибрежные города и поселения».

Идея напасть на город, а не гоняться за кораблями, была не нова, а ее продуктивность подтверждалась практикой: в городе можно было взять всё и сразу, к тому же не надо отдавать долю добычи судовладельцам и влас-

тям, выдавшим каперский патент. Картахена-де-Индиас в современной Колумбии, основанная испанцами в 1533 году, за время своего существования выдержала от четырнадцати до восемнадцати (мнения историков расходятся) нападений пиратов. И неудивительно: в Картахене пересекались важнейшие торговые пути, отсюда сокровища Перу везли в Европу, сюда привозили из Африки многочисленных рабов.

Еще в 1544 году на город напал Роберто Баал — французский подданный фламандского происхождения. Этот случай можно было бы отнести к разряду курьезов, если бы он не имел столь печальных последствий для жителей города. В день пиратского нападения должна была состояться свадьба сестры основателя Картахены, дона Педро де Эредиа, и многие решили, что выстрелы — салют в честь молодоженов. Когда жители поняли свою ошибку, было уже слишком поздно: пираты разграбили город да еще и унесли с собой немалый выкуп за жизни горожан.

В 1568 году Картахене пришлось отбиваться теперь уже от англичан под командованием Джона Хокинса. На сей раз нападавших встретили во всеоружии, однако кузен Хокинса, Фрэнсис Дрейк, участвовавший в неудачном штурме, поклялся взять реванш. Клятву он сдержал через 18 лет, как следует подготовившись. По дороге он захватил «для тренировки» Санто-Доминго, а Картахену атаковал и с суши, и с моря, бросив 1700 опытных солдат на штурм укреплений, наспех сооруженных из бочек с песком. Четыре сотни испанцев, вооруженных пиками и аркебузами, и индейцы с отравленными стрелами не смогли оказать ему достойного сопротивления. Сэр Фрэнсис запросил с города колоссальный выкуп — полмиллиона золотых дукатов; испанцы предложили ему 25 тысяч. Дожидаясь помощи от испанского флота, жители Картахены затягивали переговоры, а Дрейк торопил их, периодически поджигая предместья или «случайным» выстрелом из пушки разрушая строящийся собор. В итоге он увез с собой 107 тысяч дукатов: сражаться с военными кораблями в его планы не входило.

В 1639 году губернатор острова Провиденс, капитан Батлер, договорился о совместной экспедиции с

голландскими каперами, сбывавшими на острове свою добычу. В конце лета они захватили порт Трухильо; жители города откупились от разбойников, передав им серебра в слитках и индиго на сумму 16 тысяч пиастров.

Когда Ямайка превратилась в базу английских флибустьеров, испанцы уже почти не знали покоя: в 1659 году Кристофер Мингс ограбил Куману, Пуэрто-Кабельо и Коро на побережье Венесуэлы, захватив просто сказочные трофеи (по некоторым оценкам — до 500 тысяч фунтов стерлингов). Три года спустя Мингс устроил рейд на Сантьяго-де-Куба, захватив к тому же и семь испанских судов и причинив испанцам ущерб на миллион фунтов стерлингов, а еще через несколько месяцев разграбил и сжег Кампече в Мексике, захватив в качестве призов 14 кораблей, стоявших на рейде. Кстати, многострадальный Кампече подвергался нападению неоднократно: в конце 1660-х годов его разграбил и сжег дотла Льюис Шотландец, в 1672-м туда наведался Лоренс де Графф, а в 1685-м — Генри Морган.

Французские флибустьеры с Тортуги не отставали от британских коллег: в 1666 году Франсуа Олоне и Мишель Баск захватили и разграбили Маракайбо; Делиль со своими головорезами напал на Сантьяго де лос Кабальерос в испанской части Эспаньолы; в 1670—1680-х годах Лоренс де Графф и Мишель де Граммон устраивали рейды в Маракайбо, Кампече, Веракрус и Каракас.

Сломив сопротивление защитников города, пираты обрушивались на него, как саранча, являя собой орду озверелых грабителей. Только Бартоломью Робертс, любитель театральных эффектов, предварял этот грабеж торжественной церемонией: захватив какой-нибудь портовый городок, он сходил на берег в самом лучшем костюме, под звуки трубы и бой барабана, с развевающимся пиратским флагом и, подобно полководцу, ждал, когда местные власти вручат ему ключи от завоеванного города.

Немногочисленные города, основанные испанцами в Вест-Индии, казались флибустьерам сказочно богатыми. «На западном берегу <залива Маракайбо>, примерно в шести милях от входа в бухту, расположен город Маракайбо, — описывает Эксквемелин. — Вид у него

довольно приятный, потому что все дома выстроены вдоль берега и удачно расположены. Город густо заселен. Вместе с рабами в нем три или четыре тысячи жителей. Среди них 800 солдат — все испанцы. В городе есть церковь, четыре монастыря и госпиталь. Управляется город вице-губернатором, который подчинен губернатору Каракаса и входит в провинцию Каракас. Тамашние торговцы промышляют кожами и салом. У жителей много скота, а их плантации лежат милях в тридцати от Маракайбо, близ большого селения, которое называется Гибралтар. Эти плантации дают много какао и различные овощи и плоды, которыми снабжают город Маракайбо, поскольку земля там бедная и плохо родит. Каждый день из Гибралтара в Маракайбо отправляются барки, груженные лимонами, апельсинами, дынями и прочей снедью. В Маракайбо их нагружают мясом. В Гибралтаре нет ни коров, ни овец. Перед городом Маракайбо расположена прекрасная гавань, и там можно построить сколько хочешь кораблей, однако лес возят издалека». Добычей пиратов под командованием Олоне стали 20 тысяч реалов и 500 коров, полученных в качестве выкупа, а также большое количество рабов. Кроме того, они унесли из церкви статуи, колокола и картины, захватили разные корабельные принадлежности и перетащили всё это к себе на корабль. Часть домов и собор в Маракайбо сгорели дотла, от Гибралтара осталась одна зола. Тем не менее три года спустя Пьер Пикардиец, участвовавший в том набеге, а теперь входивший в команду головорезов Моргана, посоветовал генералу флибустьеров, потерпевшему ряд неудач в заливе Маракайбо, вновь посетить недавно разграбленный город. Совет оказался дельным: испанцы успели восстановить не только крепость (которую, кстати, пираты взяли без особого труда), но и былое благополучие: жители вновь уплатили выкуп в 20 тысяч пиастров и полтысячи голов скота, грабители захватили множество пленных и вновь сожгли Гибралтар.

Города обращались в пепелище, потому что постройки в них были в основном деревянные, хотя и возведенные основательно, из крепкого кедра: «...если загорался какой-нибудь проулок, то спустя полчаса он уже весь



был в огне, и от домов оставались одни головешки». Однако в условиях Карибского региона деревянные сооружения порой оказывались надежнее каменных: так, во время землетрясения 1692 года все каменные дома в Порт-Ройале были разрушены, тогда как часть деревянных домов, построенных еще испанцами, устояла, поскольку они имели менее жесткую конструкцию.

Странно, что никому из пиратских главарей не приходило в голову обложить богатый порт данью: взяв город, его варварски уничтожали. В Панаме, захваченной Морганом, были семь мужских монастырей и один женский, госпиталь, кафедральный собор и приходская церковь, украшенные картинами и скульптурами. В городе насчитывалось две тысячи отличных домов, с великолепными картинами внутри, конюшни, где содержались лошади и мулы для перевозки серебра. Вокруг цвели превосходные фруктовые сады. После пиратов «весь город превратился в кучу золы; уцелели лишь 200 складов и конюшни: они стояли в стороне. Все животные сгорели вместе с домами, и погибли много рабов, которые спрятались в домах и уже не смогли вырваться наружу. На складах пострадало много мешков с мукой, после пожара они тлели еще целый месяц». Так пишет Эсквемелин, очевидец и участник этих событий. Мишель де Граммон, захвативший Кампече, перед уходом решил отпраздновать День святого Людовика: пираты разожгли костер из ценного кампешевого дерева и сожгли дров на верных 200 тысяч эскудо. Либо в таком бессмысленном уничтожении ценностей сказывалась психология пиратов, привыкших жить одним днем, либо это был особый разбойничий шик, либо они конкурировали между собой\*, либо так велика была их ненависть к испанцам.

Мемуары очевидцев изобилуют описаниями жестокостей пиратов по отношению к пленным — мужчинам, женщинам, детям и старикам. С лицами духовного звания тем более не церемонились: когда в Панаме к

---

\* Один и тот же город каждый раз подвергался нападению новой команды: в июне 1676 года Маракайбо был вновь разграблен Коксоном, который в феврале 1680-го повторно захватил Портобело.

Моргану привели захваченных монахов-кордельеров\*, тот приказал их перебить, не желая даже выслушать от них ни единого слова. Пленные были частью добычи, их можно было использовать как заложников, продать в рабство или получить за них выкуп. Во время набегов на города количество пленных исчислялось сотнями, и мучения этих людей продолжались несколько недель — всё время пребывания пиратов, а то и больше, поскольку, если выкуп так и не был получен, разбойники забирали горожан с собой и высаживали на каком-нибудь острове.

Пленники постоянно страдали от голода: кормить их никто не собирался. Захватив Маракайбо, пираты Олоне удерживали полторы сотни белых мужчин и не менее пятисот женщин, рабов и детей. За две недели множество пленников умерли от голода: в городе было довольно муки, но пираты и для себя-то ленились печь хлеб, а уж для испанцев и подавно. Кур, овец, свиней и коров они перебили и съели, испанцам оставались ослы и мулы. Кто не хотел есть ослитину, умирал голодной смертью. Захватив Портобело, Морган тоже заставил пленных питаться кониной и ослиатиной, без хлеба и соли, запивая это мясо водой из луж. Раненым не было оказано никакой помощи, Морган цинично заявил, что «взаимный визг заменит им пластыри и мази для ран». В Панаме женщины с грудными детьми на коленях умоляли Моргана отпустить их на свободу, однако он отвечал, что ему нужны деньги, а без денег он никого не выпустит.

Спасаясь от голода, женщины добровольно шли к пиратам в любовницы. Правда, разбойникам их согласие и не требовалось: они брали женщин силой, а тех, кто сопротивлялся, убивали. «Пираты вытаскивали женщин из церкви, где они находились, чтобы якобы дать им возможность умыться, а потом делали что хотели: их истязали, били, морили голодом, подвергали различным пыткам. Морган как генерал должен, казалось бы, дать пример достойного обращения с пленницами,

---

\* Кордельеры — французское название монахов нищенствующего ордена францисканцев, подпоясывавших рясу веревкой (от *corde* — «веревка»).

однако он сам был не лучше других и, если привозили хорошенькую женщину, сразу же творил с ней всяческие бесчинства», — пишет Эксквемелин.

Он же рассказывает историю, которая могла бы послужить сюжетной линией для одного из бесчисленных романов о «джентльменах удачи». «Пираты, возвращавшиеся с моря, привезли с собой с островов Тобаго и Тавагилья группу пленных, и среди них была жена одного богатого купца, молодая и красивая. Я не стану описывать ее красоту, а только скажу, что и в Европе краше не было и нет никого. Ее муж отправился в Перу с товарами, и она скрывалась от пиратов со своими родственниками, пытаясь утаить свое добро. Как только ее привезли к Моргану, он тотчас же приказал отделить ее от ближних и поместить вместе с рабыней в особые покои, хотя эта женщина со слезами на глазах молила оставить ее вместе со всеми. Он приказал дать ей всё, что нужно, и послал ей к ужину блюда с собственного стола, хотя пищу ей и готовила рабыня. Сперва эта женщина сочла все эти знаки внимания проявлением благородного нрава Моргана, и она была очень удивлена этим и решила было, что пираты вовсе не такие злодеи, как о том ей говорили другие испанские женщины. <...> Морган каждый день заходил в церковь, где содержались пленники, и проходил мимо помещения, где находилась эта женщина, здоровался с ней и иногда даже занимал разговором (он довольно хорошо говорил по-испански). Морган обещал дать ее друзьям и родственникам свободу, — словом, всё шло, казалось бы, как подобает. Так продолжалось три дня, а затем он попытался ее обесчестить и предложил ей стать его наложницей, за что посулил разные драгоценности. Женщина эта была весьма добродетельна, она его поблагодарила и сказала, что находится в его власти; но сперва она думала, что он человек порядочный, и не предполагала, будто его благородству скоро придет конец; она сказала, что представить себе не может, как это у него появилась такая мысль, тем более что командиру столь сильного войска не следует подобные требования предъявлять к человеку, жизнь которого полностью в его руках. Эти слова не могли угасить всё более и более распялявшегося вождения Моргана,

он еще настойчивее стал добиваться своего, обещая ей возратить всё потерянное богатство, причем в драгоценностях, которые ей было бы легко сохранить. Но она отклоняла все его предложения со всей учтивостью, на какую только была способна. Однако Морган, не добившись ничего по-хорошему, решил применить силу, но она сказала, что достанется ему только мертвой. После этого она окончательно умолкла. В конце концов сопротивление этой женщины так разозлило Моргана, что он приказал перевести ее в другое помещение и запретил кому бы то ни было приходить к ней. Он приказал также отнять у нее платье и давать лишь столько пищи, чтобы она не умерла с голоду. Но она несколько от этого не опечалилась и проявляла такую же стойкость, моля Бога, чтобы он даровал ей силы выдержать издевательства Моргана. Но Морган обращался с ней невероятно жестоко под тем предлогом, что она якобы переписывается с испанцами и однажды будто бы послала к ним раба с письмом. Я никогда не предполагал, что женщина может вести себя с такой стойкостью; сам я ее не видел и не беседовал с ней, хотя изредка тайно приносил ей немного еды. Скажу еще, что она испытала затем много бед не только от врагов, но и от своих друзей. <...> У нее были друзья-монахи, и она попросила их заплатить за нее выкуп; однако монахи за деньги этой несчастной женщины выкупили своего собрата; ей не удалось отправить и рабов с письмом: Морган перехватил письмо и рабов увез с собой на Ямайку. Но пираты всё же узнали, что деньги на выкуп дала эта женщина, и отпустили ее, а монаха схватили».

Деньги решали если не всё, то очень многое: в 1697 году флибустьеры захватили Картагену и получили с ее жителей выкуп, пообещав взамен воздержаться от бесчинств. Тем не менее нескольких девушек изнасиловали. Их родственники набрались храбрости и пожаловались командирам флибустьеров. Обоих преступников схватили, привели на военный суд, наскоро образованный из пиратов, который приговорил их быть расстрелянными, что, несмотря на ходатайство самих обиженных, было немедленно исполнено на глазах у всех горожан. Однако такие случаи были единичными; пиратам нуж-

но было получить деньги как можно быстрее, а жители городов отнюдь не были расположены немедленно расстаться со своими кровными.

Установив сумму выкупа (за жизнь пленных и за сохранность города, под угрозой его сожжения), пираты методично выколачивали деньги из несчастных, находившихся в их власти, подвергая их самым жестоким пыткам. Франсуа Олоне прославился своей неслыханной жестокостью: на некоторых гравюрах изображено, как он вырывает сердце у пленного испанца, чтобы зажарить и съесть, или заставляет несчастного пленника бежать вокруг дерева, к которому прибиты его собственные кишки, подгоняя его горячей головней. Приватирьы Моргана прижигали тела своих жертв запальным фитилем, отсекали им руки и ноги, чтобы те рассказали, куда спрятали свои богатства. Их растягивали на дыбе, забивали до смерти, привязывали между пальцами зажженные лучины, стягивали голову веревкой, пока глаза не вылезали из орбит, распинали нагих и жгли головешками, прижигали подошвы ног, медленно вешали. Рабов, отказывавшихся доносить на своих хозяев, изрубали на куски (впрочем, многие невольники, стремясь отомстить своим хозяевам, с готовностью оговаривали их перед пиратами, чтобы насладиться их мучениями). «В то время как часть пиратов грабила на море, остальные грабили на суше: каждый день из города <Панамы> выходил отряд человек в двести, и когда эта партия возвращалась, ей на смену выходила новая; все они приносили большую добычу и приводили много пленников, — рассказывает Эсквемелин. — Эти походы сопровождались невероятными жестокостями и всевозможными пытками; чего только не приходило в голову пиратам, когда они допытывались у всех без исключения пленников, где спрятано золото. Пиратам удалось отыскать где-то за городом одного старика. На бедняге были отличное платье и шелковые штаны, и на поясе у него висел ключ из чистого серебра. Пираты спросили у него, где тот сундук, от которого этот ключ. Он ответил, что у него нет никакого сундука и что вообще нет у него ничего, что можно было бы открыть этим ключом. Пираты не могли добиться от него никакого признания и избili

так, что вывихнули обе руки, его глаза вылезли наружу, словно яйца. Поскольку он продолжал отпираться, его привязали за половой орган и стали снова бить; один из пиратов отрезал ему нос, другой ухо, третий подпалил кожу; вряд ли можно было обращаться с человеком более жестоко. В конце концов, когда он уже потерял дар речи и пиратам надоело его мучить, беднягу отдали на растерзание негру, который пронзил его копьем». Женщин подвергали пыткам редко, но бывало и такое: Джон Стил, участвовавший в походе Моргана на Портобело в 1668 году, свидетельствовал, что одну женщину посадили обнаженной на раскаленный камень, пытаясь, где спрятаны ее богатства.

Издываясь над пленными, выбивая из них деньги и ценности, пираты пытались вознаградить себя за те лишения, которые претерпевали сами во время похода. Морган первым предпринял многодневный переход по суше в надежде сорвать большой куш (прежде пираты ограничивались набегами на прибрежные города и поселки). Удачное нападение на Пуэрто-дель-Принсипе, находившийся в центре Кубы, вдали от берегов, а потому еще ни разу не подвергавшийся атакам морских разбойников, окрылило Моргана и толкнуло на новые «подвиги». Во время похода из крепости Рио-де-Чагре на Панаму 1200 пиратов, мучимые голодом, ели даже кожаные мешки из-под хлеба и мяса: кожу размачивали в воде, потом опалили на огне, чтобы удалить щетину, резали на куски и жевали. К исходу шестого дня пираты оголодали уже настолько, что ели листья, семена деревьев или траву. Когда на заброшенной плантации им попалась хижина, набитая маисом, ее разнесли в щепы, а маис ели прямо из горсти. Уже вблизи Панамы они набрели на пасущееся стадо: скотину тотчас перебили и накиннулись на сырое мясо.

По возвращении в Чагре (с богатой добычей) большая часть раненых пиратов умерла от голода, здоровые же пробавлялись только птицами, питающимися падалью, в том числе и человеческими трупами, «которых испанцы называют гальинакос». По словам Эсквемелина, эти птицы летели за пиратами на всем их пути к Панаме. Испанцы научились узнавать по ним о прибли-

жении пиратов и, если замечали в воздухе этих птиц, предупреждали друг друга о появлении врага.

Раненые были обречены: от сырого нездорового воздуха начиналось воспаление, переходившее в смертельную болезнь (надо понимать, что никаких антисептических средств пираты не знали). Еще одной напастью была дизентерия — самое распространенное заболевание на Антильских островах, что неудивительно, поскольку никакие санитарные нормы при приготовлении пищи и в особенности напитков не соблюдались. Кроме того, во время переходов по суше пиратам приходилось вступать в схватку с силами природы: животный и растительный мир Карибского региона порой встречал непрощенных гостей очень враждебно.

Европейцы в особенности страдали от кровососущих насекомых — москитов, которые, казалось, слетались тучами именно затем, чтобы поживиться за их счет. К тому же они постоянно зудели, что сильно действовало на нервы. Кровососов было несколько видов, от крошечных до огромных. Мелкие москиты летали бесшумно, но жалили сквозь одежду. Ветками их было уже не отогнать; отправляясь в заросли, приходилось намазываться специальным жиром, а в хижинах жечь табак или какие-нибудь пахучие травы. На счастье, их сдувало ветром, а первые холода прогоняли вовсе. Места укусов красных комаров покрывались маленькими струпьями, как после «дурной болезни». (Чтобы уберечься от этих насекомых, индейцы строили свои дома прямо на деревьях, растущих в воде.) Насколько опасными могли оказаться укусы, видно из воспоминаний Клода де Форбена, в которых есть такой эпизод: находясь на Сан-Доминго, он вместе с судовым священником устремился вдогонку за кайманом. Кайман скрылся в зарослях деревьев, растущих из воды, а на последовавших за ним незадачливых охотников набросились тучи москитов. Бедного монаха, на котором была только одна ряса на голое тело, искусили так, что он весь распух и испытывал нестерпимую боль. Форбен доставил его в лагерь, где горе-охотника в качестве лечения растерли водкой; две недели он не вставал с постели. Форбен же, который был одет гораз-

до тщательнее, отделался лишь несколькими укусами в лицо и руки.

«Есть тут и пауки, до невозможности отвратительные на вид, — сообщает Эксквемелин, описывая остров Эспаньола. — Их тело размером с яйцо, ноги не меньше, чем у небольших крабов, и волосатые. У них множество зубов черного цвета, не меньше, чем у кроликов. Кусаются они чрезвычайно больно, но не ядовиты. Эти пауки селятся обычно на крышах домов. В зарослях камышей близ воды можно встретить тысяченожек, по-латыни они называются сколопендрами. Тысяченожки очень похожи на скорпионов, но хвоста у них нет. Если вас укусит скорпион, то вам уже ничто не поможет, если же сколопендра, то место укуса распухнет, и затем опухоль пройдет сама собой... Таким образом, — оптимистично заключает он, — на острове нет таких тварей, которые были бы очень вредны для человека».

Однако комары были разносчиками малярии, в особенности в болотистых местностях.

Эта болезнь характеризуется сменой острых приступов лихорадки (первичная атака) безлихорадочными периодами. Недолеченные больные, испытав облегчение после исчезновения симптомов, через одну-две недели вновь начинали то дрожать в ознобе, то гореть в жару, мучиться от головной боли, рвоты и поноса, испытывать слабость и боли в мышцах, и так на протяжении двух-трех месяцев.

Когда Уильям Дампир заболел, находясь в джунглях, ему предложили два лекарства: «Туземцы сказали, что лучшее средство для лечения этой лихорадки — выпить разведенное в воде яичко или мошонку аллигатора, предварительно стертые в порошок (у них их четыре, по одной у каждой лапы, под кожей)». Дрожа в лихорадке, впадая порой в бредовое состояние, флибустьер барахтался в болоте в поисках аллигатора. К счастью для Дампира, аллигаторы там не водились. На берегу моря его стали лечить другим способом: «...меня закопали по самую голову в горячий песок, я выдерживал это с полчаса, после чего меня выкопали и уложили потеть под брезентом. Я сильно потел всё то время, пока сидел в



песке, и, похоже, мне пошло это на пользу, поскольку уже очень скоро мне стало лучше».

Впрочем, от малярии было и более действенное лекарство — хинин, получаемый из коры хинного дерева. Первым его описал испанский историк, миссионер-иезуит Бернабе Кобе, он же и привез драгоценное лекарство, получившее название «иезуитская кора», в Европу в 1632 году.

А вот средства от желтой лихорадки найти не удалось, и ее лечили кто во что горазд, например настоем из стружек гваякового дерева (его использовали и при лечении венерических заболеваний). Эта тяжелая болезнь, способная убить человека за неделю\*, сопровождавшаяся кровотечениями изо рта, желудка и кишечника, поражением печени и почек, а также желтухой, стала своего рода карой работорговцам, поскольку была завезена из Африки в трюмах невольничьих кораблей. Европейские медики утверждали, что проникновению этого недуга в организм способствуют неумеренное употребление алкоголя, чревоугодие, тяжелый физический труд, сопровождающийся обильным потоотделением, жгучее солнце и грозы. Таким образом, пираты как будто делали всё, чтобы заболеть этой болезнью. Однако примечательно, что на Тортуге заболеваний желтой лихорадкой отмечено не было.

Зато там подстерегали иные опасности. «Дерево манценил растет у самого берега, его ветви иногда свисают до самой воды, — рассказывает Эксквемелин. — Плоды этого дерева такие, как у яблони ранет, но очень ядовитые: кто съест такое яблочко, у того начинается жар и одолевает страшная жажда, а цвет кожи меняется. Любая рыба, отведавшая этот плод, тоже становится ядовитой. Его сок похож по цвету на инжирное молоко. И стоит лишь дотронуться до дерева, как на теле сразу по-

---

\* В 1697 году Пуанти, разграбивший Картахену, возвращался во Францию с богатой добычей, однако экипажи его кораблей начала косить желтая лихорадка. Флотилии удалось увернуться от англо-голландской эскадры, в руки англичан попал только один флейт — госпитальный. Находившиеся на нем больные заразили всю эскадру. Это была самая ужасная эпидемия за всю историю морского флота: англичане потеряли 1300 матросов, шесть капитанов и адмирала, у голландцев выжил лишь капитан.

являются жгучие пузыри, причиняющие сильную боль. Я испытал это на себе, когда однажды обломил веточку манценила, чтобы отогнать комаров. Несколько дней кожу отчаянно жгло, всё лицо покрылось пузырями, и почти три дня я ничего не видел».

Непроходимые леса, топкие болота, ядовитые растения, дикие звери... Если впереди брезжило сияние золота, пираты были готовы идти за ним, преодолевая любые преграды, «ведь для пиратов не существует неудобств». Голод и лишения только подогревали их боевой дух: они рвались в сражение, «будто на свадьбу», надеясь отобрать съестное и нужные вещи у врага. Оказавшись в трудной ситуации, перед лицом превосходящих сил противника, Морган велел произвести раздел уже захваченной добычи, чтобы каждый защищал свою долю: он знал, что за свое добро пираты будут драться, как львы.

Пираты были отличными солдатами, храбрыми и умелыми в бою. У каждого были при себе ружье, два пистолета и острый палаш, на боку патронташ с порохом на 30 зарядов. В рукопашных схватках они часто использовали пику, в том числе как метательное оружие. Кроме того, пика позволяла избегать опасного сближения со шпагами офицеров. Они никогда не теряли присутствия духа. Так, во время нападения Олоне на Маракайбо испанцам удалось заманить пиратов в болото, однако те не растерялись — стали рубить саблями сучья и устилать ими дорогу, чтобы не завязнуть в трясине. В лесу их ждало новое препятствие: испанцы повалили большие деревья, устроив засеки, и вели из-за них огонь. Тогда они предприняли ложное отступление, чтобы выманить врага из укрытия. Прием сработал, и пираты, внезапно повернув назад, перебили всех испанцев до единого. После этого нашествия испанцы выстроили в Маракайбо крепость и новая флотилия флибустьеров была встречена сильной пушечной пальбой. Пираты, однако, спокойно высадились на берег под градом ядер и картечи; эта дерзость настолько ужаснула испанцев, что они бежали без боя.

Капитан пиратов был прежде всего военачальником, и его талант тактика в полной мере раскрывался в сра-

жениях на суше. Вот, например, как разворачивались события во время взятия Морганом Портобело (на Панамском перешейке) в 1668 году.

Оставив несколько человек на кораблях, он сел со всеми прочими на мелкие суда, чтобы ночью незаметно высадиться в гавани. Четыре человека сняли часового и вывели у него все нужные сведения. Первый из двух фортов удалось взять очень быстро благодаря неожиданности нападения. Всех пленных заперли в форте и взорвали его, бросив факел в пороховой погреб. Губернатор города открыл по пиратам сильный огонь из другого форта. Его штурм продолжался от зари до полудня — безрезультатно. Ворота форта были сделаны из цельного железа, осажденные осыпали штурмующих камнями и горшками с порохом. Тогда Морган прикрыл своих людей живым щитом из монахов и монахинь, согнанных из окрестных монастырей, а также из женщин и детей, приведенных из другой крепости, и погнал их на стены по приставным лестницам. Тем временем меткие стрелки из числа пиратов выбивали испанских канониров. Губернатор, отринув всяческое человеколюбие, велел вести огонь по флибустьерам, однако пострадали от этого лишь мирные жители; пираты же взбежали на стены и стали бросать в испанцев глиняные ядра, начиненные порохом, а потом перешли в рукопашную и изрубили всех до единого, включая губернатора. Морган овладел обеими крепостями с четырьмя сотнями пиратов и без пушек. Генерал-губернатор Панама Хуан Перес де Гусман, долгое время сражавшийся во Фландрии, был поражен доблестью флибустьеров и подумал, что они использовали какое-то особенное оружие. Он отправил к Моргану разные припасы и попросил прислать образчик его оружия. Предводитель пиратов вручил посланному пистолет и несколько пуль, передав генерал-губернатору просьбу хранить этот образец в течение года, после чего он лично явится в Панаму и продемонстрирует его употребление. Гусман возвратил подарок, сказав, что не испытывает недостатка в подобном оружии.

Бой в чистом поле напоминал сражение регулярных армий.

Морган сдержал слово и явился к Панаме. Прежде чем ввязываться в драку, он направил отряд из полусотни человек для захвата «языков» и сбора разведанных. Завидев башни Панамы, пираты трижды произнесли слова заклятия (любопытный ритуал) и, расположившись лагерем, стали бить в барабаны, трубить в трубы и махать флажками. Вокруг пиратского бивака выставили караулы, и каждый знал, что ему делать в случае ночного нападения испанцев. Наутро Морган выстроил свой отряд в боевой порядок и повел вперед под барабанный бой и с развевающимися знаменами. Им навстречу выступили испанские силы, состоявшие из двух эскадронов конницы (400 всадников), четырех батальонов пехоты (две тысячи человек), двух тысяч быков, шестисот индейцев, негров и мулатов. Морган разделил свой отряд, состоявший из 1200 пиратов, на три батальона, выставив вперед две сотни французских буканьеров — прекрасных стрелков. На этот авангард помчалась испанская конница, но буканьеры остановили ее меткими залпами. Пехота попыталась прийти коннице на помощь, но ее обстрелял другой пиратский отряд. Тогда испанцы выпустили с тыла быков, но пираты мгновенно перестроились: пока одни отбивали атаки спереди, находившиеся в арьергарде замахали флажками и дали по быкам два залпа, обратив их в бегство. Бой продолжался примерно два часа, испанская конница была разбита наголову, пехота же, не получая приказов, выстрелила из мушкетов, бросила их и побежала. Захваченный в плен командир кавалерии сообщил, что на дороге, по которой должны были пройти пираты, устроены редуты с пушками; Морган приказал двигаться по другой дороге. Велев протрубить сбор, он подсчитал потери. Оказалось, что среди пиратов убитых почти не было, а ранено всего несколько человек, меж тем как испанцы потеряли только убитыми 60 человек, помимо раненых и пленных.

Если во время морских сражений численный перевес чаще был на стороне пиратов, на суше оказывалось наоборот. Так, 90 пиратов на трех каноэ осмелились подойти к городу с гарнизоном в 800 человек, расположенному в сорока милях от побережья Никарагуа, разграбить его под покровом ночи и сбежать вместе с добычей.

В таких случаях пираты нередко пускались на хитрость, скрывая свое истинное лицо. В апреле 1683 года пиратская флотилия из двенадцати судов под командованием Ван Хорна и Де Граффа подошла к Веракрусу. В городе находился гарнизон в три тысячи солдат, порт обороняла цитадель Сан-Хуан де Улуа с шестьюстами защитниками и шестьюдесятью пушками, в любой момент на помощь могло прийти подкрепление в 15 тысяч солдат, и у 1200 пиратов не было бы никаких шансов на спасение. Однако вожаки флибустьеров узнали, что в городе ждут прибытия двух кораблей из Венесуэлы с грузом какао. Восемь сотен пиратов погрузились на два лучших парусника и объявились в виду Веракруса. Губернатор поддался на обман, и на рассвете 18 мая флибустьеры хлынули в город, не оказавший никакого сопротивления; к полудню он был захвачен, самые знатные жители, включая губернатора, взяты в заложники, а добыча, включая около тысячи рабов, оказалась одной из самых больших за всю вторую половину XVII века.

Потери во время пиратских рейдов тоже были несоизмеримы: 380 пиратов Олоне перебили не менее 500 испанцев, потеряв всего 40 человек убитыми и три десятка ранеными. Правда, во время штурма баррикад в городах пираты теряли намного больше людей, но и это их не останавливало.

«Они сильны — тем больше мы захватим добычи, если победим их» — такова была логика Олоне. Однако эти доводы он подкреплял другим весомым аргументом: «Я хочу предупредить вас, что того, кто струсит, я тотчас зарублю собственной рукой». Пираты хорошо знали своего вожака и понимали, что это не пустые слова.

С похожими словами обратился к своей команде Генри Морган: даже самые отчаянные пираты пришли в ужас, узнав о его планах штурмовать с небольшими силами (460 человек) крупный город Портобело, считавшийся, наряду с Гаваной, самым укрепленным в испанских владениях: два почти неприступных форта оборонял гарнизон в 300 человек, а сами жители (400 семейств) славились как отважные воины. «Хотя число наше слабо, но дух силен; чем меньше нас, тем мы будем действовать согласнее и тем большая часть добычи

достанется на долю каждого», — изрек Морган. Он знал, на каких струнах человеческой души следует играть: именно надежда на большое и скорое богатство вдохнула тогда мужество в пиратские сердца. Испанцам же мешала боязнь расстаться с этим богатством: во время штурма Портобело жители, вместо того чтобы защищаться, старались припрятать хотя бы часть своего имущества, бросая золото и драгоценности в колодцы и зарывая добро в землю\*. Адмиралы и губернаторы не вступались за своих сограждан, пока не были затронуты их личные имущественные интересы.

Вольтер в книге «История Карла XII, короля шведов» писал, что если бы среди пиратов нашелся гений, способный объединить их разрозненные силы, они захватили бы Америку от Северного полюса до Южного и произвели бы переворот в политике: «Это были отчаянные люди, известные подвигами, которым не хватало только честности для того, чтобы считаться героическими». Но на самом деле вожаки пиратов не имели никаких политических амбиций, им не нужна была власть над миром, и очень часто люди, годами державшие в страхе население целого региона, с готовностью принимали губернаторские должности или довольствовались положением богатых плантаторов, обеспечив себе благополучие и благосостояние.

### *Деньги на бочку!*

*Судовладельцы, поставщики, команда. — Договор о паевом участии. — Каперский патент в Европе и Америке. — Реализация приза. — Дележ добычи флибустьерами. — Пиратские клады. — Политика и экономика*

*— И это всё? — в голосе бородача звучала угроза.*

*— Всё, — коротко ответил Шотландец, всем своим*

---

\* Довольно часто такая тактика приносила свои плоды, и далеко не все пиратские набеги оказывались удачными. Так, когда Олоне после изнурительного перехода захватил город Сан-Педро в Мексике, сломив ожесточенное сопротивление испанских солдат, оказалось, что большинство жителей уже сбежали, успев припрятать свое добро. Сдады пират, растерявший свои силы, сжег город и вернулся к морю.

видом давая понять, что разговор окончен. Но бородач не унимался:

— И вот за это я проливал свою кровь?

— Слушай, Джо, — не выдержал Шотландец, — за свою пролитую кровь ты уже получил двух негров, а твоя доля не меньше других.

— Ха! За этих полудохлых негров и полицены не выручишь, если не помрут по дороге! А где доля Джонни? Она тоже мне причитается!

— И давно это Джонни назначил тебя своим душеприказчиком? — съехидничал Шотландец. Но ему не следовало язвить: бородач взорвался, как пороховая бочка.

— Да мы с Джонни всю жизнь не разлей вода! — заревел он медведем. — Он умер у меня на руках!

— Я могу подтвердить! — поднял руку угрюмый верзила, стоявший в задних рядах.

— И я! И я! — послышались голоса.

— Джонни сорвался с мачты в самом начале похода! — возвысил голос Шотландец, перекрывая поднимающийся гвалт. — Он не участвовал в боях! Его долю поделили на всех! Хотите — скиньтесь по реалу и верните ему наследство!

Мгновенно наступила тишина.

— По реалу, — недобро усмехнулся бородач. — Щедро. Нам обещали по тысяче фунтов, а это, — он взвесил в руке небольшой кожаный мешок, — потянет в сто раз меньше. Где же всё то, что везли две сотни мулов? Уж не в каюте ли капитана?

— Правильно! — крикнул кто-то из задних рядов, и его тотчас поддержали другие: — Пусть покажет!.. Делить всё заново!.. По законам Братства!.. Обман!.. Долой!..

Шотландец и второй квартирмейстер встали спиной к спине, заняв круговую оборону. Толпа обступала их всё теснее.

Три выстрела в воздух остановили ее. Головы, как по команде, повернулись на звук. Поволновавшись, людская масса расступилась, однако подошедшие — группа из пяти человек — не спешили заключить себя в ее объятия.

— В чем дело? — коротко осведомился невысокий человек в шляпе с пером и с золотой цепью на шее.

— Команда недовольна, — растягивая слова, ответил Шотландец (с какой стати ему одному отдуваться?).

— Где деньги, капитан? — подал кто-то голос из толпы. — Где наши деньги?

Снова зашумел людской прибой, собираясь в грозную и мощную волну, но капитан остановил ее вопросом:

— Вы считаете, что их взял я?

Пираты замялись. Прямо бросить обвинение не решился никто: чем черт не шутит, вдруг и вправду всё верно? А тогда...

— Я видел, как свозили тюки на флагманский корабль! — выкрикнул бородач с решимостью человека, которому нечего терять. — И все видели!

— Да, свозили, — капитан посмотрел на него в упор серыми, холодными глазами. — Какао, индиго, кошениль, всякое барахло. Можно выгрузить и поделить, и пусть потом каждый сам меняет свои две горсти на звонкую монету.

Пираты смущенно переминались с ноги на ногу, борясь с сомнениями, украдкой перешептывались друг с другом.

— Так что? — возвысил голос капитан. — Выгружаем или идем завтра на Ямайку?

— На Ямайку! На Ямайку! — зашумели сзади.

— Выгружаем! — рявкнул вдруг бородач. И вновь наступила тишина.

Капитан выждал немного.

— Это ваше решение? — уточнил он.

— Да... Да! — сначала неуверенно, а потом всё больше воодушевляясь, закричали отовсюду. — Делим всё здесь!

— Ну что ж, — сказал капитан, жестом успокоив одного из своих помощников, пытавшегося что-то возразить. — Солнце уже садится. Выгружать начнем на рассвете. Кто будет надзирать за грузом?

— Шотландца долой! — тотчас крикнул бородач Джозеф. — Выборы!

— Выборы! — подхватили все.



*Шотландец и его напарник не спеша покинули свое место и отошли в сторону.*

*— Хорошо. Жду их на борту. — Капитан повернулся на каблуках. — Как стемнеет — снимаемся с якоря, — негромко сказал он помощнику, когда они шли к шлюпке.*

Прежде чем заняться отъемом денег на море, следовало найти деньги на суше, чтобы вложить их в покупку и оснащение корабля, а также приобретение каперского патента.

Деньги... Вопрос о тогдашнем «курсе валют» нельзя обойти стороной. Мы уже говорили о серебряных релах и пиастрах, имевших хождение в Вест-Индии. Основной золотой монетой Священной Римской империи германской нации (существовавшей в XVII веке на территории современных Германии, Австрии, Швейцарии, Северной Италии, части Бельгии) был дукат весом около 3,5 грамма, а основной серебряной — талер весом 29,23 грамма. Талер занимал доминирующее положение в международной торговле; в Испании его называли талеро, в Южных Нидерландах — дальд्रे, в Соединенных провинциях и нижнегерманских землях — даальдер, в Скандинавии — далер, в Англии, а затем и в ее североамериканских колониях — доллар. При этом собственная монета того же типа в Англии называлась кроной. Основной денежной единицей Нидерландов был серебряный гульден, немного уступавший по весу германским талерам. Гульдены в Голландии и дукаты в Северной Италии именовали также флоринами, по названию серебряной и золотой монеты, чеканившейся в XIII—XVI веках во Флоренции, а потом получившей хождение и в других странах Европы. Во Франции времен Людовика XIII чеканили серебряный экю весом 27,45 грамма, равнявшийся трем ливрам или 60 су; золотой луидор, весивший 6,75 грамма, равнялся десяти ливрам. В Англии считали деньги в шиллингах; во времена Елизаветы I шиллинг весил 6,22 грамма (содержание серебра — 5,75 грамма) и состоял из 12 пенсов; 20 шиллингов составляли фунт стерлингов. Таким образом, один гульден можно приравнять примерно к

трем ливрам, пяти реалам или шести шиллингам, фунт стерлингов стоил примерно четыре экю или 12 ливров, а 16 реалов — десять ливров или два дуката (дублон). Кстати, в пересчете на современные деньги ливр стоит примерно 50 евро, а дублон — 285 евро.

В Испании в 1588 году стоимость корабля определялась из расчета 871 реал (79,2 дуката) за тонну водоизмещения, но технический прогресс помог удешевить производство, и во второй половине XVII века затраты на новый галеон составляли уже 40—50 дукатов за тонну. В Англии в XVII веке снаряжение каперского судна обходилось в тысячу фунтов стерлингов, во Франции в начале XVIII века — порядка 30 тысяч ливров (при среднем жалованье ремесленника в 15 ливров в месяц), в общем, деньги немалые. Поэтому в Европе капитаны-корсары редко были собственниками кораблей; они либо ходили на судах, принадлежащих королю, торговым компаниям или богатым судовладельцам, либо покупали судно в долг в счет будущих барышей, но это было весьма рискованно: в первой трети XVII века ростовщики ссужали деньги на вест-индские предприятия под 50 процентов, и при таком раскладе шансы угодить в долговую яму были очень велики. В Вест-Индии в этом плане было проще: в конце концов, корабль можно было попросту «угнать». Ярким примером бесконечного везения служит Мишель де Граммон: находясь на Антильских островах, он прокутил и промотал значительную сумму денег, чем, по мнению начальства, запятнал честь офицера королевского флота, а потому был разжалован. Рисковый Де Граммон поставил на карту всё, что у него оставалось, — две тысячи ливров, а выиграл такую сумму, что смог оснастить на эти деньги пятидесятипушечный корабль, на котором и начал независимую карьеру «пенителя морей».

В Соединенных провинциях в 1621 году была основана нидерландская Вест-Индская компания. В течение первых пяти лет правительство предоставило ей вооружение на 200 тысяч гульденов, а также около двух десятков военных кораблей. Пайщиками компании являлись не только богатые купцы, но и дворяне, ремесленники, пасторы и даже прислуга — все, кто мечтал обогатиться

за счет заморского грабежа и торговли; размеры взносов колебались от 50 гульденов до 36 тысяч. С 1621 по 1636 год компания снарядила и отправила в Америку 806 кораблей и 67 тысяч человек; за это время ее каперы захватили в Атлантике 547 испанских и португальских судов. Продажа их грузов в Голландии принесла 30 миллионов гульденов дохода. Самая большая добыча в Карибском бассейне досталась в 1628 году Питу Хейну: 15 кораблей, нагруженных золотом и серебром, общей стоимостью 11 миллионов флоринов. Эти деньги были потрачены на содержание всей голландской армии на протяжении восьми месяцев. Снаряжением каперских кораблей занимались и негоцианты Нового Амстердама (ныне Нью-Йорк): в 1646 году они израсходовали 13 тысяч гульденов на подготовку экспедиции Абрахама Блаувельта, промышлявшего у берегов Америки\*.

Французский король Людовик XIV старался поставить корсаров на службу государству, а потому снаряжал их корабли за казенный счет. Фаворитка короля госпожа де Монтеспан оснастила на свои средства три корсарских корабля, и доходы от захваченной ими добычи пошли в пользу внебрачного королевского отпрыска, который впоследствии стал адмиралом Франции под именем Луи Александра де Бурбона, графа Тулузского. В портовом Шербуре почти все жители составляли «заговор судовладельцев», оснащая корсарские суда. Во избежание злоупотреблений судовладелец должен был внести залог в 15 тысяч ливров — из этой суммы при необходимости покрывали ущерб, нанесенный корсаром кораблям своей или нейтральной державы. Зато король платил судовладельцам по 500 ливров за каждую пушку с захваченного неприятельского корабля.

В Англии малые суда часто принадлежали одному человеку, большие имели двух-трех совладельцев-пайщиков. Оборотистые арматоры выдавали акции своим поставщикам. После того как король Яков I в 1603 году объявил каперство вне закона, в рейдах участвовали

---

\* После заключения мира между Голландией и Испанией в 1648 году Новый Амстердам перестал привечать Блаувельта. Он перебрал свои трофейные корабли в Ньюпорт на Род-Айленде, где его команда перегрызлась из-за добычи.

капитаны на собственных кораблях, делясь добычей только со своей командой. Такие капитаны, владельцы кораблей, например Кристофер Ньюпорт, получали сверхприбыли, избегая налогов и провоза товары контрабандой.

Погреть руки на морском промысле старались все, кто был так или иначе причастен к снаряжению экспедиций. «По прибытии в Дюнкерк я обнаружил невысказанный беспорядок на королевских складах: там не хватало всего, что нужно для оснащения судна, — вспоминает в мемуарах Клод де Форбен о подготовке к затяжному корсарскому рейду в 1706 году. — Имелись только дурные паруса; всё оружие валялось вперемешку; большинство сабель были без ножен и затупились; порох был не лучше остального. А ведь эскадра должна была состоять из восьми кораблей, и время поджигало. Я не знал, за что приняться. Мне пришлось тысячу раз поругаться с интендантом, смотрителем и складским сторожем; с огромным трудом я вывел-таки эскадру в море. Для начала я рассортировал оружие: ружья разложил по калибрам, отобрал сабли, которые еще могли послужить, и велел купить новые взамен недостающих, а также хорошего пороха. Чтобы раздобыть паруса, я попросил шевалье де Ланжерона, командующего королевскими галерами, засадить за работу всех каторжников, на что он любезно согласился, так что очень скоро я получил всё нужное. Вместо пива, которое обычно выдают команде, я велел запастись вином. Интендант и смотритель пожаловались министру, но я оправдался перед ним, сообщив о воровстве маркитантов; наконец мы подняли паруса».

Капитану, имеющему дело с частными поставщиками, тоже приходилось держать ухо востро. Некоторые капитаны сами занимались поставкой провианта на борт, наваривая на этом неплохие барыши; эта практика прекратилась во Франции в 1669 году, когда государственный министр Жан-Батист Кольбер назначил главного интенданта, занимавшегося вопросами снабжения. А вообще, как мы еще увидим, каждая сторона стремилась обмануть другую: судовладельцы — капи-

тана, поставщики — судовладельца, капитан — и тех и других да еще и поживиться за счет экипажа.

Набрать команду не составляло труда: в портовых городах было много опытных моряков, а ходить на корсарском судне было выгоднее, чем служить в военном флоте, ловить рыбу или перевозить грузы. Матрос военно-морского флота в Голландии получал в 1630 году 30 гульденов в месяц. Эта сумма не менялась в течение следующих семидесяти пяти лет. Долгосрочный контракт был исключением из правил. Безработица грозила не только матросам, но и лоцманам, судовым врачам, боцманам, даже капитанам. Судовладелец получал с денег, вложенных в торговое или рыболовецкое судно, прибыль в 100 и более процентов, а команда жила на грани нищеты. Положение английских, французских и баскских рыбаков отличалось лишь в мелких деталях. В мирное время можно было наняться и на судно, принадлежащее иноземной державе; по правилам, действовавшим во Франции, экипаж корсарского судна мог на треть состоять из чужеземцев.

Перед отправлением в поход заключали договор: с одной стороны, это было соглашение между владельцами судна (французы называли их «буржуа») и экипажем, а с другой — между членами команды, которую называли «обществом». Под членами «общества» понимали всех взрослых дееспособных мужчин, обладающих собственным оружием (последнее условие касалось флибустьеров, у которых не было разграничения на матросов и солдат). Мальчикам (на корабль брали детей начиная с девяти лет) платили половину доли взрослого, однако они не получали денег на руки, поскольку заработок выплачивали их хозяевам — плантаторам, купцам или флибустьерам, которые поручали участникам похода забрать их часть добычи.

На время рейда, совершаемого несколькими судами, заключался общий договор, подписываемый всеми капитанами и уполномоченными команд (обычно это были квартирмейстеры).

Заключать «трудовое соглашение» перед выходом в море было давней морской традицией, и в этом плане флибустьеры не изобрели ничего нового. Англича-

не называли это соглашение *agreement*, французы — *chasse-partie*.

В Европе на корсарском судне команда получала одновременно и жалованье, и часть добычи. Матросы подписывали с капитаном и представителями судовладельцев договор — *charte-partie*, в котором, в частности, оговаривались правила распределения добычи. Однако во время рискованных экспедиций в Америку, вплоть до возникновения французских и английских колоний, команда, набранная в европейских портах, обычно не получала жалованья, и платой ей становилась только часть добычи. С зарождением флибустьерства на Антильских островах этот обычай сохранился, только *charte-partie* превратилась в *chasse-partie* — от слова *chasse* — «охота», «преследование».

Эти соглашения, в которых устанавливались также правила поведения на корабле во время рейда, в Америке носили частный характер, их практически никогда не заверяли официально, как в Европе. В британских архивах сохранились два таких договора. Один был заключен командой Томаса Тью в 1692 году, другой — командой Уильяма Кидда в 1696-м. Но даже без заверения такой документ имел законную силу. В 1663 году Адмиралтейский суд Ямайки рекомендовал вывешивать текст соглашения, написанный четко и понятно, на грот-мачте, чтобы ни один офицер, матрос или солдат не мог сослаться на его незнание.

Европейские «буржуа» чаще всего были купцами, американские — плантаторами, чиновниками, даже губернаторами. Все губернаторы Тортуги с 1648 по 1675 год являлись владельцами флибустьерских судов: Франсуа Левассеру принадлежал корабль капитана Робера Мартена (1648—1652), шевалье де Фонтене — корабль под командованием одного из его заместителей (1652—1654), Дешану дю Россе — «Тортуга» капитана Антуана Дююи (1660—1662), а д'Ожерон совместно с двумя купцами с Тортуги и капитанами Требютором и Гасконцем владел двумя судами, на которых два этих флибустьера ходили в 1669 году. Система совместной собственности была распространена и на Ямайке: в 1676 году корабль Джона Коксона принадлежал ему са-

мому, купцу Пембертону из Порт-Ройала и полковнику Биндлоссу — плантатору, купцу и члену колониального совета.

Пусть владелец судна лично не участвовал в предприятии, но его права на корабль сохранялись даже в том случае, если команде приходилось покинуть судно и продолжить плавание на другом корабле. Например, в 1670 году капитан Терстон пересел с корабля «Порт-Ройал», принадлежавшего доктору Джорджу Холмсу, на захваченное испанское судно, и права на него автоматически перешли к Холмсу. Однако если команда разделялась и одна ее часть пересаживалась на плененное судно, чтобы действовать самостоятельно, владелец корсарского корабля уже не имел прав на второй.

В Карибском море бывало, что судно принадлежало всей команде; в таком случае капитан являлся всего лишь руководителем экспедиции.

В договоре определялось, каким образом будет поделена добыча. В этом отношении существовали давние, прочно укоренившиеся традиции. Рыцари Мальтийского ордена, выходившие на корсарский промысел на собственных кораблях, отдавали ордену три четверти трофеев. Корсары, не принадлежавшие к ордену, сдавали свою добычу Оружейной палате, которая продавала награбленное и распределяла доходы. После того как палата определяла размер добычи, верховному магистру выплачивали десять процентов, включая десятую часть всех рабов; свои — меньшие — доли получали другие чиновники, а также монахини монастыря Святой Урсулы. Капитан получал 11 процентов, но делил свою часть с офицерами. Остаток распределяли между владельцами судна и командой согласно заключенному договору. Чаще всего две трети добычи отходили судовладельцам, остальное — экипажу.

Берберские корсары поступали проще: солдаты и матросы забирали себе всё, что смогли добыть у пленных, капитан — всё, что смог найти в каютах, захваченный корабль переходил к правителю Алжира (это правило отменили в конце XVII века), а его оснастка, груз и пленные — в общий фонд. Груз и рабов реализовывали с торгов в свободных портах, например в Ли-

ворно. Многие еврейские купцы специализировались на скупке краденого; товар с измененной маркировкой потом перепродавали христианам в Северной Африке или реализовывали через еврейскую «торговую сеть». Прежде чем приступить к дележу, за счет добычи покрывали расходы, выплачивали налоги (десятую долю — правителю, два-три процента — на содержание портов, чиновникам и духовенству), а оставшееся (примерно половину) делили на доли. В 1634 году капитан получал 10—15 долей (сверх доли, причитавшейся ему как судовладельцу), в начале XVIII века их число возросло до сорока. Старшие офицеры и командиры янычар получали по три доли, матросы — по две, янычары — по полторы (но им еще выплачивали жалованье), гребцы — по одной (но их заработок уходил их владельцам).

В Англии добычу делили на три части: по одной трети получали владельцы судна и поставщики, которые погашали из этих средств свои расходы; оставшаяся треть отходила команде и офицерам. Она распределялась по долям согласно ранжиру: капитан мог получить восемь долей, штурман — семь, другие офицеры — от четырех до шести, матросы — от двух до трех, солдаты — от одной до четырех, юнги — по половине доли. В 1580-х годах десятую часть добычи забирал в казну лорд-адмирал. Затем отчисления в его пользу прекратились, и «десятина» отходила непосредственно монарху. В годы республики (1649—1660) десятую часть отчисляли в пользу Государственного совета. С 1660 по 1673 год лордом-адмиралом был брат короля, он и получал десятую часть добычи, а пятнадцатую, сверх того, забирал король.

Во Франции первая треть добычи корсаров отчислялась в пользу судовладельца и шкипера, две оставшиеся опять делили на три части, из них одна снова шла судовладельцу и шкиперу, а две — судовладельцу и поставщикам, однако из этих денег судовладельцы выплачивали жалованье матросам. Десятую часть добычи следовало перечислить Адмиралтейству\*, но с 1700 года

---

\* В XVI веке корсары-протестанты отчисляли десятую часть добычи в пользу Генриха Наваррского в качестве «адмиральской пошлины», а еще столько же — для «дела», то есть в пользу гугенотской партии.



два процента от этой суммы отчисляли в кассу инвалидов. Вдовы получали долю покойных мужей в двойном размере, раненые — компенсацию сверх своей доли.

В правление Людовика XIV губернатором Гавра был герцог де Сент-Эньян, блестящий вельможа и поэт. Когда корсары, любимцы всего города, возвращались в порт с богатой добычей, он поздравлял их и отдавал им часть прибыли, полагающуюся ему по должности.

В Вест-Индии владельцы судна получали плату, как и экипаж, в долях добычи. Чем больше судно, тем дороже его содержать и оснащать и тем больше долей переходило его хозяевам. За корабль водоизмещением 100—200 тонн им обычно отдавали с десятков долей (так обозначено в договорах Чарлза Свана от 1686 года и Томаса Тью от 1692-го). Ван Хорн, владевший двумя кораблями, забрал себе в 1683 году более тридцати долей. Вознаграждение капитану как начальнику экспедиции редко превышало две полные доли, если только под его началом не находилось несколько кораблей.

Доли высчитывались из чистой прибыли от продажи захваченного корабля, груза и рабов, за вычетом компенсаций, налогов, затрат на приобретение нужных вещей, например пороха; все подобные расходы были предусмотрены в договоре. Кроме того, добычей считалось лишь то, что захвачено в открытом море, поэтому при дележе награбленного на суше судовладельцев в расчет не принимали. Их обманывали все, кому не лень: поставщики завышали цены на провиант\*, капитаны утаивали добычу. Так, в 1674 году капитан Галлоп захватил голландское невольничье судно, тайно переправил часть рабов на свою ямайскую плантацию, а собственникам корабля ничего об этом не сказал. В результате, поскольку хозяева судна оплачивали все расходы на экспедицию, от их доли выручки не оставалось почти ничего. Но и судовладельцы пускались на всяческие махинации, например подкупали таможенных чиновни-

---

\* В 1691 году эскадра Жана Барта, снаряженная самим королем, была вынуждена зайти в Берген, поскольку на кораблях закончилась провизия. Судно с провиантом, отправленное из Бреста для снабжения эскадры, было захвачено флиссингенскими корсарами. Было решено запастись продовольствием на месте, но за сухари и пиво тамошние производители содрали с корсаров двойную цену.

ков, чтобы занизить стоимость груза перед расчетами с командой, а потом перепродать свою долю по «рыночной» цене.

Во второй четверти XVII века в баскском Сан-Себастьяне был постоянный двор, который держала Хуана Ларрандо, вдова корсара. Она привечала там всякого рода авантюристов, открывая им кредит в счет будущей добычи. Постояльцы рассчитались с ней сполна: на полученные деньги она смогла купить в 1630 году, вместе с двумя компаньонами, небольшую барку, которую назвала «Сан-Хуан», поручив командовать ею капитану Хуану де Эханису. Крейсируя вдоль французских берегов вплоть до Ла-Манша, это судно захватило добычи на 12 тысяч дукатов. На обратном пути команда взбунтовалась, «Сан-Хуан» пришел в негодность и был брошен на произвол судьбы, пираты захватили корабль получше — голландский «Святой Петр» — и прибыли в Сумайю, где продали его за 11 155 реалов. Дележ этой суммы наделал много шума, поскольку на свою долю претендовали приходский кюре, молившийся за успех экспедиции «Сан-Хуана», и переводчик, услугами которого пользовались во время судебного процесса. Из общей суммы нужно было вычесть расходы на пропитание фламандских пленных и цену шлюпки, которую им выдали для возвращения домой. В итоге вдова Ларрандо получила 3609 реалов, капитан Эханис — 667, переводчик — 100, а корсары — всего по 86 реалов, и это с такой-то добычи!

Имущество пассажиров и команды, попавших в плен к корсарам, как правило, перекочевывало к офицерам и матросам. По установленному правилу некоторые члены команды имели право присвоить себе предметы, необходимые им для работы: кок получал кухонную утварь, корабельный хирург — медицинские инструменты и лекарства. Простые же матросы, чтобы не остаться внакладе, беззастенчиво грабили пленных, срывая с них украшения и даже одежду. По английским обычаям команда имела право на грабеж и могла взять себе всё добро, найденное на палубе или захваченное у пленных, если его стоимость не превышала двух фунтов стерлингов.

Когда французский корсар Клод де Форбен во время абордажного боя был захвачен в плен англичанами, его обчистили до нитки. «На мне был очень приличный сюртук — команда быстро его себе присвоила, как и всю остальную мою одежду. Они раздели меня догола. Взамен мне выдали рубаху вместо сорочки, большие штаны с дырой на левой ягодице. Один матрос разулся и отдал мне свои башмаки, а другой презентовал худой колпак. Барту посчастливилось больше, чем мне: ему оставили одежду, потому что он немного говорил по-английски». В таком виде пленных отвели к губернатору Плимута, который усадил их с собой обедать, однако не приказал дать обездоленному Форбену даже рубашки. Столь вопиющее нарушение законов гостеприимства и негласных правил, принятых среди морских офицеров, возмутило его до глубины души. Сам он, по его уверениям, в подобных обстоятельствах вел себя как джентльмен. Так, на одном из захваченных его командой торговых судов оказалась юная красавица, в причёске которой, как уверяли матросы, были спрятаны жемчужины и драгоценные камни. Форбен запретил своим людям к ним прикасаться: «Знайте, негодяи, что такой человек, как я, не способен на низости, которые вы дерзнули мне предложить»\*. Во время высадки в небольшом поселке Лурано, неподалеку от Риеки (в Хорватии), Форбен велел поджечь его со всех сторон, однако лично спас реликвии из горящей церкви, а потом с риском для жизни вернул их и драгоценную церковную утварь местному духовенству. Во время одного абордажного боя помощник Форбена, Д'Алонн, так храбро сражался, что английские офицеры, составив о нем благоприятное впечатление, сдались, предварительно доверив ему свои деньги и драгоценности.

Теоретически всё награбленное имущество надлежало свалить в кучу у грот-мачты и разделить «по

---

\* Англичане не отличались подобной щепетильностью. В 1709 году Вудс Роджерс напал на Гуаякиль в Перу. «Дома, стоявшие наверху, у реки, — писал он в мемуарах, — были полны женщин... Часть самых крупных золотых цепей они спрятали у себя на теле, надели их на ноги и бедра. Но так как женщины в этих жарких краях одеты в платья из очень тонкого шелка и полотна, наши моряки обнаруживали спрятанные украшения, ощупывая дам».

справедливости», но в горячке абордажного боя уследить за каждым членом команды, нечистым на руку, было невозможно. Множество добра пропадало и при переукладывании товара с захваченного судна на борт корсарского корабля или того, которому предстояло отправиться в порт приписки. «Офицеры, писари, матросы, солдаты — все обогатились. Только я ничего не получил: помимо того, что мой характер не позволял мне совершать некоторых поступков, которым я был чужд по своему естеству, я прекрасно знал, что рядом со мной находится комиссар, которого морской министр приставил ко мне, чтобы извещать его о моем поведении», — как будто с некоторым сожалением пишет Форбен. Не участвуя в расхищении захваченного имущества, он и не препятствовал ему, предоставив это комиссару — который, разумеется, тоже бездействовал.

Кстати, на каком основании получал свою долю король или представитель местной администрации? Когда судно было приобретено и оснащено, команда набрана и договор заключен, предстояло уладить еще один важный вопрос: заручиться охранной грамотой, одновременно дающей разрешение на морской разбой, — корсарским поручением или каперским патентом.

Самым древним видом таких документов была репрессальная грамота — «разрешение на возмездие», позволявшее убивать подданных враждебной державы и захватывать их имущество на море и на суше, причем как в военное, так и в мирное время. Выдача таких грамот была ответной мерой на разбойные действия другого государства, но получить их могли лишь те, кто пострадал от врага. Для получения грамоты требовалось представить доказательства того, что ущерб действительно был нанесен подданными вражеской державы. Репрессальная грамота выдавалась на определенный срок, а стоимость захваченных призов, на которые имел право владелец грамоты, должна была соответствовать сумме понесенного им ущерба. Такие грамоты мог выдавать только король, на их получение уходили многие месяцы, даже годы. Иногда только таким образом можно было возместить ущерб во исполнение вынесенного судебного решения. Разумеется, держатели репрессаль-

ных грамот совершали всяческие злоупотребления, поэтому власти выдавали такие документы неохотно. На Антильских островах они были редкостью, хотя англичане выдали несколько репрессальных грамот в 1670-е годы.

Корсарское поручение или каперский патент можно было получить и в период открытой войны, и в относительно мирное время. Во втором случае корсару поручали бороться с теми, кто мешал морской торговле, в основном с пиратами. В Карибском море ситуация осложнялась. С одной стороны, испанцы считали пиратским любое иноземное судно, ведущее торговлю с испанскими колониями без разрешения испанских властей. С другой стороны, французские и английские губернаторы позволяли флибустьерам грабить испанцев вне зависимости от интересов большой политики.

Корсарское поручение позволяло оснастить корабль для ведения военных действий, набрать команду, получить пушки, порох, боеприпасы и провиант, чтобы преследовать врагов государства, пиратов, разбойников, захватывать их корабли и грузы. Кроме того, король просил в нем все корабли дружественных держав оказывать капитану всевозможную помощь, обеспечивая беспрепятственное следование его судна и захваченных им призов. Наконец, строго определялся порядок распределения прибыли между судовладельцами, акционерами, командой и государством.

В 1570-х годах грозой Балтики была флотилия под командованием Кирстена Роде — голштинца, бывшего одно время капером датского короля Фредерика II, а затем перешедшего на службу к Ивану Грозному. В каперском свидетельстве, выданном в Александровской слободе, ему предписывалось «преследовать огнем и мечом в портах и в открытом море, на воде и на суше не только поляков и литовцев, но и всех тех, кто станет приводить к ним либо выводить от них товары или припасы». Со своей стороны, воеводы русских крепостей на Балтике, в которых Роде был обязан продавать захваченные суда и товары, оставляя себе 10 процентов добычи, получили приказ «держатъ того немчина-корабельщика и его товарищей в большом бережении и чести, помогая им

чем нужно. А буде, избави Бог, сам Роде или который из его людей попадет в неволю, того немедля выкупить, выменять или иным способом освободить».

Каперский патент придавал хотя бы тень законности деятельности флибустьера, уменьшал для него риск быть вздернутым на рее без суда в случае попадания в руки представителей враждебной державы (как правило, испанцев), хотя такая опасность все-таки существовала. Теоретически эта бумага облегчала ему сношения с администрацией колоний и с английскими и французскими военными кораблями, периодически крейсировавшими в районе Антильских островов. Наконец, патент оберегал его держателя от возможного нападения другого флибустьера: отсутствие этой бумаги оправдало бы захват его судна, окажись оно лучше, чем у соперника, обладавшего патентом. Так, в 1652 году несколько французов без патента были вынуждены пристать к берегам Сан-Доминго на корабле, отбитом у англичан близ острова Гренада на законных основаниях (тогда была война). На суше они были арестованы как пираты капитаном Болье, который препроводил их на Тортугу, где их корабль был принят в качестве законной добычи губернатором, шевалье де Фонтене.

Каперский патент определял и государственную принадлежность корабля, то есть под каким флагом он должен ходить, хотя команда могла целиком принадлежать к другой нации. В 1633 году экипаж судна «Хантер» собирался отплыть из порта Дувра, чтобы доставить нескольких пассажиров, намеревавшихся «рубить лес на Тортуге» (в те времена остров принадлежал Англии). Однако перед самым отходом владельцы корабля заявили, что у них имеется голландское каперское свидетельство, разрешающее захватывать испанские суда. Уже возле Канарских островов капитан Томас Ньюмен взял на бордаж два испанских судна, одно из которых привел с собой на Тортугу и переоснастил в каперское. Многие капитаны набирали себе несколько патентов, хотя в Европе это было строгойше запрещено.

Правда, запреты для того и существуют, чтобы их обходить. Фламандский Дюнкерк, за один день — 25 июня 1658 года — превратившийся из владения

Испании сначала в территорию Франции, а затем Англии, в 1662 году был выкуплен Людовиком XIV, стремившимся привлечь на свою службу местных корсаров. Тем не менее, до 1672 года, когда французский король объявил войну Соединенным провинциям, корсары из Дюнкерка часто выходили в море с голландским или зelandским корсарским поручением.

Некоторые христианские государства заключали мирные договоры с берберскими правителями (например, Англия — в 1662 и 1682 годах). В силу этих соглашений Испания, например, держала свои гарнизоны в алжирских крепостях, в частности в Оране. Кроме того, берберские корсары могли останавливать корабли этих государств для обыска. На борт корабля поднимались два человека для проверки груза и списка пассажиров. Если они обнаруживали товары, принадлежавшие враждебным державам, данное имущество могли конфисковать, а подданных этих держав взять в плен. Зато если на захваченном судне, принадлежащем враждебному государству, обнаруживались пассажиры и имущество из дружественной державы, их должны были освободить. Охранные грамоты, выдаваемые адмиралом европейской страны и правителем Алжира, состояли из двух частей: одну оставляли себе, другую отдавали «партнеру». Корсаров, не подчинявшихся этим правилам, ждала смертная казнь.

Европейцы тоже должны были им следовать. Так, Форбен однажды освободил восемь «турок из Триполи», находившихся на борту корсарского судна с Майорки, которые были захвачены на французской барке. По договору с алжирцами европейцам запрещалось подбирать в море рабов-христиан, пытавшихся бежать вплавь; моряки были вынуждены молча смотреть, как ослабевшие люди тонут, моля о помощи: спасти можно было лишь тех, кто сумел подняться на корабль.

В мемуарах Клода де Форбена есть такой анекдот. Крейсируя в 1696 году вблизи Майорки, он догнал небольшое судно под латинским парусом — это был алжирский корсар с экипажем из тринадцати человек, который унесло далеко в море непогодой. Форбен изучил патент капитана, взял его судно на буксир и пообе-

щал отвести к берберским землям. Алжирец, приободившись, предложил Форбену войти в долю: «Помоги захватывать христиан». В этом, естественно, ему было отказано. Тогда алжирцы пожелали продолжить плавание самостоятельно, не оставив, однако, надежды поживиться за счет европейцев. Они крикнули со своего судна «Бросай конец!» с намерением присвоить канат. Но французы велели им самим отвязать трос, что они и сделали с большим сожалением.

Английский король Яков I (1603—1625) запретил выдачу каперских патентов, однако сменивший его на троне Карл I (1625—1649) возобновил эту практику и даже предоставил Компании острова Провидения право выдавать такие бумаги в неограниченном количестве. Графу Уорвику, ее основателю, принадлежала целая флотилия каперских судов, промышлявших у берегов Африки и Америки. Капитаны Компании острова Провидения имели право сбывать награбленное не только в Англии, но и в колониях — в Новой Англии, на островах Тортуга и Провидения, отчисляя в пользу компании пятую часть выручки. При этом губернатор получал адмиральскую пошлину, капитан — вице-адмиральскую. С началом англо-испанской войны 1625—1630 годов король разрешил Адмиралтейству выдавать репрессальные грамоты купцам и судовладельцам, материально пострадавшим от испанцев и жаждавших с ними покататься.

Голландские власти потребовали в 1605 году составить реестры каперских патентов, а на следующий год было решено предоставлять их только под залог 20 тысяч гульденов. Кроме того, правительство попыталось отозвать в Голландию около 130 каперов со всего мира. Однако во время перемирия, пока Голландия сохраняла нейтралитет, пиратов расплодилось еще больше: этот промысел считался даже более выгодным, чем торговля с обеими Индиями. С 1632 года нидерландская Вест-Индская компания начала продавать лицензии, допускавшие частных лиц к антииспанским экспедициям в Новом Свете. Держатели таких патентов не должны были нападать на подданных и союзников Нидерландов, им вменялось в обязанность оказывать при необходи-



мости помощь кораблям и представителям компании, а захваченную добычу сбывать только в определенных местах и отчислять компании 20 процентов прибыли от каперских операций. Суда, промышленяющие морским разбоем без такой лицензии, признавались пиратскими. Завершение Тридцатилетней войны привело к свертыванию голландского каперства в Вест-Индии. Голландцы переориентировались на контрабанду и работорговлю с испанскими, английскими и французскими колониями, но продолжали поддерживать тесные связи с флибустьерами и буканьерами Тортуги, Эспаньолы и Ямайки.

В Америке каперские патенты выдавали флибустьерам губернаторы колоний, но не все. Высшей инстанцией в этом вопросе у французов был генерал-губернатор Американских островов, без его (или королевского) разрешения ни один другой губернатор не имел права выдавать патенты. Зарвавшийся Франсуа Левассер, губернатор Тортуги, самочинно выдавал каперские патенты, присваивая себе отчисления в пользу короля и генерал-губернатора (им тогда был Пуансе); если бы его не убили заговорщики, он сел бы в тюрьму. В 1684 году уже губернатор острова Сент-Круа навлек на себя гнев короля и главного министра за неподчинение этому правилу. Впоследствии исключение сделали только для губернатора Тортуги и Сан-Доминго: он был подотчетен непосредственно королю и главному министру. В 1660-е годы, после подписания мирного договора между Испанией и Францией, губернаторы Тортуги выдавали каперские патенты против испанцев от имени... Португалии, которая пыталась обрести свою независимость; таким образом они привлекали флибустьеров на Тортугу.

Сохранившиеся в архивах каперские патенты, выданные флибустьерам, можно сосчитать по пальцам одной руки; иногда сами губернаторы старались скрыть факт выдачи подобных документов, и не без причины. Вот, например, образец такого патента за подписью д'Ожерона:

«Мы, губернатор, правящий от имени короля островом Тортуга и побережьем Сан-Доминго, под властью

господ из Вест-Индской компании, даем позволение и поручение господину Франсуа Требютору, капитану фрегата, оснащенного для ведения боевых действий, вести войну с испанцами, отъявленными врагами Его Величества, при условии присылать с каждым призом двух старших офицеров с целью присуждения одного приза. Предписываем всем, на кого распространяется наша власть, оказывать оному капитану Требютору и его команде всевозможную помощь, если потребуется. Просим генералов, генеральных заместителей и капитанов поступать так же, обязуясь обходиться с ними подобным же образом.

Составлено на Тортуге 28 июля 1669 года.

Подпись: Ожерон

Печать, приложенная внизу: Кордье».

Однако губернатор заботился не столько об интересах короля, сколько о собственном кармане, о чем свидетельствует донесение главному министру Кольберу от генерал-губернатора Американских островов Жан-Шарля де Баас-Кастельмора:

«Г-н Дюбуа, губернатор острова Сент-Круа, прислал мне копию поручения, выданного г-ном Ожероном, из которого Вы увидите, что он уполномочивает некоего Требютора вести войну с испанцами, отъявленными врагами короля. Г-н Дюбуа спрашивает меня, верно ли, что мы находимся в состоянии войны; это удивило меня, ибо я веду себя с ними совершенно иначе. Сегодня я посылаю Мигеля к губернатору Куманы с весьма почтительным письмом, уверяя его, что желаю жить с ним в добре и согласии; после возвращения гонца я в точности сообщу Вам о том, что принесла эта поездка.

Таким образом, монсеньор, Вы видите, что методы г-на Ожерона не согласуются с моими. Смиренно прошу сообщить, как мне надлежит поступить в том случае, если Требютор или кто-либо другой приведет захваченный у испанцев приз на какой-либо из наших островов.

26 декабря 1669 года, Гваделупа».

Неизвестно, какой ответ получил генерал-губернатор; судя по всему, Требютор не встретил никакого противодействия со стороны властей.

У англичан патенты выдавал генерал-губернатор Ямайки, но не только он; этими полномочиями обладали также губернатор Подветренных островов с резиденцией на острове Невис и губернатор Барбадоса. Губернатор Багамских островов, находившихся во власти владельцев Каролины, отважился на такой шаг в 1680-е годы, в качестве ответной меры после нападения испанцев. Однако выданные им патенты чаще всего считались недействительными: в 1682 году губернатор Ямайки отобрал такую бумагу у капитана Коксона.

На Ямайке, Тортуге и Сан-Доминго (до 1688 года) губернатор мог выдать капитану, пользующемуся полным доверием властей, например Моргану или Де Граммону, незаполненный патент такого типа:

«Податель сего имеет право забирать любые товары и вещи, принадлежащие королю Испании, в открытом море, в прибрежных водах и на реках. Податель сего обязан держать отчет перед лордом-адмиралом и уполномоченными Его Величества по всем товарам и вещам, захваченным у короля Испании.

Все товары и корабли должны быть переданы в распоряжение лорда-адмирала. В противном случае должны быть представлены веские доказательства того, что сии вещи были утрачены в результате необратимых действий.

Податель сего не должен действовать против поданных Его Величества или подданных других держав, за исключением короля Испании.

По решению Высшего суда Адмиралтейства вещи, товары и корабли, переданные держателю сего свидетельства, могут быть объявлены его собственностью, и в дальнейшем владелец может делать с ними всё, что ему заблагорассудится, в том числе продавать, передавать иным лицам или использовать по своему усмотрению.

Податель сего исполняет волю Его Величества, и любое посягательство на него есть посягательство на подданного Его Величества. Никто не смеет чинить ему препятствий в выполнении действий, означенных в данном свидетельстве.

Податель сего обязан предоставлять отчет лорду-адмиралу о судах, участвующих в выполнении обяза-

тельств по данному свидетельству, их грузе, команде, владельце и направлении следования».

Обычно же в патенте должны были значиться имя капитана, информация о его судне (название, тип, тоннаж, количество пушек, список команды), проставлена дата и подпись губернатора, иногда указаны причина выдачи и срок действия патента.

Вот пример корсарского поручения, выданного испанским королем:

«В силу данной грамоты я дозволяю капитану Педро де Эсабалу, в соответствии с ордонансами о корсарах от 29 декабря 1621 года и 12 сентября 1624 года, крейсировать на фрегате “Нуэстра Сеньора дель Розарио” с необходимым количеством вооруженных людей, оружия и боеприпасов близ берегов Испании, Берберии и Франции, вступать в бой и захватывать корабли французского государства, поскольку этой державе объявлена война, и корабли турецких и арабских корсаров, а также прочие суда врагов Моего Королевского Величества, но объявляю, что он не может ни под каким предлогом отправиться на своем фрегате к берегам Бразилии, Азорским островам, Мадейре, Канарским островам или берегам Вест-Индии...

Составлено в Мадриде 28 августа 1690 года.

Я, король».

Французский адмирал был не столь лаконичен:

«Луи-Александр де Бурбон, граф Тулузский, адмирал Франции, приветствует всех, кто узрит сии грамоты.

Поелику король объявил войну католическому королю, пособникам узурпатора английской и шотландской короны и Соединенным провинциям, по причинам, изложенным в декларациях, кои Его Величество повелел огласить по всему своему королевству и в землях и вотчинах, находящихся под его властью, и поручил нам следить за исполнением оных деклараций в рамках тех полномочий, коими он нас наделил, мы, по приказу Его Величества, дозволяем господину Питеру Сегардту, проживающему в Дюнкерке, оснастить для ведения военных действий корабль под названием “Послушание” в порту Дюнкерка, с таким количеством людей, пушек, ядер, пороха, свинца и других боеприпасов и прови-

анта, какое необходимо для выхода в море и для преследования пиратов, корсаров и разбойных людей, а также подданных католического короля, Соединенных провинций, пособников узурпатора английской и шотландской короны и других врагов государства, где бы он их ни повстречал, у берегов их собственных стран, в их портах или на их реках, а также на суше, в тех местах, где оный капитан Сегардт посчитает нужным устроить высадку, дабы нанести ущерб врагу, осуществить все действия, дозволенные по законам военного времени, захватить их и взять в плен с их кораблями, оружием и всем прочим имуществом. Оному Сегардту вменяется в обязанность соблюдать самому и всему его экипажу распоряжения морского ведомства, ходить под флагом и прапором короля Франции; зарегистрировать сей пропуск в канцелярии Адмиралтейства, ближайшей к тому месту, где он будет оснащать свое судно; приложить к нему заверенный и подписанный им список экипажа с именами и прозвищами, указаниями происхождения и места проживания всех его людей; возвращаться в оное место или иной порт Франции, находящийся в нашей юрисдикции; предоставлять там отчет чиновникам Адмиралтейства, и никому иному, в том, что произошло за время его путешествия; сообщать нам об этом и посылать генеральному секретарю морского ведомства оный отчет с необходимыми доказательствами.

Просим все королей, государей, владетельных князей, государства и республики, дружественные и союзные с французской короной и иже с ними оказывать оному Сегардту всякую помощь и поддержку, давать убежище в их портах с его кораблем и тем, что ему удастся захватить за время своего путешествия, не чинить ему препятствий, ущерба и зла, за что и мы обязуемся поступать так же. Предписываем и приказываем всем офицерам морского флота и прочим, нам подвластным, предоставлять ему <возможность> беспрепятственно следовать со своим кораблем, экипажем и захваченными призами, не чиня ему ущерба и препятствий, а, напротив, оказывая всяческую помощь и поддержку, какая потребуется.

Настоящие грамоты становятся недействительными по истечении одного года со дня их составления, в

знак чего мы прикладываем к ним руку, а генеральный секретарь морского ведомства ставит свою подпись и печать с нашим гербом.

В Версале, первого числа месяца февраля 1695 года.

Подписано: Л. А. Л. де Бурбон, граф Тулузский, адмирал Франции.

Заверено: Господин де Валенкур и печать».

На Антильских островах каперский патент выдавали сроком на полгода, после чего корсар должен был вернуть его в «порт приписки». Однако соблюсти это требование было сложнее, чем в Европе: во-первых, бури и штормы могли существенно удлинить поход, а во-вторых, если количество награбленного за отведенное время не удовлетворяло флибустьеров, они не возвращались. Очень часто к моменту возвращения каперов все сроки давно выходили. Так, Генри Морган отсутствовал на Ямайке больше двух лет, с 1663 по 1665 год, а в 1680-е некоторые капитаны возвращались в порт и после трехлетнего отсутствия. Иногда с помощью различных уловок флибустьеры продлевали срок действия своих поручений. Свидетельство, действительное в течение трех месяцев, можно было купить за десять песо, а потом его подправляли, чтобы оно служило все три года. Губернатор мог отозвать свой патент, но только если получал такой приказ из метрополии.

Чтобы предотвратить возможные злоупотребления, например захват судна нейтральной или дружественной державы, губернатор Ямайки требовал, чтобы два дворянина предоставили в качестве залога (гарантии) сумму от нескольких сотен до нескольких тысяч фунтов стерлингов. Кроме того, сам патент стоил от 20 до 50 фунтов. За пропуск, без которого ни один корабль не мог покинуть гавани, тоже надо было заплатить. Так флибустьеры пополняли казну колонии, а точнее — сундуки губернатора. Это очень напоминало различные пошлины, взимаемые в европейских портах, и залог, который должен был внести капитан (или владелец) корсарского судна. Французский губернатор Тортуги и Сан-Доминго, в отличие от английского коллеги, никаких налогов не вводил, стараясь конкурировать с Ямайкой, которая была богаче, чем подвластные ему

27

1	To 26 barrels of beer at 60 <sup>rs</sup> per barrel	1560
2	To 10 barrels of wine at 60 <sup>rs</sup> per barrel	600
3	To 2 pipes of wine 100 a pipe	200
4	To 72 gall of wine	216
5	To 227 gall of rum at 4 <sup>rs</sup> per gal	908
6	To 10 barrels of salt at 12 <sup>rs</sup> per barrel	120
7	To 10 barrels of pease at 20 <sup>rs</sup> per barrel	200
8	To 10 dozen of black hasted knives 2 <sup>rs</sup> 6 <sup>d</sup> per knife	260
9	To 12 three months knives at 1 <sup>rs</sup> 6 <sup>d</sup> per knife	108
10	To 1 dozen of thimbles	12
11	To 20 dozen of shears 1 <sup>rs</sup> 6 <sup>d</sup> a pair	240
12	To 6 pound of thread	60
13	To 4 of a pound silk	40
14	To 2 pound Coloured thread	20
15	To 6 dozen of horse Combs	60
16	To 2 dozen of Ivory Combs 2 <sup>rs</sup> 6 <sup>d</sup> per comb	54
17	To 2 pair hysters shears	20
18	To 3000 needles	300
19	To 12 all blades	120
20	To 1 yoke of butters	100
21	To 1 dozen tobacco boxes 3 <sup>rs</sup> 6 <sup>d</sup> per box	42
22	To 2 ham of paper	20
23	To 100 pair of pumps 2 <sup>rs</sup> 6 <sup>d</sup> a pair	260
24	To 14 hatchets	140
25	To 19 hundred of sugar 15 <sup>rs</sup> per hund	285
26	To 3 hatts 10 <sup>rs</sup> per hatt	30

2514

Список товаров, захваченных пиратами и проданных одному из островных губернаторов

территории. Эта конкуренция была очень суровой: в письме главному министру Кольберу от 20 сентября 1666 года д'Ожерон сообщает, что «два французских капитана, решивших было жить среди нас, вернулись <на Ямайку>, хотя я не брал с них никаких пошлин и даже подарков. Мне сказали, что к этому их принудили экипажи: они жаловались, что не могут жить на Тортуге, потому что там всё слишком дорого». (Колонистам Тортуги запрещалось частным порядком снабжать провизией экипажи кораблей, включая пиратские.)

Получив право на захват судов, флибустьер обязывался выплачивать десятую долю средств, вырученных от продажи добычи, захваченной в море (судна и его груза). Эти 10 процентов были отчислением в пользу адмирала Франции или Англии, от имени которого французский или английский губернатор выдавал каперский патент. Англичане должны были еще платить пятнадцатую часть королю, что вместе с адмиральской десятиной составляло 17 процентов добычи. Тем не менее эти средства обычно не пересылали в метрополию — губернатор оплачивал из них расходы своей администрации. Правило десятины не распространялось на имущество, захваченное на суше. Предлогом для грабежа служил отказ испанцев позволить иностранным судам причалить к их берегам, чтобы запастись провиантом, лесом и пресной водой. Опять-таки на Тортуге д'Ожерон иногда брал «десятину» только со стоимости товаров и рабов и лишь пять процентов — со звонкой монеты; прочее оставалось капитану. (Надо уточнить, что д'Ожерон, по примеру своих предшественников, сам оснащал флибустьерские суда, а потому получал свою долю и как судовладелец.)

Только за один 1666 год ямайские власти официально переправили в Англию 50 тысяч фунтов стерлингов в качестве десятой и пятнадцатой долей пиратской добычи; Карл II получал ровно столько же со всех земель, принадлежащих британской короне. С 1673 года десятая часть добычи отходила королю, а пятнадцатая — колониальным правителям. Однако с 1689 года доля короля возросла до 20 процентов. Понятно, что при таких условиях флибустьеры предпочитали действовать



на свой страх и риск, не стремясь обзавестись каперским патентом. Одумавшись, правительство в 1708 году отменило все налоги, однако и после этого некоторые вице-адмиральские суды отбирали у каперов не меньше четверти добычи.

Губернаторы Антильских островов предпочитали не вступать в конфликт с «Береговым братством», тем более что они и так не были им обижены. Когда команда Олоне прибыла на Тортугу с богатой добычей из Маракайбо, губернатор приобрел корабль с какао, захваченный пиратами по дороге, за двадцатую часть его стоимости, а потом переправил в метрополию, получив 120 тысяч ливров чистой прибыли. В 1661 году губернатор Ямайки Эдвард Дойли обманул моряков, захвативших голландское невольничье судно, и присвоил себе как негров, так и деньги, бывшие на корабле. Годовой доход его преемника Томаса Модифорда составлял 2500 фунтов стерлингов, из них тысячу он получал за службу на посту губернатора, 600 фунтов — в качестве налога на спиртное, 400 — за каперские патенты и еще 500 — в виде «подарков» от флибустьеров. Кроме того, губернатор за бесценок скупал у флибустьеров призовые товары, поскольку главным судьей Ямайки, ведшим дела в адмиралтейском суде, был его брат. Затем эти товары перевозили в Англию, где сын губернатора сбывал их по завышенным ценам. Адольф Эсмит, вместе со своим братом Николасом управлявший в 1670—1680-х годах датским островом Сент-Томас, давал приют многочисленным корсарам, пиратам и беглым рабам — в период его губернаторства они составляли больше половины населения вверенной ему территории.

Европейские законы в Вест-Индии не действовали, о чем свидетельствует докладная записка господ де Бегона и де Сен-Лорана о злоупотреблениях при снаряжении флибустьерских судов, составленная 25 января 1685 года на Мартинике:

«Они не платят залога, а необходимо оставлять в залог не менее двух тысяч экю в том месте, где был снаряжен корабль.

Они оснащают военное судно, имея всего лишь по-

ручение губернатора Сан-Доминго, о чем мы просим Его Величество дать объяснения.

Перед отплытием они не передают в канцелярию список экипажа, а по возвращении не сообщают о погибших или разжалованных; сие недопустимо.

Они берут на борт обывателей, матросов и прочих людей, не отпущенных губернатором, что чревато опасными последствиями.

Они покупают провиант, снасти и боеприпасы на Ямайке, оставляя там свои деньги, что наносит существенный ущерб колонии.

Они чинят свои корабли на Ямайке, в Бостоне, на Сент-Томасе и в других иностранных портах, где тратят весьма внушительные суммы денег; сие не только противоречит приказам Его Величества, но и наносит большой ущерб обывателям Сан-Доминго.

Если они недовольны капитаном, то покидают его, выкупают провиант и переходят на другие корабли, из-за чего их походы часто оказываются бесплодными, а капитаны теряют авторитет.

Капитаны часто ссаживают флибустьеров на пустынных островах и берегах, что приводит к потере большого числа людей, которые вернулись бы в Сан-Доминго, если бы подобные меры были под запретом.

Захватывая корабли, они не соблюдают никаких правил, предписанных ордонансом, и не производят опись имущества.

Они делят между собой призы без суда.

Они топят захваченные корабли, если считают, что те им не пригодятся.

Они приводят в Сан-Доминго только тех пленников, за которых надеются получить выкуп, а не владельцев захваченных судов.

Они платят десятину только с тюков и товаров, находящихся в трюме, и не платят ничего с того, что находится на твиндеке, с золота или серебра в виде монет, слитков или ценных вещей, с драгоценных камней, амбры, а также с запасов, не относящихся к кораблю.

Они утверждают, что не обязаны платить десятую часть от добычи, захваченной не в море.

Они часто отводят свои призы или часть оных на Ямайку и в другие иностранные порты.

Они продают негров, захваченных у испанцев, в ущерб привилегиям Африканской компании, чему следует положить конец.

Они поддерживают в море сношения с англичанами, устраивая совместные походы».

Корсар был обязан привести свой приз в указанный ему порт для реализации с торгов. В порту капитан представлял в Адмиралтейство отчет об обстоятельствах захвата. Его изучали чиновники Адмиралтейства. Пока они не составили протокол осмотра корабля, не проверили целостность печатей, наложенных корабельным писарем на сундуки, тюки и прочие захваченные товары, никто не мог покинуть корабль. Наконец, чиновники лично опечатывали люки, чтобы предотвратить вынос с корабля ценных вещей, допрашивали пленных и препровождали их в городские тюрьмы (по окончании военных действий их могли либо обменять, либо освободить за выкуп). Теперь экипаж мог сойти на берег. Он должен был дожидаться решения суда, которому предстояло определить, законен ли захват. Если он признавался незаконным, корабль возвращали владельцам.

Случаи возвращения захваченных судов действительно имели место. Так, в 1638 году граф Уорвик передал свои каперские права капитану Мэршему, командовавшему военным кораблем «Пеннингтон», а тот перепродал каперский патент капитану Шептону с судна «Маркус». Последний захватил близ Санто-Доминго испанский корабль «Бонавентуре», собственники которого подали иск в английский суд. Суд постановил вернуть судно владельцам, а убытки покрыть за счет каперов. В июне 1695 года француз Жюльен Фурке захватил груженное вином судно из Сан-Себастьяна, однако суд признал корабль незаконной добычей, поскольку у капитана имелся надежный паспорт, выданный в соответствии с договором о добрых отношениях между Францией и Испанией. Корабль пришлось отпустить. К счастью для Фурке, в тот же день он захватил у английских берегов другой корабль, команда которого, завидев

приближение корсара, покинула судно. Этот приз сочли законным.

Каждый корабль с товаром, предназначенным для снабжения врага, считался законной добычей. Его выставляли на продажу (во Франции делалось исключение для сукна, которое уничтожали, чтобы не наносить ущерб национальным мануфактурам). В случае затруднений при определении стоимости приза суд назначал особую комиссию из пяти человек для его описи и оценки.

Сколько времени занимали судебные проволочки и разбирательства, видно из следующего примера. 22 июля 1695 года Жан Пуатевен, командовавший фрегатом «Льстица» («Флаттез»), повстречал португальское судно «Святой Антоний», следовавшее с Азорских островов. Корабль показался ему подозрительным, потому что у капитана имелись сопроводительные документы на товары для португальских и английских купцов. При допросе капитан показал, что является владельцем судна и перевозит товары по поручению двух португальских купцов. Лоцман же поведал довольно запутанную историю: корабль был захвачен неким французским корсаром и отведен в Сен-Мало; пока капитан находился в городской тюрьме, его корабль перехватил голландский корсар и отвел на Гернси, где его нашел капитан, выйдя из тюрьмы, но после этого он попал в руки Пуатевена. Несмотря на все эти объяснения, в ноябре 1695 года суд вынес заключение в пользу Пуатевена, объявив «Святой Антоний» законной добычей. Получается, что французский корсар из Сен-Мало и голландец вообще зря «трудились», а более удачливый капитан смог получить свое только через четыре месяца.

Чтобы рядовой матрос хоть что-то получил от продажи захваченного имущества, он должен был быть жив во время суда (важное условие!), находиться в городе, где происходил суд, и ознакомиться с решением суда в означенное время. Все эти условия было трудно соблюсти, поскольку капитан часто отправлял захваченные суда с эскортом в порт, назначенный для их продажи, а сам с командой продолжал бороздить моря. Так что единственное, на что мог твердо рассчитывать мат-

рос, — это деньги и вещи, которые он лично отнимет у команды или пассажиров захваченного судна. Правда, перед выходом в море жене моряка выплачивали аванс, который можно было не возвращать. Торговая палата Дюнкерка решила было взыскивать этот аванс обратно, если матрос дезертировал или погиб в первом же бою, однако эта инициатива успеха не имела.

По мемуарам Клода де Форбена можно составить представление о том, какие злоупотребления существовали в портах и как чиновники пытались нажиться на корсарах. Так, отправляясь в очередной корсарский поход в 1691 году, Жан Барт получил от короля приказание сжигать все захваченные им корабли, однако интендант Дюнкерка, преследуя собственные интересы, изменил инструкции, дав понять, что ценные призы лучше доставить в сохранности в порт. Чтобы проследить за исполнением этого приказа, он отрядил на борт корсарского судна своего комиссара. Очень скоро корсарам удалось захватить четыре корабля с ценным грузом общей стоимостью больше трех миллионов ливров; их отправили под эскортом фрегата в Берген (этот норвежский город тогда являлся владением Дании, с которой у Франции был мир). Туда же впоследствии прибыли сами корсары, чтобы запастись провиантом. Вот как рассказывает о дальнейших событиях Форбен: «Сойдя на берег, я обнаружил, что наши дела находятся в самом плачевном состоянии: г-н Барт, ни о чем не заботясь, пировал в кабаке, в котором просиживал почти безвылазно. Губернатор, приняв его за частного корсара, не выказывал к нему никакого уважения: он отнял у него призы, захваченные нами в начале похода; они перешли в руки датчан, а Барт даже не потрудился этому воспрепятствовать». Губернатор и интендант «отфутболивали» Форбена друг к другу. Тогда он решил взять быка за рога: вооруженные корсары поднялись на борт захваченных кораблей и прогнали оттуда стороживших их датчан. «Как только мы завладели нашими судами, мы осмотрели их. Я сразу увидел, что их сильно облегчили, разграбив. Я сказал Барту, что прежде чем снять печати, надо бы позвать сюда всех писарей и комиссара, дабы в их присутствии запротokolировать, в каком состоя-

нии находятся призы, и составить опись их содержимого. Он последовал моему совету. Обнаружилось, что всё было разграблено наполовину, не нашлось такого тюка, который бы не вскрыли. Устроили розыск; комиссар, признанный виновным, был схвачен и закован в железа, капитан фрегата, эскортировавший суда, посажен под арест, поскольку и он не избежал подозрений». Надо уточнить, что комиссар, «которого нам навязали, только чтобы дать интенданту возможность присвоить часть призов», пожаловался интенданту, а тот — морскому министру, так что корсарам, с большим трудом завершившим поход, пришлось еще и оправдываться за свое поведение.

Купцы шли на всяческие ухищрения, чтобы сохранить хоть что-то в случае захвата судна корсарами. На проданный товар они оформляли векселя, избегая везти в обратный путь наличные деньги; если же нельзя было поступить иначе, то деньги и особо ценный груз (например, золотую канитель) тщательно прятали — о тайнике знали только капитан и судовой писарь. В случае захвата судна они скорее готовы были его сжечь, чем выдать свою тайну.

Если по каким-либо причинам корсар считал невозможным отбуксировать захваченный корабль в порт для продажи, он мог назначить за него выкуп. Сумма выкупа указывалась в договоре, подписанном с капитаном плененного судна; этот документ следовало предъявить по возвращении в порт приписки. Многие корсары предпочитали брать выкуп, а не возиться с захваченным кораблем: ведь тогда нужно было выделять людей для его буксировки, к тому же по пути в порт приз могли отбить другие.

«Из Сен-Мало сообщают, что третьего дня сего месяца корветы “Слава” и “Успех” взяли выкуп с шести судов, захваченных близ Дублина на входе в Ла-Манш, на общую сумму примерно в пять тысяч ливров, а затем корсары, сойдя на английский берег у входа в Ла-Манш, сожгли там больше двухсот домов, — писала «Газетт де Франс» 9 июля 1695 года. — 14 июня за ними погнались два английских военных корабля, один из них устремился за “Славой”, но это не помешало ей взять вы-

куп еще с трех судов на сумму примерно в пять тысяч ливров. Корвет “Возлюбленный” взял выкуп в 500 экю с трех судов у берегов Уэльса. 14-го числа он захватил испанский корабль, нагруженный пшеницей, который прибыл в Роскофф, а 24, 25 и 26-го взял выкуп еще с трех малых судов на две с половиной тысячи ливров».

Если выкуп не выплачивали тотчас же, капитаны изымали судовые документы и брали заложников из числа офицеров и старшин. Часто корсары действовали по принципу «с паршивой овцы хоть шерсти клок»: в сентябре 1695 года Жюльен Фурке до получения выкупа за судно «Даниил» с острова Гернси удерживал боцмана в качестве заложника; выкуп составил 190 фунтов стерлингов. В том же году другой французский корсар, Жак Неве, взял выкуп в 140 фунтов за судно «Вильгельм» и 200 фунтов за «Марию» из Дублина; выкуп за «Вильгельмину-Марию» составил всего 20 фунтов. В 1704 году корсар Де Невиль захватил небольшое судно из Корка, но поскольку капитан отказался платить, а выручить за него мало-мальски приличную сумму вряд ли было возможно, корабль попросту затопили.

С разрешения морского министра капитан мог распределить полученный выкуп среди офицеров, в качестве поощрения за хорошую службу и для покрытия расходов на их пропитание (офицер сам оплачивал свой стол да еще и содержал слугу).

Жалованье офицера французского военно-морского флота составляло около 600 ливров в год; матросы и солдаты получали гроши. В Национальных архивах сохранился любопытный документ 1678 года — письмо фаворитки Людовика XIV госпожи де Ментенон своему брату, который только что женился. Сестра заботливо составила смету домашних расходов, «как я поступила бы сама, если бы не жила при дворе», из расчета на 12 человек: барина и барыню, трех служанок, четырех лакеев, двух кучеров и одного слугу. Расходы на еду и питье не должны были превышать 400—500 ливров в месяц; если добавить к этому траты на одежду, оплату квартиры, жалованье слугам, «наряды, Оперу и роскошь», то получается 12 тысяч ливров, и это при экономном ведении хозяйства. Понятно, почему Шарль

Франсуа д'Анженн, побыв лейтенантом королевского военного флота, предпочел продать свой замок и титул маркиза де Ментенон королевской фаворитке и стать флибустьером.

Когда королевские суда совершали походы в заморские колонии, команда видела, как пируют в тавернах флибустьеры, пропивая и проигрывая огромные, невиданные деньги. Соблазн дезертировать и вступить в «Братство» был велик.

В 1683 году Николаас ван Хорн и Лоренс де Графф, командуя отрядом в 1200 человек на восьми кораблях, предприняли набег на город Веракрус. Драгоценностей, денег и товаров было взято более чем на три миллиона пиастров; плененный губернатор уплатил за себя еще 70 тысяч; кроме того, пираты увели с собой больше тысячи рабов. Каждая доля составила примерно 800—1000 пиастров, то есть больше 200 фунтов стерлингов: на эти деньги можно было оснастить в Порт-Ройале корабль средних размеров. Однако жизнь флибустьера состояла не из одних удач, разочарования были отнюдь не редки. Так, после налета Моргана на Панаму, где удалось захватить серебра, золота, драгоценных камней и разнообразных товаров на шесть миллионов крон, все участники похода надеялись получить на руки не меньше 800, а то и тысячи фунтов стерлингов, но на деле на каждого рядового флибустьера пришлось всего по десять фунтов. В феврале 1680 года англичане Коксон, Шарп, Соукинс и француз Лессон напали на Портобелло. Каждый из трехсот пиратов получил по 100 пиастров.

Но это еще, как говорится, полбебды: какие ни есть, а все-таки деньги. А вот Франсуа Олоне, вошедший в историю благодаря своей жестокости, мог бы остаться в ней как неудачник. Капитаном его сделали, как водится, за храбрость и ловкость, но свое первое судно он потопил, успев захватить лишь весьма скромную добычу. Это не обескуражило господина Лапласа, исполнявшего тогда обязанности губернатора Тортуги: он лично поручил Олоне другой корабль. Тот тоже пошел на дно во время неудачного рейда, причем сам Олоне попал в плен к испанцам, а многие его товари-



щи были казнены. С большими приключениями Олоне вернулся на Тортугу, возглавив восстание рабов, которым он подарил свободу. Поняв, что воевать на суше у него получается лучше, чем на море, он объединился в 1666 году с Мишелем д'Артиньи по прозвищу Баск и захватил Маракайбо — это была вершина его пиратской карьеры. Благодаря этой операции, добыча от которой составила больше 360 тысяч экю (а ущерб нанесено более чем на миллион), престиж француза сильно возрос. Олоне объявил о походе на Никарагуа (двумя годами позже там здорово пошуровал Генри Морган). Под его знамена собрались шесть сотен человек на пяти небольших судах. Для многих это был первый поход: колонисты, воодушевленные недавними успехами флибустьера, решили, что морской разбой позволит им обогатиться быстрее, чем плантации. Но Олоне в очередной раз показал, что моряком он был никудышным: течения принесли флотилию в залив Гондурас, где корабли были вынуждены причалить к берегу, поскольку кончились припасы. Несколько месяцев флибустьеры пробавлялись тем, что грабили индейские деревушки; добыча, захваченная у испанцев, не стоила того, чтобы подвергать пленников жесточайшим пыткам. У городка Сан-Педро пираты попали в засаду. От отряда осталось 300 человек, по большей части босые и в одних рубашках, страдающие от голода и жажды. У Олоне созрел новый план: захватить гондурасскую урку водоизмещением в 700 тонн, которая наверняка везет богатый груз. Флибустьеры три месяца (!) дожидались прихода этого судна, питаясь черепахами. Наконец оно пришло и было захвачено без особого труда; на борту его оказалось 20 тысяч бумажных весел и 100 бочек с железными брусьями... С большим трудом Олоне, покинутый двумя товарищами-капитанами — Вокленом и Пикардийцем, добрался до мыса Грасиас-а-Диос, но вблизи Никарагуа его корабль налетел на скалы. Команда разбрелась кто куда, лишь горстка людей осталась с Олоне: он всё еще обещал им скорое обогащение. На них напали индейцы, и, по утверждению Эксквемелина, Олоне был ими изжарен и съеден.

И всё же не стоит отрицать, что в Вест-Индии дерзкие и предприимчивые люди всегда могли сколотить состояние. Кроме того, рядовые члены команды имели здесь больше шансов на то, что добыча будет поделена «по справедливости».

Всё захваченное переходило в общий фонд, который до дележа охранял квартирмейстер. Если в экспедиции участвовало несколько кораблей, добычу делили между ними, но тут не обходилось без ожесточенных споров. Разумеется, меньшая по численности команда настаивала на том, чтобы добыча делилась поровну, а большая — пропорционально вкладу экипажа каждого судна.

Предварительный дележ устраивали на нейтральной территории, до возвращения на базу, где можно было продать захваченные корабли и груз. Если флибустьеры сразу шли в «порт приписки», они должны были отдать часть добычи в виде налогов, а этого, по понятным причинам, никому не хотелось. В 1659 году Кристофер Мингс, отправившись на трех фрегатах с Ямайки, ограбил на побережье Венесуэлы Куману, Портобело и Корро. В последнем городе англичане захватили целых 22 ящика, в каждом из которых было по 400 фунтов серебра, а также драгоценные камни и большой груз какао. По возвращении на Ямайку вся добыча была оценена в 200—300 тысяч фунтов стерлингов. По обычаю, Мингс разрешил своим людям забрать себе серебро (на добычу, захваченную на суше, правило «десятины» не распространялось), но губернатор Ямайки Эдвард Дойли арестовал его за утаивание добычи и отправил на суд в Англию; Мингс вернулся оттуда через три года.

Как правило, после дележа всегда оставались недовольные. Вот как рассказывает Эксквемелин о разделе добычи после налета Моргана на Портобело:

«Морган вышел из селения Крус со всей своей добычей и еще не выкупленными пленниками. Вскоре Морган созвал своих людей и потребовал от них, по старому обычаю, дать клятву, что никто не утаит ни шиллинга, будь то серебро, золото, серая амбра, алмазы, жемчуг или какие-нибудь другие драгоценные камни. Правда, бывали случаи, когда люди давали ложную клятву; что-

бы предупредить подобные происшествия, он, после того как дана была клятва, обыскивал пиратов, причем обыску подвергались все до единого. Товарищи Моргана и, в частности, капитаны, которым он сообщил о своем намерении, нашли, что обыск необходим. В каждом отряде был выделен человек для этой цели. Морган приказал обыскать и себя самого, а также всех капитанов, и чаша эта никого не миновала. Французские пираты были недовольны, однако их было меньше, и им пришлось смириться с обыском, хотя им было ведомо, что Морган именно французов подозревал в утайке ценностей. После того как все были обысканы, пираты сели на каноэ и на корабль, стоявшие на реке, и 9-го числа того же месяца прибыли в крепость Чагре. Морган... решил, что лучше всего здесь и разделить награбленную добычу; провиант уже кончился. Поэтому сделали так: по совету Моргана отправили корабль в Портобело, чтобы высадить пленных на острове Санта-Каталина и потребовать выкуп за крепость Чагре. Спустя два дня люди с этого корабля привезли известие, что испанцы не помышляют ни о каком выкупе. На следующий день каждый отряд получил свою часть добычи, чуть побольше или чуть поменьше той доли, которую выделил Морган; каждому досталось по 200 реалов.

Слитки серебра оценивали в десять реалов за штуку, драгоценности пошли буквально за бесценок, и много их пропало, о чем Морган предупредил пиратов. Заметив, что дележ этот вызвал у пиратов недовольство, Морган стал готовиться к возвращению на Ямайку. Он приказал разрушить крепость и сжечь ее, а бронзовые пушки доставить на борт своего корабля; затем он поставил паруса и без обычных сигналов вышел в море; кто хотел, мог следовать за ним. За Морганом пошли лишь три, а может быть, четыре корабля, на которых были его единомышленники, те, кто был согласен с дележом добычи, учиненным Морганом. Французские пираты погнались за ним на трех или четырех кораблях, рассчитывая, если догонят, совершить на них нападение. Однако у Моргана были изрядные запасы съестного и он мог идти без стоянок, что его врагам было не под силу: один остановился здесь, другой — там ради поисков

себе пропитания, иначе они не могли бы добраться до Ямайки».

При дележе добычи первым делом выплачивали компенсации за утраченные в сражении руку, ногу или глаз и поощрения (о них мы уже писали). Затем приступали к распределению долей. Капитан получал от двух до пяти-шести долей, плотник и хирург имели право на жалование сверх своей доли. Доля погибших должна была перейти по наследству их родственникам или напарникам, но бывало, что наследники не получали ничего.

Точно подсчитать и разделить можно было только золото, серебро и рабов. Остальной груз — индиго, сассапариль, амбру, жемчуг, алмазы, шкуры, сахар, хлопок, соль, табак, ткани и тому подобные товары — при первой возможности продавали перекупщикам, а выручку делили. Если такой возможности не было, добычу делили приблизительно: на тюках с сахаром, кошенилью и индиго, перевозимых в трюмах испанских кораблей, проставлялась их стоимость, указывалась она и в сопроводительных документах. За десять бычьих шкур в 1638 году можно было выручить 17 фунтов стерлингов. Одного раба пираты при расчетах оценивали в 100 пиастров (около 40 фунтов стерлингов), но в 1660-е годы в Британской Вест-Индии негра можно было продать за 16 фунтов стерлингов, и лишь спустя десять лет цена подскочила до 30 фунтов.

Серебро взвешивали и приравнивали один фунт к десяти реалам, а с драгоценностями дело обстояло хуже, потому что пираты ничего в них не понимали. Так, рассказывают, что однажды при дележе бриллиантов какой-то флибустьер, недовольный тем, что ему дали один большой камень, а не пять мелких, как другим, растолок его в ступке.

Надо сказать, что даже заполучив в свои руки драгоценные металлы, флибустьеры рисковали стать жертвами мошенничества со стороны испанцев. В основном золото и серебро, отправляемое из заморских колоний в Севилью, было в слитках (небольших или огромных — до 30 килограммов), дисках или монетах. Практически все копи и рудники находились в руках частных предпринимателей, которые были не прочь

нажиться нечестным путем. Несмотря на бдительность королевских чиновников, на корабли нередко грузили слитки серебра, сердцевина которых была из свинца, «золотые» монеты, сделанные из сплава с избытком меди, и «серебряные» из платины (этот металл тогда не считался драгоценным). И наоборот, нечестные купцы и чиновники тайком провозили слитки из чистого серебра или золота, покрытые сверху, для отвода глаз, слоем свинца. На эту уловку попался капитан Шарп, захвативший корабль «Святой Розарио». В трюме его люди обнаружили слитки какого-то белого металла, который они приняли за олово. Капитан взял только один слиток, чтобы отлить из него пули, однако в Антигуа ему раскрыли глаза: это было чистое серебро. Зато золотые украшения не облагались таможенными сборами, а потому на борту испанских галеонов можно было обнаружить тяжелые золотые цепи прекрасной работы длиной более пяти с половиной метров. Клод де Форбен, в редкий период замирения между Францией и Испанией удостоившийся приема у губернатора Картахены, был удивлен массивностью серебряной посуды: из металла, пошедшего на одну тарелку, во Франции сделали бы четыре. Ему объяснили, что вице-королям и губернаторам Вест-Индии запрещалось ввозить в Испанию чеканную монету, но разрешалось брать с собой серебряную посуду в любом количестве, чем они, разумеется, и пользовались.

Европейцам, которым «заработки» флибустьеров казались огромными, просто невозможно было себе представить, что все эти деньги попросту пропивались и проматывались. Даже люди образованные, занимающие довольно высокое положение в обществе, были не способны удержать в руках свое богатство. Уильям Дампир, участвовавший в качестве штурмана в корсарской кругосветной экспедиции Вудса Роджерса в 1708—1711 годах, получил полторы тысячи фунтов стерлингов из захваченной добычи. После возвращения из плавания он, автор нескольких книг, пользующийся уважением и входящий в высшее общество, прожил еще три года и умер в марте 1715-го, оставив после себя долгов на две тысячи фунтов.

«Сегодня мы живы, завтра мертвы — к чему нам копить и приберегать? Мы живем лишь сегодняшним днем, не думая о завтрашнем», — пишет Эксквемелин. Но эта простая истина никак не укладывалась в голове, а потому возникали легенды о пиратских кладках, которые живы до сих пор.

Такими легендами овеян остров Пинос (ныне Хувентуд, владение Кубы), где якобы прятали свои сокровища Фрэнсис Дрейк и другие пираты. Поиски этих сокровищ позволили сколотить капиталец только ловким продавцам фальшивых карт. Правда, в 1950-х годах американец Уиккер действительно нашел здесь сундук с драгоценностями — у подводного рифа. Еще одним пиратским местом считается остров Кокос в Тихом океане, к северу от Галапагосских островов, ныне принадлежащий Коста-Рике. Остров выглядит неприступным: бурный прибой разбивается о скалистые берега, грозя перевернуть плывущие к ним шлюпки; над кустами роятся тучи москитов, по земле колоннами шествуют полчища красных муравьев. По преданию, свой клад здесь зарыл Генри Морган, утаив от английского правительства часть золота, добытого в Панаме, но где именно — неизвестно: тайну клада он унес с собой в могилу. На острове Кокос высаживался и Уильям Дампир, причем неоднократно, однако в своих многочисленных трудах он лишь единожды упоминает об этом острове, ссылаясь на рассказы других моряков и не описывая его подробно. Это обстоятельство навело кладоискателей на мысль о том, что Дампир таким образом пытался отвлечь внимание от острова сокровищ, и их рвение удвоилось — но опять-таки не принесло результатов.

Эдвард Тич закапывал свои сокровища на небольшом островке Амалия в лучших традициях пиратских романов: уносил сундуки с помощью матроса, заставлял того выкопать яму, а потом убивал выстрелом в затылок и хоронил вместе с сокровищами. Понятно, что и его тайну раскрыть было некому. Сокровища Черной Бороды ищут вдоль всего атлантического побережья США, в частности на островах Шоулз штата Мэн, в Виргинии вдоль рек Джеймс и Йорк и на острове Малберри в Каролине. После Тича на острове Амалия базировались

братья-французы Жан и Пьер Лафиты, а также другие пираты, но поиски современных кладоискателей, вооруженных металлодетекторами, так ничего и не дали.

Продолжаются поиски на островках Шоулз, Уайт и Стар вблизи побережья Нью-Гемпшира, где бывали Тич, Квелч, Боннет, Дэвис и многие другие. Говорят, что Джон Квелч оставил там «заначку», но сразу после этого был пойман и вместе со всей командой повешен в Бостоне. На острове Тринидад, принадлежащем Бразилии, побывали восемь поисковых экспедиций в надежде отыскать клад испанского пирата Хосе Сантоса, но оползни и другие напасти им помешали.

Считается, что на побережье Мексиканского залива от Флориды до Техаса прятали свои сокровища Черный Цезарь, Билли Роджерс Кривоногий, Гаспарилья и Жан Лафит. Среди охотников за пиратскими сокровищами были и знаменитые пираты XIX века. Кладоискатели неоднократно пытались обнаружить сокровища Роджерса в бассейне реки Суворны в Джорджии и Флориде.

Сокровища капитана Кидда искали на острове Блок вблизи Род-Айленда, на острове Гардинерз в штате Нью-Йорк, на острове Дир в штате Мэн и многих других — словом, почти на всех островах вдоль атлантического побережья Америки от Новой Шотландии до Карибского моря. Согласно сохранившимся архивным свидетельствам, награбленные Киддом ценности были конфискованы губернатором Нью-Йорка и Массачусетса, который отправил их в Лондон, где они были проданы с аукциона 13 ноября 1701 года. Вырученные средства поступили в королевский госпиталь в Гринвиче в пользу престарелых моряков. Однако этот факт не останавливает охотников за сокровищами Кидда, начавших погоню за ними еще в 1700 году.

Сокровища французского пирата Оливье Левассера искали на острове Маэ Сейшельского архипелага: в 1730 году, взойдя на эшафот на Реюньоне, Левассер якобы швырнул в толпу листок бумаги, испещренный непонятными символами, и пожелал найти свои сокровища тому, кто сумеет расшифровать это послание. Попытки сделать это продолжались два с половиной столетия.

На сей день известно только об одном пиратском кладе, обнаруженном много лет спустя: в 1939 году американская экспедиция нашла на острове Мона, расположенном между Гаити и Пуэрто-Рико, клад Генри Дженнингса. Золотые монеты и драгоценности были проданы на аукционе в Чикаго за сумму, превышающую миллион долларов.

На самом деле пиратам гораздо выгоднее было не закапывать деньги в землю, а... положить их в банк, под неплохие проценты, чтобы затем получить обратно в «отмытом» виде. Многие европейские банки имели свои отделения в портовых городах, в том числе и в Новом Свете. Губернатор Тортуги Бертран д'Ожерон иногда выдавал флибустьерам векселя в обмен на деньги: это позволяло им вернуться во Францию и заделаться добропорядочными гражданами, поскольку происхождение их состояния оставалось в тайне. Самые расчетливые пираты могли обогатиться, вложив деньги в недвижимость. Когда будущий губернатор Томас Модифорд прибыл в 1647 году на Ямайку, ему пришлось уплатить семь тысяч фунтов стерлингов (из них шесть тысяч в рассрочку) за половину сахарной плантации, которую за пять лет до того полковник Хиллиард купил целиком всего за 400 фунтов. Решив «выйти в отставку», Генри Морган приобрел поместья Дэнкс и Морганс-Вэлли в Кларендоне, Ланримни в Сент-Мэри, Пенкарн в Сент-Джордже и Лорансфилд близ Порт-Херденсона. Его соратник Эдвард Колье после ареста Моргана в 1672 году испугался, что может разделить его судьбу, продал всё свое имущество и уехал с Ямайки, а ведь в 1670-м он был одним из самых крупных плантаторов в Кларендоне, владея 1020 акрами земли (майор Энтони Колье — возможно, его родственник — был членом совета Ямайки). Миссионер отец Лаба рассказывает, что встречался на Эспаньоле с бывшим флибустьером, которого колонисты избрали председателем городского совета. Это был очень богатый человек.

Далеко не все капитаны флибустьеров были авантюристами, мстителями или «профессиональными» разбойниками. Так, Пьер Легран (Большой) из Дьёпа, о котором рассказывает Эксквемелин, ограничился од-



ним удачным налетом: захватив на жалкой скорлупке, в которую через все щели просачивалась вода, вице-адмиральский корабль, отставший от эскадры (испанцы, не ожидавшие такой дерзости, приняли пиратов за демонов), команда высадила экипаж галеона на Сан-Доминго, оставив лишь несколько матросов, чтобы благополучно привести корабль в Европу. Там приз — сам корабль, 54 бронзовые пушки и богатый груз — был удачно реализован, и Легран зажил припеваючи, даже не помышляя вернуться в Америку.

Другое дело, что изменить свою жизнь удавалось далеко не всем. Порочный круг затягивал тысячи людей, и никто даже не думал протянуть им руку, чтобы вызволить из этого неумолимого водоворота: внешне пиратство осуждали, а на деле — поощряли, извлекая из него выгоду.

Эксквемелин сообщает, что после разграбления Панамы «около ста пиратов Моргана стали готовить к отплытию корабль, который стоял в гавани; пиратам хотелось еще кого-нибудь ограбить в этих водах, и, кроме того, они рассчитывали захватить большой корабль и на нем возвратиться через Восточные Индии в Европу. Для этого они запаслись всевозможным боевым снаряжением, порохом и пулями, мукой и хлебом, взяв даже бронзовые пушки на тот случай, если под руку подвернется какой-нибудь остров, где можно будет сделать роздых. Их приготовления увенчались бы успехом, если бы об этом не узнал сам Морган. Он приказал срубить на этом корабле мачты и сжечь их, то же самое сделать и с барками, которые стояли неподалеку; таким образом, все планы этих пиратов были сорваны».

Как известно, вскоре после возвращения из Панамы Морган был произведен в рыцари, а затем стал губернатором Ямайки.

Ямайка, приют английских флибустьеров с 1659 года, когда эта бывшая испанская колония попала в пасть к английскому льву, находилась в полной их власти. В 1660 году Карл II Стюарт вернул себе английский престол и на радостях направил испанскому двору предложение заключить перемирие в Европе и Америке и восстановить торговые связи. Предложение было принято,

и с 15 июня того же года все английские каперские патенты, выданные частным лицам против испанцев, объявлялись недействительными. Губернатор Ямайки Эдвард Дойли узнал об этом в начале февраля 1661 года и сразу же издал прокламацию о мире с Испанией и отмене каперских патентов. Это вызвало взрыв недовольства со стороны не только флибустьеров, но и плантаторов (для них «свои» пираты были защитой с моря), а также скупщиков награбленного. Кроме того, часть добычи шла в пользу самого губернатора и чиновников, а потому военный совет, созванный Дойли в марте, решил, что «за линией дружбы», то есть южнее тропика Рака, мир невозможен и выдачу каперских патентов следует возобновить. В правление Чарлза Литтлтона каперство «захватило представителей всех сословий». Порт-Ройал стал крупнейшей пиратской базой Вест-Индии, где находили прибежище английские, голландские, французские флибустьеры. С Ямайки в метрополию и Новую Англию шел поток призовых товаров — золота, серебра, драгоценностей, шкур, табака, соли, какао, индиго, кошенили, кампешевого дерева.

В апреле 1663 года Карл II уверял испанское правительство, что возмущен грабежом Сантьяго-де-Куба головорезами под командованием Кристофера Мингса. В мае разграблению подвергся Кампече, что вызвало не меньшее «возмущение» монарха, ведь испанской казне был нанесен ущерб в полмиллиона песо. Английский король запретил совету Ямайки санкционировать набеги на испанские поселения и захват испанских кораблей, однако на местах к королевскому указу отнеслись «творчески». Чарлз Литтлтон популярно объяснил лорд-канцлеру, что каперский промысел дает работу множеству моряков, которые защищают Ямайку от неприятеля — кстати, без всякой помощи со стороны королевского военного флота; кроме того, если перестать свозить на остров призовые товары, его покинут купцы, что приведет к упадку в экономике.

В Европе назревала война между Англией и Голландией, и обострять отношения с Испанией было ни к чему. Новый губернатор Ямайки Томас Модифорд тоже издал прокламацию против каперов, но и она ока-

залась пустой бумажкой: раздобыть каперский патент на Карибских островах не составляло никакой проблемы, не дадут английского — получим французский или португальский, а с богатым призом удачливого флибустьера примут с распростертыми объятиями в любом порту.

Флибустьеры были народом своевольным: когда в 1665 году разразилась вторая англо-голландская война, власти Ямайки с разрешения лорда-адмирала стали выдавать каперские патенты против голландцев, однако пираты предпочитали грабить и разорять испанские суда и города. Томас Модифорд предложил «адмиралу» флибустьеров Мансвельдту совершить налет на Кюрасао, однако пираты на общем совете решили напасть на Кубу, воспользовавшись португальским каперским патентом, а на Кюрасао так и не пошли. Смирившись, губернатор начал выдавать каперские патенты против испанцев, чтобы «наполнить остров деньгами, какао, кампешевым деревом, шкурами, жиром, индиго, кошенилью и многими другими товарами». Когда год спустя государственный секретарь Англии прислал приказ прекратить эту деятельность, Модифорд ответил: «Если бы мои возможности соответствовали моим желаниям, то каперы покушались бы только на голландцев и французов, а испанцы были бы от них избавлены, но у меня нет ни денег, чтобы платить им, ни фрегатов, чтобы подчинить их».

Добыча Моргана в Портобело в 1668 году составила 250 тысяч песо золотом, драгоценностями и серебром, не считая холста, шелка и других товаров. Рядовым пиратам досталось по 60 фунтов стерлингов, Моргану — не менее 400; свою долю получили губернатор Ямайки, лорд-адмирал Англии герцог Йоркский, его заместитель и сам король. Бюджет Ямайки вырос на треть, а суммы, достигшие Лондона, вывели королевскую казну из бедственного положения.

Понятно, что испанцы не собирались молча терпеть, пока их будут грабить. Губернатор Картахены издал прокламацию о начале военных действий против англичан, и в марте 1670 года два испанских корсара захватили несколько судов с Ямайки, занимавшихся

контрабандной торговлей. Большого и не требовалось: на Ямайке стали готовить поход на Панаму. Мирный договор, заключенный между Англией и Испанией, ничего в этих планах не изменил: 1200 флибустьеров уже нельзя было повернуть назад. Об этой выдающейся акции Моргана мы уже писали. В Мадриде известие о разграблении Панамы вызвало у королевы-регентши Марии Анны нервический припадок; совет Ямайки объявил Моргану благодарность, а Лондон срочно прислал на остров Томаса Линча с приказом арестовать Модифорда и выслать в Англию для суда. Проведя в Тауэре два года в очень комфортных условиях, Модифорд был оправдан и вернулся на Ямайку в качестве главного судьи, Моргана же произвели в рыцари.

Политика Франции в отношении флибустьеров определялась противоречивыми экономическими интересами. С одной стороны, торговля с заморскими колониями стимулировала развитие французского «военно-промышленного комплекса»: оружейники из Дьепа, Нанта и Бордо изготавливали буканьерские ружья, а лучший буканьерский порох поступал из Шербура. Всё это можно было приобрести на Антильских островах либо у частных торговцев, либо на королевских складах. Одно ружье стоило 31 ливр 10 су, а каждый корабль, отправлявшийся на Антильские острова, должен был доставить туда не меньше шести ружей. С другой стороны, флибустьеры препятствовали развитию торговли, перехватывая грузы и «создавая напряженность в регионе».

Бертран д'Ожерон, в общей сложности десять лет (1665—1668, 1669—1673, 1673—1675) возглавлявший флибустьерскую Тортугу, прежде чем стать губернатором, сам был буканьером на северо-восточном побережье Сан-Доминго, в Пти-Гоаве, и выращивал табак на Леогане и в Порт-Марго. Он обустроил колонию, наделив ее наймитами из Ла-Рошели, и раздавал каперские патенты против испанцев. Но когда он взялся создать колонию в Кап-Франсе на Сан-Доминго, переселив тамошних буканьеров, которые «грабят голландские и английские суда, причиняя нам массу хлопот», на Тортугу, флибустьеры взбунтовались.

Причиной их ропота стала, помимо попытки взять их под контроль, перемена в ориентации экономики с табака на сахар: Людовик XIV вздумал превратить французские Антильские острова в одну большую сахарную плантацию, а производство табака, которым жили тысячи флибустьеров в свободное от набегов время, отдал в 1674 году в откуп маркизе де Ментенон: покупали его теперь задешево, перепродавали с большой наценкой, и в результате французский табак проиграл конкуренту из Виргинии.

Недовольные такой политикой, буканьеры с Сан-Доминго бежали на Золотой остров, в Панаму. Зато крупные судовладельцы переориентировались на производство сахара, к тому же большие порты получили право торговать сахаром и рабами.

В 1669 году сахарные заводы Гваделупы производили 2114 тонн сахара в год, а Мартиники — 3773 тонны. Шарль Франсуа д'Анженн, пробывший флибустьером всего два года, а затем ставший преследователем буканьеров, был назначен губернатором острова Мари-Галант. На этом посту он пробыл с 1679 по 1686 год и сказочно разбогател, добившись от короля монополии на торговлю с Венесуэлой и всеми островами, принадлежащими Франции, сроком на четыре года, с правом ежегодной поставки 245 тонн сахара (остальные плантаторы должны были продавать сахар в метрополию). К 1700 году цена на сахар составляла от 36 до 44 фунтов за центнер, рентабельность производства — от 15 до 25 процентов. Наследники д'Анженна, умершего в 1691 году, продали в 1714 году его сахарную плантацию за 318 тысяч ливров; на эти деньги в Париже можно было тогда купить целых шесть домов. Такое доходное дело побуждало плантаторов осваивать новые земли — на свой страх и риск.

Большую роль в преобразовании Сан-Доминго сыграла семья Де Варенн, поддерживавшая деловые и дружеские связи с Пьер-Жаком Меле де Гранкло, крупнейшим судовладельцем и работорговцем из Сен-Мало. Жан Фурнье де Варенн обосновался в 1675 году к северу от Кап-Франсе. Он сделал плодородными соленые и засушливые земли, построил великолепный дом в помес-

тые площадью два миллиона квадратных футов (на его территории находились три поселка), где росли хлебные деревья, завезенные с Таити, и другие экзотические растения.

Прибытие плантаторов сильно изменило жизнь на северо-восточном побережье Сан-Доминго, и в 1676 году губернатор перенес свою резиденцию с Тортуги в Порт-де-Пэ. Восстания мелких табачных плантаторов, поселенцев и буканьеров с Тортуги, пытавшихся торговать с голландцами несмотря на то, что Франция и Голландия находились в состоянии войны, были решительно подавлены.

Точно такую же политику проводили английские власти на Ямайке, где закручивал гайки Томас Линч (он занял место «не оправдавшего доверие» Модифорда). Прежде чем стать губернатором этого острова, он выращивал там сахарный тростник и торговал рабами. Проведя пять лет в Испании, он стал ярым испанофилом, и его взгляды совпадали с устремлениями Карла II, у которого по мере ведения войн с Голландией всё больше росло желание начать торговать с Испанией, получить монополию на поставку рабов в ее заокеанские владения и превратить Ямайку в крупнейший невольничий рынок.

Линч принялся разоружать флибустьеров, принуждая их становиться плантаторами. Новоиспеченный сэр Морган, арестованный в 1672 году, провел два года в Тауэре, после чего согласился выращивать сахарный тростник, стал помощником Линча, а в 1676 году и вовсе занял его место.

В том же году губернатором Сан-Доминго стал Жак Неве де Пуансе, племянник и преемник Бертрана д'Ожерона, порадовавший главного министра Кольбера вестью о том, что флибустьеров удалось прижать к ногтю и сахарные плантации успешно развиваются. Тем не менее он продолжал потихоньку выдавать каперские патенты против испанцев, хоть и в меньшем количестве. (Дело в том, что официально испанцы так и не признали права Франции на Сан-Доминго.)

Будучи болен, Пуансе вернулся во Францию, чтобы отстаивать перед морским министром маркизом де

Сеньелэ (сыном Кольбера) права флибустьеров. Но при дворе Людовика XIV сложилось мощное лобби в пользу плантаторства и контрабандной торговли с Испанией и против пиратства. Сеньелэ выдал губернаторам такие инструкции: «Совершенно верно, что их (флибустьеров. — *Е. Г.*) нельзя уничтожать или отвергать, чтобы не вынудить их перейти на английские острова и умножить число англичан, занимающихся морским разбоем; однако нужно всеми возможными способами помешать им препятствовать свободной торговле Индий с Испанией. Они легко поймут, насколько сие необходимо, когда поразмыслят о том, что из всех европейских народов испанцы получают от Индий наименьшую пользу; французы извлекают большую прибыль от товаров, которые они привозят в Кадис, так что, когда флибустьеры захватывают корабли у испанцев, от этих потерь страдают не столько они, сколько французы, заинтересованные в торговле». Однако Испания сама сделала роковой шаг, объявив Франции войну в конце октября 1683 года. Перед смертью Пуансе выдал каперские патенты Де Граммону, Ван Хорну и Де Граффу.

Новый губернатор Сан-Доминго, Пьер-Поль Тарен де Кюсси, продолжал правительственную линию на свертывание деятельности флибустьеров и на торговлю сахаром с Испанией, однако совершенно отказаться от услуг каперов было не в его интересах. Флибустьеров же большая политика не интересовала: несмотря на подписание в 1684 году Регенсбургского мирного договора, Ван Хорн, Де Граммон и Де Графф устроили тогда же поход на Веракрус, а испанские суда по-прежнему становились добычей пиратов с Тортуги. Де Граммон отличился, захватив Кампече, что принесло ему звание «генерала флибустьеров». 30 сентября 1686 года он был официально назначен королевским заместителем в южной части Сан-Доминго.

В 1685 году Де Кюсси отменил каперские поручения против испанцев, но флибустьеры заявили, что обойдутся и без них, имея разрешение на охоту и рыбную ловлю. Кюсси поставил ультиматум: флибустьеры, оставшиеся на Сан-Доминго, должны либо уехать оттуда, либо покориться королевской воле и стать мирными

людьми. Английский король Яков II со своей стороны объявил об отмене флибустьерства на Ямайке и велел бросить в тюрьму всех пиратских капитанов, но разразившаяся всего через месяц после этого Славная революция сбросила с трона его самого. Тут началась война с Аугсбургской лигой, возобновились военные действия против англичан, а затем и против испанцев, и флибустьерам еще с десятков лет никто не мешал заниматься их главным делом.

Когда флибустьеры, участвовавшие в незаконном рейде на Панаму, вернулись в 1688 году на Сан-Доминго, Людовик XIV амнистировал и дезертиров, и «авантюристов», а на следующий год губернатор Де Кюсси организовал новую экспедицию против Сантьяго.

Испанцы не пожелали безропотно сносить эти издевательства и в 1690 году напали на Кап-Франсе, разграбив его окрестности. Губернатор Де Кюсси погиб в бою. Назначенный на эту должность Жан-Батист Дюкасс, офицер королевского флота, успешно боролся с пиратами. В 1689 году он одержал победу над флибустьерами с острова Роатан, разбойничавшими в Гондурасе, и... взял их к себе на службу, натравив на голландские владения в Суринаме. Став губернатором, он отрапортовал морскому министру Де Поншартрену, что его усилиями на Тортуге осталось не больше семи десятков флибустьеров, которых он намерен перевезти на Сан-Доминго и занять делом. Дело для них действительно нашлось: в июне 1694 года Дюкасс устроил рейд на Ямайку, разорил английские плантации и сахарные заводы, захватил значительное количество индиго и три тысячи рабов. Объявленная добыча оценивалась в 60 тысяч фунтов стерлингов, а неучтенной было еще больше. По словам отца Лаба, «Дюкасс и его офицеры сколотили такие огромные состояния, что им могли бы позавидовать самые богатые люди Европы». Французские флибустьеры вели себя в вотчине английских коллег как обычно, то есть предавались грабежу, всякого рода жестокостям и бесчинствам. Англичане, объединившись с испанцами, нанесли ответный удар, высадив шеститысячный десант и разграбив Порт-де-Пэ, однако Дюкасс отбил его, располагая вдвое меньшими силами.



Между тем войны в Европе, в том числе и на море, шли своим чередом. Во время войны за Пфальцское наследство (1688—1697) французы в первые же два года захватили в Атлантике не менее трех тысяч английских торговых судов, потеряв лишь 67 своих. В 1696 году французский военный флот не сумел произвести высадку в Англии, но капитан Пуанти убедил короля в том, что рейд против какой-нибудь испанской базы в Карибском море окажется гораздо удачнее.

Пуанти уже много лет изучал опыт флибустьеров, нападавших на Гавану и Веракрус, и своей мишенью избрал Картахену. Король стал пайщиком этого предприятия, предоставив семь военных кораблей, три фрегата и еще несколько судов. Эскадра вышла из Бреста 7 января и 3 марта прибыла на Сан-Доминго. Пуанти, хотя и не без труда, заручился помощью губернатора Дюкасса, и через месяц вблизи Картахены появился флот с отрядом в 1200 солдат, сопровождаемых 650 буканьерами и флибустьерами. Именно они захватили два форта, и Картахена пала. Почти месяц французы грабили город, собрав «жатву» в десять, а то и 20 миллионов ливров. По правилам королю причиталось порядка двух миллионов из этой суммы. Между тем полили дожди, разразилась эпидемия желтой лихорадки, и Пуанти решил убраться восвояси, отказавшись от мысли присоединить Картахену к владениям французской короны. Но буканьеры, недовольные полученной долей, решили разграбить город по новой. Еще неделю они переворачивали вверх дном каждый дом, каждый погреб, насиловали, пытали, убивали, даже выкапывали трупы. Дюкасс схватился за голову, узнав об этих бесчинствах, которым он был не в силах помешать. Пуанти же прибыл в Брест в конце августа с богатой добычей. Более того, его предприятие вынудило англичан изменить свои планы: пока адмирал Невилл гонялся за Пуанти, французы сумели захватить Барселону, оставшуюся без защиты английского флота. На радостях Людовик XIV решил передать флибустьерам дополнительную долю добычи и наградил Дюкасса орденом Людовика Святого, так что все остались довольны.

В октябре того же 1697 года французский король подписал Рисвикский мирный договор с Испанией, которая признала права Франции на западную часть Сан-Доминго в обмен на прекращение всякой корсарской деятельности против испанцев. Мир позволил развивать сахарные плантации, а флибустьерам, соглашавшимся отказаться от нападений на испанцев, раздавали земли, чтобы они становились плантаторами.

«Непримиримые» французские флибустьеры прикнули к своим английским «братьям» с Ямайки, покинувшим остров после землетрясения 1692 года. Остров Тортуга вновь стал безлюдным: его населяли всего восемь тысяч человек, из них 60 процентов белых. Последний губернатор острова Франсуа-Жозеф де Шуазель-Бопре тщетно пытался возродить там пиратский промысел; 18 мая 1711 года он скончался от ран в Гаване.

К началу XVIII столетия самым крупным флотом в Атлантике обладала Франция: он насчитывал 205 кораблей — вдвое больше, чем у Англии. Это оказалось кстати, когда в 1701 году вспыхнула война за Испанское наследство: испанский король Карл II завещал все свои владения внуку Людовика XIV Филиппу Анжуйскому, а император Священной Римской империи Леопольд I предъявил свои права на испанские земли. Англия и Голландия, а также некоторые другие европейские страны приняли его сторону. Военные действия разворачивались не только в Европе, но и в Северной Америке.

Корсары принимали в них самое деятельное участие. Жак Кассар из Нанта, считавшийся одним из самых доблестных моряков, в 1702—1708 годах курсировал у берегов Англии и Ирландии, обложил данью город Корк, перехватил около двух десятков кораблей. Когда ему поручили эскортировать из Туниса караван из двадцати пяти судов, нагруженных хлебом для голодающего Прованса, он выполнил свою задачу, в одиночку обратив в бегство пять английских кораблей. В дальнейшем он осуществил еще несколько миссий такого рода.

В то время как на суше французские войска терпели поражение за поражением, французские корсары отправились за океан, выказывая чудеса смелости и дер-

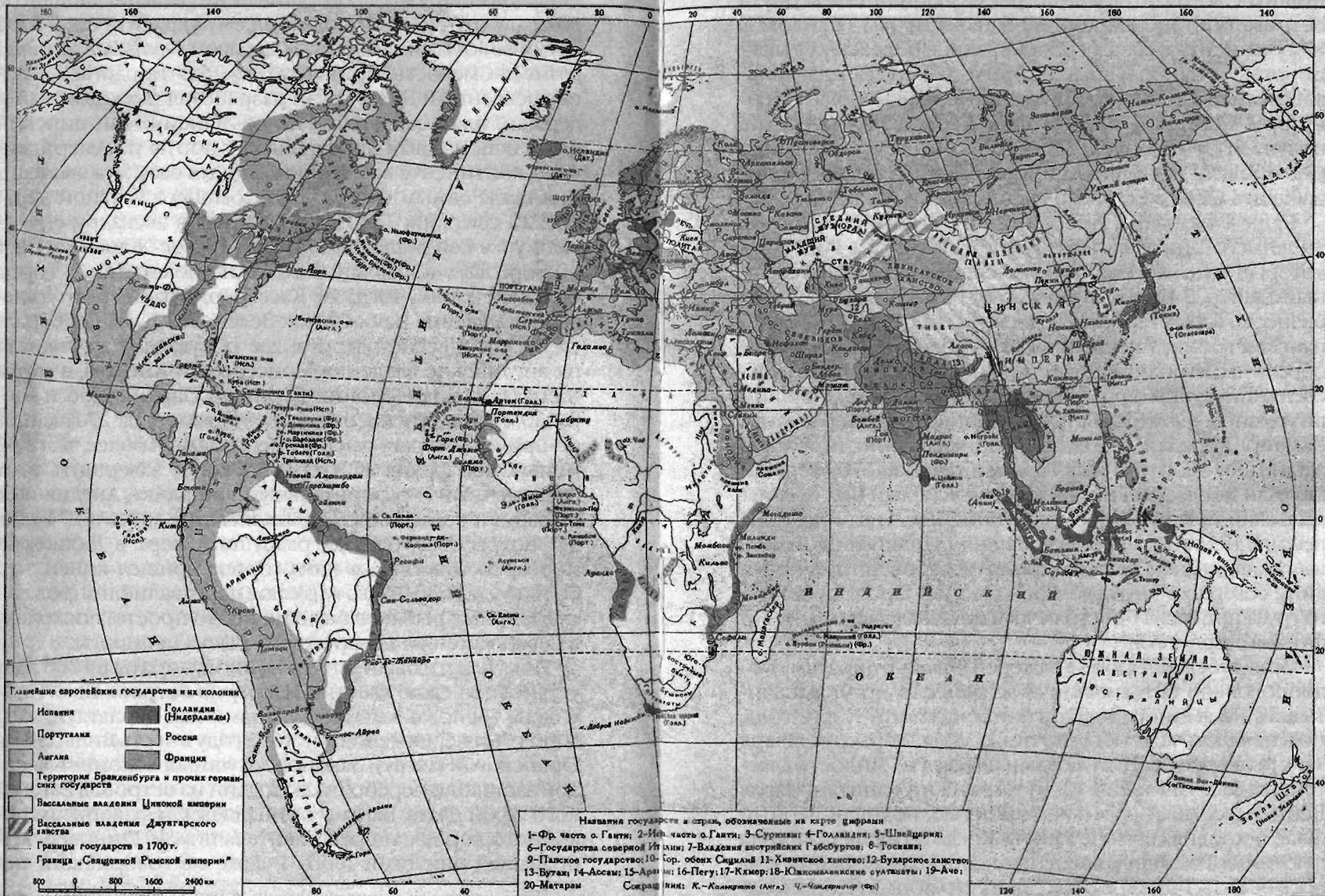
зости. В 1709 году Людовик XIV пожаловал дворянство Рене Дюге-Труэну, совершившему немало подвигов во славу отечества, и позволил ему украсить свой герб двумя золотыми лилиями и девизом *Dedit haec insigna virtus* («Смелость принесла ему благородство»). Воодушевленный Дюге-Труэн разработал рискованный и дерзкий план: захватить Рио-де-Жанейро (английский флот использовал португальские порты на Американском континенте в качестве тыловых баз). Эта экспедиция стала самым ярким эпизодом в его славной карьере: 20 сентября 1711 года, возглавив эскадру, снаряженную в Сен-Мало, он захватил Рио-де-Жанейро, сжег 60 торговых кораблей и обложил покоренный город большой данью. Тогда же Кассар, разграбив португальские поселения на островах Зеленого Мыса, перебрался на Антильские острова, где обрушил удар сначала на английские владения Монсеррат и Антигуа, а затем на голландские колонии Суринам, Парамарибо и Кюрасао, громя укрепления и требуя выкуп. За 27 месяцев он причинил врагу ущерб, оцениваемый более чем в 30 миллионов франков. Чтобы поскорее завершить этот бесконечный и разорительный конфликт, Англия и ее союзники согласились на заключение мира в 1713 году\*, потребовав, однако, разрушить порт в Дюнкерке. Корсарской эпопее в этом городе пришел конец, что больно ударило по его жителям: переквалифицироваться в мирных рыбаков было не так-то просто, поскольку в Северном море по-прежнему рыскали пираты.

Пока власти были заняты войной, пираты в 1706 году установили свою власть в Нассау на острове Нью-Провиденс (основанный англичанами как Чарлзтаун, этот город был переименован в 1695 году в честь Вильгельма Оранского-Нассау). Законопослушных колонистов силой заставили перебраться на один из островов Багамского архипелага. Багамы принадлежали фаворитам покойного короля, и представитель новой, Ганноверской правящей династии Георг I, даже не говоривший по-

---

\* По Утрехтскому мирному договору Филипп Анжуйский был признан королем Испании, но отказался от наследования французского престола, а французы признали господство Англии над Ньюфаундлендом, Гудзоном и Акадией. Кроме того, Англия получила монополию на торговлю чернокожими рабами сроком на 36 лет.

# КАРТА МИРА НА РУБЕЖЕ XVII и XVIII ВЕКОВ



английски, выказывал к ним полнейшее равнодушие. Лишь 11 лет спустя министры уговорили его вернуть острова британской короне и навести там порядок. К тому моменту в Нассау обосновались более двух тысяч пиратов, и наибольшим авторитетом среди них пользовался Эдвард Тич по прозвищу Черная Борода. Губернаторы Северной Каролины и Бермудских островов получали от него щедрые подачки, а потому никак не реагировали на мольбы мирных жителей этих колоний избавиться их от жестокого насильника и грабителя.

Георг I назначил губернатором Багамских островов 39-летнего бристольского негоцианта Вудса Роджерса, который успел хорошо зарекомендовать себя как успешный... капер. В 1708 году несколько бристольских купцов, бизнес которых терпел убытки из-за очередной англо-испанской войны, учредили акционерное общество и приобрели два хорошо вооруженных корабля. Возглавить экспедицию купцы предложили Вудсу Роджерсу; старшим штурманом флотилии стал бывший флибустьер Уильям Дампир. Корабли без особых приключений пересекли Атлантику, обогнули мыс Горн и в течение 1709 года захватили два десятка испанских судов (среди них был манильский галеон с грузом, оцениваемым в два миллиона песо). В 1711 году, через Вест-Индию, Индийский океан и вдоль африканского побережья Роджерс вернулся на родину, совершив кругосветное плавание. Продажа ценного груза принесла бристольским судовладельцам 147 975 фунтов стерлингов.

Став губернатором, Роджерс объявил пиратам, что добровольно оставившие свое ремесло могут рассчитывать на амнистию. Капитан Бенджамин Хорниголд, под началом которого начинал свою карьеру Эдвард Тич, решил со своими людьми сдаться на милость властей, но сам Тич и еще один пиратский капитан, Чарлз Вейн, известный своей жестокостью, подняли черный флаг, поставив себя вне закона. Когда 26 июля 1718 года флотилия Роджерса вошла в гавань Нассау, Вейну удалось бежать. Роджерс отрядил на его поимку Хорниголда, но тот не справился с поставленной задачей.

Губернатор конфисковал все пиратские призы в гавани Нассау, утвердил в должностях главного судью,



сборщика таможенных пошлин, мирового судью и констебля, укрепил форт, организовал три роты милиции для обороны города и выдал каперские грамоты тем экс-пиратам, которые захотели участвовать в поимке Вейна и других разбойников. 5 декабря 1718 года в Нассау состоялось заседание адмиралтейского суда, приговорившего десяток пойманных пиратов к повешению.

В свою очередь, губернатор Виргинии Александр Спотсвуд пообещал награду в 100 фунтов стерлингов тому, кто захватит или убьет Тича, а также меньшие суммы за рядовых пиратов. Сделать это вызвался Стив Боннет, получивший помилование от губернатора Северной Каролины, — у него с Тичем были свои счеты. Но Боннета постигла неудача, и он снова перешел в ряды пиратов. Как известно, покончить с Черной Бородой удалось лейтенанту Роберту Мейнард.

Сразу или после уговоров королевское прощение приняли около тысячи пиратов. Кто-то из них перешел на королевскую службу, занялся торговлей или каким-либо иным законным промыслом. В 1728 году Роджерс утвердил в качестве девиза Багамских островов фразу, подводившую итог его миссии: *Expulsis piratis restituta commercia* — «Пираты изгнаны, торговля восстановлена».

В том же году новый испанский король Филипп V учредил Королевскую компанию Гипускоа в Каракасе. Необычность предприятия заключалась в том, что его корабли могли заниматься и торговлей, и корсарским промыслом, охраняя берега Венесуэлы от набегов пиратов и корсаров других стран. В основном атакам грозных басков подвергались корабли англичан и голландцев, занимавшихся контрабандой. Успехи компании привели к небывалому подъему судостроения в портах Пасайа и Доноestia-Сан-Себастьян: присутствие корсаров стало залогом экономического процветания...

Эпоха «первичного накопления капитала» заканчивалась; европейские державы понемногу начинали переводить экономику на мирные рельсы, вкладывая новое значение в слова «интересы государства», оперируя терминами «отчизна» и «патриотизм». Была ли родина у пиратов? Вряд ли они отождествляли ее с государством. Рыба ищет, где глубже, а флибустьер — где выгоднее...

## ЖИЗНЬ, СМЕРТЬ, ЛЕГЕНДА

*Сражение со стихией. — Борьба за выживание. — Плен, тюрьма, побег. — Казнь: петля или топор. — Суды и приговоры. — Пираты-мемуаристы. — Беллетристы о пиратах. — Карнавальный образ*

Форбен как раз надписывал второе письмо, когда в окно ударился камешек. Почти тотчас колокола церкви Святого Андрея мелодично пробили полночь. Пора! Оставив письма на столе, шевалье прошел в смежную комнату и кивнул своему помощнику. Тот подошел к двери и завязал разговор с охраной. Под его шутки про ночные бдения без вина и девочек и намеренно громкий смех Форбен перетянул последний прут решетки (большая часть работы была уже сделана, надпил заклеплен хлебным мякишем с сажеей), а Барт крепким узлом связал вместе две простыни. Ну, с Богом! Обняв помощника, который похлопал его по спине единственной рукой, и еще раз пообещав выволить его отсюда при первой же возможности, Форбен ухватился за простыню, перешагнул через оконную раму и исчез в темноте. Барт последовал за ним, а верный лейтенант еще долго разговаривал на разные голоса, будто вел беседу с ними обоими, потом накрылся с головой одеялом и заснул.

Пока всё шло по плану: юнги, гордые своей находчивостью, провели их к ялику, куда уже были погружены

бочонок пива, четыре каравая и голова сыра; на носу, в особой сумке, Форбен нашел карту, компас и циркуль, завернутые в вощеную бумагу, — родственник Барта из Остенде честно отработал свои 400 экю. Хирург тоже сидел в лодке и бледнел от страха при каждом шорохе.

— Ах, Боже мой, господин де Форбен! — воскликнул он. — У вас вскрылись раны! Давайте перевяжу!

— После, после! — отмахнулся шевалье. — Время дорого!

Он сел к рулю.

Лодку оттолкнули от берега, и только тут обнаружилось, что весла разной длины.

— Куда вы смотрели, остолопы! — зашипел Барт на сникших юнг, но отступить было поздно; он взял себе длинное весло, бросил короткое пареньку постарше и мощными гребками вывел ялик на плимутский рейд.

Им предстояло миновать не менее двух десятков кораблей, которые снизу все казались исполинами.

— Who goes?\* — слышалось то справа, то слева.

— Fishermen!\*\* — каждый раз отвечал Барт, в то время как хирург съезжился и бормотал про себя молитвы на фламандском.

С погодой повезло: под покровом тумана они выбрались в открытое море, которое оказалось на удивление ровным и спокойным. Казалось, само небо взяло их под свою защиту. И правда, что за безумная мысль — плыть через Ла-Манш, где разбивались и шли на дно куда более крепкие и надежные суда, на утлом ялике без паруса, да еще и с разновеликими веслами!

Барт греб, как заведенный, и повязка, оборачивавшая его раненую голову, была мокрой от пота. Лишь несколько раз за два дня он дал себе роздых — чтобы слегка перекусить и забыться на пару часов тяжелым сном на дне лодки, из которой хирург и младший юнга едва успевали вычерпывать воду.

К середине третьего дня вдали показался французский берег — ровная полоса светлого песка. Вконец измученные, они вытащили на него лодку и рухнули рядом,

\* Кто идет? (англ.).

\*\* Рыбаки! (англ.).



*почти без сил. Форбен сверился с картой и произвел вычисления.*

*— Сен-Мало должен быть совсем рядом, не больше шести лье, — сообщил он своим спутникам и восторженно воскликнул, обращаясь к Барту: — Друг мой, вы отмахали 64 лье меньше чем за 48 часов! Такое не под силу даже Геркулесу!*

*Барт устало улыбнулся.*

*— Вон они! — раздался вдруг чей-то возглас. — Стоять! Именем короля!*

*Все повернули головы на крик. По берегу к ним бежали шестеро солдат с офицером.*

*Форбен поднялся и гордо выпрямился, собираясь назвать себя и уладить это недоразумение, но не успел раскрыть рта.*

*— Господин капитан! Вы живы! — один из солдат радостно взмахнул руками. — А мы уже по вас панихииду отслужили!*

*При этих словах офицер снял шляпу и учтиво поклонился. Форбен ответил на поклон.*

*— Шевалье де Форбен, капитан Барт, — отрекомендовался он. — Королевские корсары. Мы решили сами вернуться из Плимута, чтобы избавить Его Величество от лишних расходов.*

*— Очень рад, господин шевалье, — отвечал офицер. — Мне поручено ловить реформатов, которые вздумали бы укрыться у наших врагов, — объяснил он свое присутствие здесь и не слишком радушную встречу. — Но я уверен, что доставлю гораздо большую радость маршалу д'Эстре известием о том, что обнаружил вас, чем если бы я захватил всех гугенотов Дьена и Ла-Рошели.*

*— В таком случае доставим ему эту радость поскорее, — подвел Форбен итог беседе. — В путь, господа!*

Вся жизнь корсаров и флибустьеров была постоянным поединком со смертью, который порой начинался в довольно раннем возрасте. Жан Барт с двенадцати лет служил юнгой, Рене Дюге-Труэн стал моряком в шестнадцать. Сыну Барта, Франсуа, еще не исполнилось тринадцати, когда он вышел в море с отцом и сразу очутился в гуще сражения. Возмущенный напуганным видом

сына, отец велел привязать его к мачте, чтобы тот видел всё: «Ты должен привыкнуть к этой музыке!» Мишель де Граммон, сын дворянина и гвардейского офицера, в 14 (!) лет убил на дуэли воздыхателя своей сестры, был арестован, судим и вынужден поступить в школу юнг, а после, разжалованный из рядов королевского военного флота, сделался флибустьером. Голландский корсар Пит Хейн, герой народных преданий, был сыном капитана и тоже впервые поднялся на борт еще в отрочестве. Лет двадцати он попал в плен к испанцам и четыре года был рабом на галерах, пока его не обменяли на испанских военнопленных. Генри Морган в 20 лет решил попытать счастья в Вест-Индии и, чтобы оплатить переезд, продался на три года в наймиты на Барбадос. Команда Чарлза Гарриса, помощника Эдварда Лоу, состояла из тридцати пяти человек: одному было 15 лет, троим — 17, шестнадцати — от двадцати до двадцати пяти, включая самого капитана, которому исполнилось только 25 лет.

Смерть была вездесущей и многоликой: от холодной и грозной морской пучины, голода, болезней, опасных ран, тягот походов, превратностей сражений и плена, нелепости пьяных драк, жестокости наказаний и, наконец, суровой карающей руки правосудия.

Мы уже уделили достаточно много внимания тому, на что обрекал себя моряк, выходя в море, но, чтобы освежить в памяти эту картину, приведем отрывок из мемуаров Клода де Форбена.

«Шторм, не прекращавшийся три недели, вынуждал меня ставить лишь малое количество парусов. Ветер вынес нас в Бристольский пролив, корабль влекло к берегу, и часто у меня в запасе было всего 12 часов, чтобы помешать ему оказаться вблизи английских берегов, и шесть часов — чтобы нас не вынесло на берега Ирландии. Море бушевало так страшно, что все эти три недели мы не грели котла. Экипаж совершенно выбился из сил, больше половины людей заболели, а остальным тоже приходилось несладко. Пока море так волновалось, однажды утром, около десяти, мне сказали, что на нас идет земля. Я поднялся на палубу, чтобы взглянуть, в чем дело, и увидел, что эта “земля” была бесконечным

скопищем вихрей, взвивавших воду в воздух. В этот момент нас накрыла такая высокая волна, что она сорвала большой парус, разбила шлюпку, бывшую на палубе, наполнила корабль водой и опрокинула его на бок, как во время кренгования. Больные, находившиеся на твиндеке, захлебнулись. Перепуганный экипаж молился всем райским святым. При виде этого смятения я закричал: «Смелее, ребята! Все молитвы хороши, но обратитесь-ка к святому насосу: верьте, только он вас спасет!» <...> Подняли парус на фок-мачте, и корабль выровнялся... Я велел проломить палубу щипцами: часть воды стекла, остальное пролилось в трюм, и кораблем стало можно управлять. У меня почти не оставалось провианта, поскольку всё было испорчено морской водой. Мы пошли по ветру; я велел выбросить в море тела утонувших; оставшиеся в живых едва волочили ноги, и я решил, пока еще светло, пристать к берегам Ирландии, чтобы экипаж, по меньшей мере, не был пленен, поскольку мы не находились в состоянии войны с Ирландией, ведь король объявил войну только Англии и Шотландии. <...> Как только я сошел на землю, то первым делом устроил лазарет для больных. Из 230 человек, с которыми я вышел из Бреста, у меня оставалось не больше семидесяти пяти: остальные умерли от трудов, страхов или болезней».

Обращает на себя внимание причина смерти большей части экипажа корсарского судна: «от трудов, страхов или болезней». Они были уделом каждого моряка. Но помимо противостояния с бездушной и неумолимой стихией ему приходилось сражаться и с себе подобными. Об абордажном бое, жестоком и беспощадном, мы тоже уже писали, но теперь нам хотелось бы отметить несколько психологических аспектов. Что было побудительной причиной, заставлявшей человека перепрыгивать на борт вражеского корабля, подставляя себя под удар, рискуя самым ценным, что у него есть, — жизнью и здоровьем? Ответов может быть несколько. Для молодого гардемарина первым ринуться на абордаж, захватить судно было единственным способом продвигаться по службе, получить офицерский чин с причитающимся жалованьем, заслужить уважение товарищей

и старших по званию. Здесь многое решали молодой задор, юношеские представления о чести, желание совершить подвиг и отличиться. Солдаты и матросы шли на смертельный риск либо по приказу командира, либо из жажды наживы, голос которой был гораздо громче. Их дальнейшее поведение определялось тем, стоила ли овчинка выделки.

Если поживиться нечем, человек непременно воспользуется любой возможностью спастись, думая лишь о себе. В 1689 году Клод де Форбен попал в плен после столкновения с английским военным кораблем: «Бой был долгим и кровавым: он длился целых два часа, то есть гораздо дольше, чем обычный абордаж. Две трети моего экипажа были перебиты, я сам получил шесть ран, более доставлявших неудобства, чем опасных, однако мы всё сражались. Я спустился на перевязку, так как терял много крови. Мой лакей, думая, что я опасно ранен, последовал за мной со слезами; я пригрозил проломить ему голову, если он не поднимется на палубу и не продолжит бой. Экипаж, оставшийся без командира, видя, что вся палуба покрыта трупами, думал только о своем спасении. Мой лакей, увидев, что шестеро матросов садятся в шлюпку, последовал за ними и, не заботясь о том, в каком состоянии меня оставил, отправился вместе с ними к торговому кораблю, который взял их на борт».

Если же захвату подлежало торговое судно, то алчность, вспыхивавшая в изнуренных, изголодавшихся людях, порой оказывалась сильнее инстинкта самосохранения. Предаваясь грабежу, матросы и солдаты забывали обо всем на свете, даже о грозившей им опасности. Они могли пойти на дно вместе с искореженным кораблем — до того им было жалко бросить «свое» добро.

Генри Морган, захвативший город Маракайбо в 1669 году, оказался в ловушке: у входа в озеро Маракайбо бросили якорь три испанских корабля, отправленные на поиски пиратов. На одном корабле было 48 пушек, на другом — 38, на третьем — 24, тогда как самый большой корабль флибустьеров имел на вооружении только 14 малых пушек. Проскользнуть мимо этих кораблей не было никакой возможности; хуже того, флибустьеры

оказались между двух огней, поскольку испанцы успели укрепить форт на берегу и подняли над ним свой флаг. В этом отчаянном положении Морган, у которого, казалось, не было никаких шансов на спасение, отправил к испанскому адмиралу невольника, требуя у него 20 тысяч пиастров выкупа за город Маракайбо и угрожая в противном случае сжечь его и убить всех пленных. Такая дерзость изумила испанцев. Их глава, дон Альфонсо дель Кампо-и-Эспинола, послал Моргану письменный ответ: если он согласен возвратить всю добычу — золото, серебро, драгоценности и товары, всех пленных и невольников, то его простят, в противном случае все флибустьеры будут изрублены, ибо храбрые испанские воины пламенно желают отомстить за своих замученных соотечественников. На требование же о выкупе за город дон Альфонсо велел передать на словах: «Я могу выплатить требуемую сумму только пулями и ядрами и сам привезу ему эту монету».

Получив ответ, Морган собрал всех пиратов и спросил, хотят ли они отдать свою добычу в обмен на свободу или готовы биться за то и другое. Пираты уговаривали Моргана сделать адмиралу следующее предложение: они согласны очистить Маракайбо, не причиняя городу вреда и не требуя за него выкупа, и отпустить всех пленных, половину невольников и всех заложников, взятых из Гибралтара, тоже без выкупа. Дон Альфонсо дал флибустьерам два дня срока для принятия первоначальных требований, угрожая расправой.

Морган приказал связать и бдительно стеречь пленных, заложников и невольников, собрать смолу, деготь и серу, какие можно было найти, весь лишний порох и переделать одно из самых больших судов в брандер. На него перенесли все горючие материалы и утончили борта корабля. На палубе установили колоды в напаянной на них одежде, нахлобученных шляпах, с ружьями, саблями и знаменами, так что они издали походили на людей. В бортах прорубили несколько отверстий, в которые выставили вместо пушек раскрашенные чурбаны, на главной мачте подняли большой английский флаг. Этот корабль должен был открывать строй. На следующем за ним судне находились пленные мужчины, на

другом — пленные женщины со всеми похищенными драгоценностями; остальная добыча была распределена по другим кораблям. Перед отъездом все флибустьеры поклялись Моргану сражаться до последней капли крови и не просить пощады.

Испанский адмирал проявил поразительную беспечность, не выполнив своей угрозы и не напав на флибустьеров по истечении срока ультиматума. Прошло целых шесть дней, пираты успели подготовиться и 30 апреля 1669 года, еще до восхода солнца, сами двинулись навстречу испанцам. Адмирал, чей корабль находился на самой середине узкого канала, поспешно стал готовиться к встрече и спокойно подпустил брандер, считая его флагманом. Но этот корабль приближался без единого выстрела, а его палуба в предрассветном полумраке казалась усыпанной множеством народа. Адмирал решил, что флибустьеры собираются идти на абордаж, велел прекратить стрельбу и приготовиться к отчаянному отпору. Свою ошибку испанцы заметили лишь тогда, когда брандер подошел слишком близко и остановить его было уже нельзя. А ведь за два дня до этого беглый негр предупредил дона Альфонсо, что пираты сооружают брандер, но тот не поверил, что у них «хватит на это ума». Флибустьеры прицепили брандер к испанскому флагману и тотчас попрыгали в лодку, которая поспешно удалилась. Адмирал приказал отряду испанцев перейти на брандер, срубить мачты и, если можно, не давать пламени вспыхнуть, но деятельные враги опередили его и подожгли судно перед тем как его покинуть. Адмиральский корабль в одну минуту оказался объят пламенем и с большей частью экипажа ушел на дно. Многие испанцы бросались в море, стараясь вплавь достигнуть берега, но им это не удавалось. Флибустьеры предлагали им свою помощь, но все испанцы от нее отказались; адмирал спасся на шлюпке. Второй испанский корабль после слабого сопротивления был взят на абордаж. Экипаж третьего корабля, не дожидаясь нападения, перерубил якорные канаты и устремился к крепости, под стенами которой сам потопил свой корабль. Всё это совершилось в течение часа. Флибустьеры одержали решительную победу, не поте-

ряв ни одного человека. Воодушевившись, они вздумали штурмовать саму крепость — не ради добычи, а чтобы выказать свою доблесть, но испанцы под началом только что разбитого адмирала защищались так отчаянно, что пираты, не имевшие ни пушек, ни осадных лестниц, должны были отступить, оставив на месте три десятка человек убитыми и унеся с собой сорок раненых. Тем временем Морган узнал от пленного испанского штурмана, что на потонувшем корабле находилось 40 тысяч пиастров — монетами и серебряными слитками. Капитан флибустьеров отрядил один из своих кораблей для спасения груза, и тому удалось поднять две тысячи фунтов серебра слитками и пиастрами...

Чтобы осуществить невероятное, у человека должна быть цель. Что-то должно вести его за собой, толкать вперед, заставляя не останавливаться, не поворачивать назад или, наоборот, сопротивляться из последних сил, сжав кулаки, стиснув зубы. Сосредоточив свое внимание на «пенителях морей», мы порой забываем о тех, кто им противостоял. Это были люди, дорожившие своей жизнью и имуществом, нажитым тяжелым трудом. Кто захочет по доброй воле расстаться с ним, отдав разбойникам? В этом противостоянии всё решала сила — не только и не столько физическая, сколько моральная. Победителем, как правило, оказывался тот, кто одерживал прежде всего психологическую победу. Иногда одна лишь черная слава жестокого пирата заставляла сдаться без боя его перепуганную жертву, а порой налетчики уходили ни с чем, столкнувшись с твердой решимостью сопротивляться, — слишком уж несоразмерными были ставки на кону.

В начале января 1688 года 284 пирата, возглавляемые бывшим соратником Олоне Пьером Пикардийцем (в литературе его еще называют капитаном Пикаром), после нескольких лет морского грабежа вдоль тихоокеанского побережья решили пройти через Панамский перешеек. Однако когда разведчики сообщили, что поблизости находится отряд в шесть тысяч испанцев, большинство пиратов отказались идти дальше. Только 18 (!) смельчаков продолжили путь на свой страх и риск. Через несколько дней они внезапным натиском захва-

тили город Чоултек, четыре сотни жителей которого не оказали им ни малейшего сопротивления. После этого остальные пираты присоединились к своим отчаянным товарищам. Чтобы отрезать себе путь к отступлению, корабли сожгли, а добычу поделили: каждому досталось около двух тысяч пиастров — немалая сумма.

Что значит идти через джунгли? Пробивать себе дорогу с помощью мачете, обливаясь потом и задыхаясь во влажной духоте. Страдать от укусов насекомых, нехватки воды и пищи. Дрожать за свое добро, не доверяя спутникам. Опасаться нападения хищных зверей, индейцев и испанцев. Стараться верить капитану, обещавшему, что выведет к морю, — и бороться с сомнениями, потому что привык не верить никому, а этим чертовым джунглям конца-краю не видно...

Местные жители поджигали траву и устраивали завалы, отгоняли скот вглубь страны, оставляя пиратов без продовольствия. Мясо, которое они несли с собой, протухло, мушкеты заржавели, так что охотиться было невозможно. Однажды пираты наткнулись на заслон: испанцы преградили им дорогу. Отступить было некуда. Ночью флибустьеры вскарабкались по практически отвесным скалам и с рассветом напали на врага с тыла, уничтожив почти весь отряд из нескольких сотен человек. На шестнадцатый день похода пираты вышли к реке Магдалене, порожистой, с множеством водопадов. Сплавливались в бочках и наскоро сколоченных коробах, ежедневно теряя в бурлящей воде несколько человек и драгоценные мешки с пиастрами. Только в конце февраля пираты достигли широкой и ровной части реки, построили несколько лодок и к 9 марта добрались на них до устья. Вскоре их подобрал английский корабль с Ямайки и доставил в родные места.

Храбрость и трусость — величины относительные. Человек, который дрался в бою как лев, мог смалодушничать и выдать товарищей, желая ценой признания купить себе жизнь или свободу. В самом деле, пираты нередко сражались с ожесточением отчаяния, потому что знали, что им грозит в случае плена: немедленная смерть на рее или долгая — в тюрьме. Лоренс де Графф однажды приказал взорвать корабль, если он не суме-



ет вырваться из ловушки, расставленной испанцами. Такое же распоряжение отдал Жан Барт, везший в 1697 году принца де Конти в Данциг, где тот должен был попытаться занять польский трон (возможно, на память Барту пришел подвиг прадеда). В устье Мааса кораблю чудом удалось пройти мимо девяти вражеских судов. Принц решил пошутить: «Если бы начался бой, нас бы захватили». — «Ни в коем случае, — возразил Барт. — Мой сын стоял наготове у крюйт-камеры с приказом поджечь ее по моему сигналу». Принц побледнел от страха, поняв, какой опасности подвергнулся. «Лекарство хуже болезни, — сказал он. — Я запрещаю вам прибегать к нему, пока нахожусь на вашем корабле».

В самом деле, корсарам взрывать себя было неразумно. Попав в руки врага, они считались военнопленными, а не разбойниками, а потому с ними поступали по закону: держали в тюрьме вплоть до обмена на пленных соотечественников или получения выкупа (обычно это было жалованье военного за период плена для покрытия издержек на его содержание). Когда англичане захватили в бою Клода де Форбена, его помощника и Жана Барта, их посадили под замок.. в плимутском трактире, на втором этаже, установив на окнах решетки. Пленные могли принимать банкира, ссудившего их деньгами для приобретения необходимых вещей. Барт установил контакт со своим родственником из Остенде, который вместе с приставленными к ним в услужение юнгами организовал их побег. Увечного помощника (у него не было руки) пришлось оставить в заточении; он направил погоню по ложному следу, заявив, будто бы беглецы собирались идти пешком, тогда как на самом деле они бежали морем. Едва прибыв к королевскому двору, Форбен обратился с просьбой о выкупе своего помощника, и тот вскоре оказался на свободе. Другого французского корсара, Рене Дюге-Труэна, держали со всем экипажем в плимутской цитадели. Ему помогла совершить побег влюбившаяся в него француженка, супруга почтенного английского торговца. Через нее он сумел подкупить стражей и сговориться с капитаном шведского торгового судна, стоявшего в плимутской гавани. Переодевшись в одежду шведских матросов, Дюге-Труэн и

его товарищи вышли из крепости и до вечера находились на окраинном постоялом дворе, а затем, подобно Форбену и Барту, на лодке преодолели Ла-Манш. Такая беспечность в отношении содержания арестантов была присуща англичанам и больше века спустя: корсар Франсуа Менар Расин из Шербура (1774—1817) попал в плен в начале 1810 года, но в декабре ему удалось бежать. 20 марта 1812 года он снова оказался в плену, но уже 30 марта обманул своих стражей и добрался до Франции на лодке.

Обычно тюрьмы не были курортами: заключенные, которые не могли позволить себе покупать еду и одежду за собственные деньги, должны были довольствоваться охапкой вонючей соломой вместо постели и весьма скудной пищей. Нередко моряков помещали в плавучие тюрьмы — старые корабли, поставленные на прикол. Антисанитария, крысы, инфекции — неудивительно, что некоторые узники не доживали до освобождения.

Английский моряк Томас Сондерс, служивший в правление королевы Анны (1702—1714), попал в плен к французам, однако, по его словам, там ему жилось не хуже, чем на корабле. (Вспомним о жестоких наказаниях, практиковавшихся в британском военном флоте, — избавление от них в тюрьме могло показаться наградой.) Когда его выпустили, он снова вернулся на корабль, но через несколько лет был захвачен алжирцами, и вот те-то обращались с пленными жестоко: заставляли работать из последних сил, избивали, уродовали, отрезая носы или уши. Его выкупил капитан судна, на котором он служил.

Выкупом пленных христиан занималась, в частности, французская монашеская конгрегация лазаристов, основанная в XVII веке. Но в 1682 году сам отец Ле-Ваше, взявший на себя эту миссию, пал жертвой мусульман, разделив судьбу еще шестнадцати пленных: ими выстрелили из пушки — таковы были меры устрашения, практикуемые алжирцами. На палубы французских военных кораблей, стоявших на рейде Алжира, пролился страшный дождь из человеческих рук, ног, кусков мяса... Те ответили обычными ядрами. Через год бомбардировка города, которая велась с 23 мая по 22 июля 1683 года,

позволила освободить в несколько приемов 546 пленников, в том числе шевалье де Шуазель-Бопре де Боже, капитана королевского флота. Его история довольно необычна.

Капитан одного алжирского корсарского судна, некогда участвовавший в рейдах французских корсаров под командованием шевалье де Лери и помнивший о том, как учтиво обращались с ним все офицеры, стал свидетелем того, как людей превращали в пушечные снаряды. Среди пленников был шевалье де Боже, один из офицеров Де Лери, которому грозила та же участь. Капитан-мусульманин сначала попытался добиться его помилования, но, видя, что уговоры не помогают и француза уже привязывают к пушке, в отчаянии обнял пленника и заявил канониру, что в таком случае умрет вместе с ним. Алжирский дей (правитель), ставший свидетелем этой сцены, растрогался и помиловал француза, который, осмелев, добился, чтобы освободили и его слугу, привязанного к соседней пушке.

Попасть в руки испанцев для французских и английских флибустьеров было бы хуже алжирского плена, поскольку было равносильно смерти.

В XVI веке активнее других в пределы испанских колоний в Вест-Индии вторгались французы-протестанты; англичане тоже отреклись от католической веры, и испанцы относились к ним не столько как к представителям другого государства, сколько как к еретикам, а потому захваченных в плен каперов вешали без суда. Так, 3 августа 1621 года губернатор Кубы Франсиско де Венегас писал королю Испании, что отправленные им два сторожевых галеона захватили на рейде Тортуги английский пиратский фрегат с командой из двадцати пяти человек; все пленные были повешены. Но и сохранение жизни пленникам не было большим благодеянием.

Экскемелин рассказывает о «пирате по кличке Пьер Француз, родом из Дюнкерка, который довольно долго плавал в открытом море на барке с отрядом из 26 человек, прежде чем решил отправиться прямо к берегам Ранчери, чтобы поохотиться на ловцов жемчуга»: «Когда пираты уже подошли к жемчужной отмели, то на самой большой барке заметили восемь пушек и при-

мерно 60 вооруженных людей. Пираты подошли к этой барке и потребовали, чтобы она им сдалась, но испанцы открыли огонь из всех пушек. Пираты переждали залпы, а затем выпалили из своих пушек, да так метко, что испанцам пришлось довольно туго. Пока испанцы готовились к второму залпу, пираты взобрались на борт, и солдаты запросили пощады в надежде, что вот-вот к ним на помощь придет сторожевой корабль. Но пираты решили перехитрить стражей. Они затопили свое судно, а на захваченной барке оставили испанский флаг, испанцев же загнали в трюмы; на этом корабле они вышли в открытое море. Сначала на сторожевом корабле обрадовались, полагая, что пиратов потопили, но когда там заметили, что барка отвернула в море, то бросились за ней в погоню. Преследовали они пиратов до ночи, но никак не могли догнать барку, хотя и поставили все паруса. Ветер окреп, и разбойники, рискнув парусами, оторвались от сторожевого корабля. Но тут случилось несчастье: парусов подняли столько, что треснула грот-мачта. Но Пьер не растерялся: он связал пленных испанцев попарно и был готов сражаться против неприятельского корабля с командой всего в 22 человека, хотя многие были ранены и не могли принять участие в бою. Одновременно он приказал срубить грот-мачту и поднять на фок-мачте и бушприте все паруса, какими только можно было пользоваться при таком ветре. Всё же сторожевой корабль догнал пиратов и атаковал их так лихо, что те вынуждены были сдаться. Однако они успели выторговать условие, что ни их предводитель, ни они сами не будут в плену таскать камни или известь. (А надо сказать, когда пираты попадут в плен, то их заставляют три или четыре года подряд таскать камни или известь, словно рабов. А когда они становились непригодны для этой работы, их отправляли в Испанию на галеонах.) Кроме того, пиратам обещали при первой же возможности отослать их в Испанию всей командой. Больше всего наш пират жалел свое добро — у него на борту было на 100 тысяч реалов жемчуга, который он наградил на барках».

Чем окончилась эта история с пиратами — неизвестно; верить испанцам на слово было нельзя. Фран-

цузский флибустьер Шампань, которому губернатор Сан-Доминго выдал каперский патент против испанцев и голландцев, потерял свой корабль в заливе Кампече в начале 1680 года. Вместе с командой из четырех десятков человек он укрылся на небольшом островке в лагуне Терминос. Там их захватил в плен отряд королевского наместника в Кампече Фелипе де ла Баррера-и-Виллегас. Испанец предложил французам, если они добровольно разоружатся, отправить их на Тортугу или в другую французскую колонию, как ранее поступил с захваченными английскими моряками и дровосеками. Шампань согласился, однако их отвели в Кампече, где они пробыли в заточении около двадцати дней; семь флибустьеров за это время умерли. Испанцы, нарушив свое обещание, отвезли оставшихся в Веракрус, где они работали на строительстве укреплений, а затем переправили в Мехико и продали в рабство. Шампаня же с несколькими его людьми бросили в тюрьму, где, по утверждению его товарищей, их отравили. Одному моряку из команды Шампаня удалось бежать, и в мае 1681 года он подал в Мехико петицию консулу Франции в Кадисе, чтобы добиться освобождения.

«От капера до пирата всего-навсего один шаг: и тот и другой сражаются из любви к грабежу; последний, впрочем, должен обладать большей отвагой, ибо он бросает вызов не только врагу, но и виселице», — писал Вашингтон Ирвинг в новелле «Пират Кидд». В 1536 году в Англии был принят закон «для наказания пиратов и грабителей на море». Измены, тяжкие преступления, грабежи, убийства и заговоры, совершенные в пределах адмиралтейской юрисдикции, подлежали расследованию специальными комиссиями, которые должны были назначаться короной и действовать так, как если бы эти преступления были совершены на суше. Имущество пиратов считалось лишенным юридической защиты.

Суд по всем правилам — для пирата это был последний шанс. За время, отведенное на разбирательство, могло случиться многое, да и приговор мог оказаться оправдательным. Например, пирата Джозефа Баннистера в первый раз судили в Порт-Ройале, но оправдали. Тогда губернатор Ямайки Моулсворт, прекрасно знав-

ший, с кем имеет дело, решил устроить второй процесс. Пока суд да дело, Баннистер совершил побег и февральской ночью 1685 года вырвался из Порт-Ройала на своем судне «Золотое руно». Он отправился напрямик на Сан-Доминго, где примкнул к флотилии Де Граммона. Французы, чтобы помочь ему, составили ложную купчую, по которой владельцем «Золотого руна» становился капитан Дюшен. Для усиления юридической защиты Баннистер попытался получить каперский патент от губернатора Де Кюсси, но тот ему отказал. Решив, что и так сойдет, Баннистер ограбил в 1686 году два английских судна и продолжил пиратствовать; губернатор Ямайки отрядил для его захвата два военных корабля. Фортуна отвернулась от Баннистера: «Золотое руно» он потерял, французы из его команды покинули его, с горсткой верных людей он добрался до Никарагуа, где и был взят в плен капитаном Томасом Спрагом. Чтобы избежать нового процесса в Порт-Ройале, где у Баннистера было много сообщников, Спраг тотчас повесил его и еще трех пиратов на рее своего судна «Дрейк».

Повешение было самым распространенным наказанием за пиратство. Казнь сопровождалась установленным ритуалом. Перед повешением к пирату приходил священник, но не столько для того, чтобы отпустить грехи, сколько с целью в очередной раз показать милосердие церкви и дать возможность кому-нибудь внести за приговоренного выкуп, что случалось крайне редко. Преступника проводили в кандалах по всем большим улицам города. По прибытии на место казни священник читал долгую проповедь о пагубности пиратства, потом зачитывалось обвинение, после которого пират мог сказать свое последнее слово, но чаще всего он ограничивался грубой бранью. Затем на голову ему накидывали мешок или капюшон, надевали петлю и выбивали опору из-под ног. Тело потом еще долго болталось на виселице в назидание всем пиратам и простым морякам.

Казни тогда играли роль общедоступного бесплатного развлечения, и в публике недостатка не было. Те, кто не смог лично присутствовать на этом зрелище, могли узнать о нем из газет, где подробно рассказывали

обо всех деталях: последние слова осужденного, молитвы священника, агония...

Уильям Кидд до последней минуты отказывался раскаяться и признать себя пиратом. Его казнь состоялась 23 мая 1701 года. В первый раз веревка оборвалась под тяжестью тела, и осужденный, который был в стельку пьян, шатаясь, поднялся на ноги. К нему бросился священник, снова требуя покаяться. Покаялся он или нет — вопрос спорный, но его снова вздернули, после чего мертвое тело, вымазанное дегтем, провисело более двух лет в железной клетке. Таким же образом поступили с Чарлзом Вейном и Джоном Рэкемом (их казнили в Кингстоне на Ямайке соответственно в 1719 и 1720 годах). Многие пираты предпочитали смерть в бою подобному концу: считалось, что непогребённое тело обрекает душу на мучительные вечные скитания по просторам океана, а поскольку пираты были очень суеверными, эта перспектива внушала им просто священный ужас. Так что восьмерым пиратам, казненным вместе с Киддом, можно сказать, повезло: после повешения их тела были преданы земле.

В Лондоне местом казни пиратов был *Execution dock* на Темзе. Эшафот устанавливали во время отлива. После повешения тело оставалось на виселице, пока его трижды не покроет приливом, после чего труп снимали и хоронили в неизвестной могиле. Казнили не только англичан, но и иностранцев: как-то за один год были повешены 224 французских пирата.

Во Франции пиратов судили и казнили в портах. Так, в январе 1574 года суд Ла-Рошели вынес приговор экипажам трех судов под командованием дворянина Лукани, между прочим, постельничего короля: они грабили торговые корабли, плывущие в Ла-Рошель. Десятерых повесили, остальных били кнутом во всех районах города. Сам Лукани и его брат были «казнены» заочно — экзекуция была произведена над их изображением.

Везти пиратов куда-то на суд было небезопасно: они запросто могли сбежать по дороге. Например, капитан Де Вильпар, крейсировавший в районе Антильских островов специально для борьбы с пиратами, захватил

флибустьера Требютора, которого должны были судить. Однако корабль Вильпара, «Мазарини», выбросило на камни вблизи Тортуги. Пока судно пытались починить и снова спустить на воду, Требютор сбежал.

Осенью 1718 года Сид Боннет ремонтировал свой корабль на реке Кейп-Фиа-Ривер в Северной Калифорнии. Известие об этом достигло Чарлстона, и на поимку пирата отрядили два шлюпа. Разразилась жестокая битва. После пяти часов сражения пираты — сам Боннет и еще 29 человек — сдались и были посажены в тюрьму в Чарлстоне, однако предприняли попытку побега. Их изловили и повесили.

Томаса Грина и с ним 16 человек казнили в августе 1705 года в Эдинбурге, но чаще пиратов вешали там, где ловили. Джон Квелч и шесть его поделщиков были казнены в июне 1704 года в Бостоне (Массачусетс), там же пришел конец Сэму Беллами в октябре 1717-го. 52 члена экипажа Бартоломью Робертса были повешены в марте 1722 года в Кейп-Косте, в Западной Африке.

О том, как было покончено со знаменитым Эдвардом Тичем (Черной Бородой), мы уже писали. Его отрубленную голову прибили на бушприт «Жемчужины», а потом насадили на кол и выставляли в разных городах для устрашения потенциальных преступников. 13 пиратов из его команды предали суду Адмиралтейства и повесили в Уильямсбурге (Виргиния), поскольку они «не испытывали страха перед Богом и почтения к Его Величеству».

Тич был не единственным пиратом, с телом которого обошлись по обычаям Средневековья. Джон Вейтлинг, избранный в 1681 году генералом флибустьеров Южного моря, командовал высадкой в Арике (Чили), в ходе которой он был убит. Испанцы отрубили ему голову и насадили на пику.

Повешение считалось позорной, плебейской казнью. Поэтому сэра Уолтера Рэли казнили как аристократа — усекновением головы. Впрочем, судили его не как пирата, а как изменника королю, хотя обвинение было ложным. Приговор звучал так: «Вас повезут в повозке к месту казни, где повесят, но еще живым вынут из петли, обнажат тело, вырвут сердце, кишки и половые



органы и сожгут их на ваших глазах. Затем вашу голову отделим от тела, которое расчленим на четыре части, чтобы доставить удовольствие королю». По непонятным причинам Яков I решил повременить с казнью, в ожидании которой Рэли провел в тюрьме 13 лет. За это время, сидя в Тауэре, он написал «Трактат о кораблях», «Обзор королевского военно-морского флота», «Прерогативы парламента», «Правительственный совет» и начал «Историю мира», которую ему удалось довести до 130 года до н. э. Помимо этого, он настойчиво писал письма к королю, излагая в них дорогие его сердцу мечты о поисках Эльдорадо. И вот однажды король как будто внял его увещаниям: Рэли выпустили из тюрьмы и дали под его начало эскадру. Однако команда была подобрана из висельников, которые не повиновались приказам, и, несмотря на строгость, доходившую до жестокости, Рэли ничего не смог с ними поделать. Кораблям не удалось войти в устье реки Ориноко, чему также препятствовали ветры и течения. Понимая, что возвращаться к королю с пустыми руками нельзя, Рэли взялся за старое — стал грабить испанские корабли. Этим он компенсировал расходы на экспедицию, но дал повод к войне, что было не в интересах государства. Яков I принял соломоново решение: поскольку приговор в отношении Рэли не был отменен, его можно казнить по обвинению в государственной измене — и испанцы получат удовлетворение, и золото останется в казне. В виде особой милости казнь свели к простому обезглавливанию. 29 октября 1618 года приговор был приведен в исполнение. Стоя на эшафоте и глядя на топор палача, Рэли пошутил: «Это лекарство — снадобье острое! Но лечит от всех болезней!» Голову сэра Уолтера положили в красную кожаную сумку, а тело завернули в бархат. Леди Элизабет похоронила тело мужа в церкви Святой Маргариты в Вестминстере, а набальзамированную голову хранила у себя 29 лет, до самой своей смерти.

Впрочем, не все жизненные истории «джентльменов удачи» имели столь трагический финал. Власти дорожили «пенителями морей», которых можно было ис-

пользовать в интересах государства, а потому не торопились применять к ним суровые меры.

В апреле 1676 года четыре брата Жалло, курсировавшие в Ла-Манше, захватили пять английских кораблей, заявив, что это голландские или гамбургские суда. Еще два английских корабля были взяты другими корсарами, принадлежавшими к той же компании. Суда разграбили, забрав с них деньги и «движимое имущество», и отвели в Шербур. Дело осложнилось тем, что членов экипажей корсары подвергли пыткам, заставляя их объявить себя голландцами (Голландия тогда воевала с Францией, Англия же соблюдала нейтралитет), и на берегу английские матросы, пройдя медицинское освидетельствование у хирургов Шербура и Парижа, подали жалобу министру Кольберу. К ним примкнул лондонский купец, владелец одного из кораблей. Английский король Карл II срочно созвал государственный совет и решил информировать своего посла во Франции о насилии по отношению к его подданным. В результате судебного разбирательства было вынесено постановление об аресте братьев Жалло и шербурского бальи Жака де Лафонтена, получившего свою долю от продажи захваченных судов. Однако к тому времени корсары уже бороздили моря, продолжая заниматься своим делом; они и не думали бежать в Швецию, как утверждали «неофициальные источники». В августе 1676 года суд города Кана (в Нормандии) приговорил их к публичному покаянию у церкви Святого Петра, обезглавливанию и конфискации имущества в пользу короля. Приговор привели в исполнение заочно, на изображении преступников. Им, как говорится, и горя было мало, зато бальи избежать наказания не удалось: его подвергли пытке и казнили. Корсары же приносили слишком большой доход казне, чтобы так ими разбрасываться, да и отношения с Англией переживали не лучший период. Семь лет спустя Людовик XIV, находясь в Версале, издал грамоты о помиловании братьев Жалло, но тем, казалось, до всей этой истории не было дела, поскольку

---

\* Бальи — королевский чиновник, глава судебно-административного округа (бальяжа), вершивший правосудие от имени короля. Должность существовала до Великой французской революции.

грамоты были зарегистрированы в апелляционном суде Кана только в марте 1692 года, а во время дознания, предшествовавшего этой процедуре, помилованные дерзко отказались отвечать на вопросы судей.

Подобных примеров можно привести довольно много. Например, Джон Дин был боцманом на «Святом Давиде» — испанском корабле, захваченном флибустьерами и превращенном в корсарское судно с французским каперским патентом, выданным на Ямайке (!). В начале 1676 года капитан Томас Пейн велел ему перейти на захваченный у берегов Венесуэлы кеч «Приключение Джона» и доставить на Ямайку груз какао. По прибытии в колонию судно было арестовано губернатором Вогэном, поскольку его владелец подал жалобу. Дина приговорили к смерти, однако губернатор помиловал его через полгода, так как судебный процесс велся с нарушением процедуры.

В конце 1671 года англичанин Фрэнсис Уитерборн и французский капитан Дюмангль захватили и разграбили два испанских поселения на северном побережье Кубы. Впоследствии оба были арестованы полковником Бистоном, доставлены в Порт-Ройал и приговорены к смертной казни. Однако исполнение приговора было отложено, и Уитерборна вместе с Генри Морганом отправили в Англию. Там оба сидели в Тауэре, а потом были выпущены на свободу по приказу Карла II. В качестве материала для размышления добавим, что во Франции в XVII веке между вынесением приговора и приведением его в исполнение обычно проходило не больше суток.

Следующая история еще более примечательна. В 1688 году Лионель Уофер, Джон Хингсон и Эдвард Дэвис (голландский флибустьер Эдвардт Давид) были арестованы капитаном английского королевского флота. Год они провели в тюрьме Джеймстауна, а потом были отправлены в Англию на суд. Проведя еще год в лондонской Нью-Гейтской тюрьме, они были помилованы в 1691 году. Два года спустя все трое вернулись в Виргинию, где смогли вернуть себе часть захваченной ими, а позже конфискованной добычи за пожертвование трех тысяч фунтов стерлингов колледжу Вильгельма и Марии.

Бартоломью Шарпу повезло меньше. Его послужной список выглядел солидно: с середины 1660-х годов он пиратствовал в Карибском море, а лет через десять стал капитаном и получил каперский патент от губернатора Ямайки Карлайла. В апреле 1680 года он сменил Соукинса на посту генерала флибустьеров Южного моря и командовал английскими флибустьерами, впервые пересекшими Панамский перешеек. В марте 1682 года он вернулся в Англию, где был арестован, предстал перед судом как пират, но избежал повешения, поскольку при нем имелись подробные карты Южного моря, имевшие большую ценность для Адмиралтейства. В 1684 году он вернулся на Антильские острова и получил корсарское поручение от Степлтона, губернатора Невиса, чтобы бороться с пиратами, однако вскоре сам стал одним из них. Шарп примкнул к французским флибустьерам с Сан-Доминго и участвовал вместе с ними в разграблении Кампече в 1685 году. Потом он отправился на Бермуды и помог губернатору усмирить бунт. Там он пробыл до августа 1686 года, пока его не арестовал капитан британского королевского флота. Новый судебный процесс над Шарпом состоялся на Невисе, но его снова оправдали — за неимением доказательств. В 1690 году он оборонял один из Малых Антильских островов, Ангиллу (Змеиный), от французов. В 1696 году Шарп поселился на Сент-Томасе, но два года спустя, сильно задолжав, попытался сбежать с этого острова; его арестовали датские власти, и суд приговорил его к пожизненному заключению с конфискацией имущества.

Обвинение в пиратстве не имело срока давности. Так, Томас Сондерс, о котором мы писали выше, освободившись из алжирского плена, вначале служил боцманом у капитана Пикока, однако брат пристроил его на более доходное место — исполняющим обязанности капитана на шлюпе, владелец которого не имел никакого понятия о морском деле. Через некоторое время шлюп захватили два датских корабля и отвели в Роттердам, где всю команду судили за пиратство. Однако у голландцев не набралось достаточно доказательств, и всех оправдали. 12 лет спустя те же люди предстали перед судом Адмиралтейства в Англии. Уйти от наказания удалось

только Сондерсу: за него вступился капитан Пикок, заявив, что это его боцман. Сам же Сондерс утверждал, что его принудили заниматься пиратством (как мы помним, флибустьеры даже выдавали соответствующие свидетельства морякам, захваченным ими в плен, чтобы они потом могли оправдаться на суде). Впоследствии его судили еще раз, во Франции, но тоже оправдали. Сондерс принимал всё происходившее на суде близко к сердцу: для него было важно, чтобы никакое позорное пятно не пало на его семью.

Если пирату удавалось разорвать порочный круг и стать, наконец, «честным человеком», он всеми силами старался скрыть свое прошлое, замкнуть за семью печатями. Но оно могло аукнуться самым неожиданным образом. Сэр Генри Морган, член совета Ямайки, скончался в августе 1688 года от туберкулеза и цирроза печени — всё это были следствия попойек его бурной молодости. А сколько бывших пиратов умерли от лихорадки, старых ран...

Кстати, откуда нам вообще что-либо известно о жизни пиратов и флибустьеров? О королевских корсарах можно судить по официальным документам — корсарским поручениям, счетам, приказам; их возводили в дворянское достоинство, награждали; земляки называли в их честь улицы в их родных городах. Но пираты, стоявшие вне закона, наоборот, старались запутать следы. С одной стороны, им было нужно, чтобы их знали и боялись, ведь дурная слава была психологическим оружием, а с другой — им вовсе не улыбалось быть узванными при пленении, ведь тогда им наверняка пришлось бы качаться на рее. Они редко назывались собственными именами, предпочитая прозвища, которые, как правило, отражали их происхождение. Так, Жан-Давид Но был известен как Франсуа Олоне (то есть француз из области Сабль-д'Олонн), Мишель д'Артиньи — как Мигель Баск, Пьер Анто — как Пикардиец; а были и просто Пьер Большой, Монбар Губитель, Деревянная Нога\*... Стид Боннет, получивший помилование от губернатора Северной Кароли-

---

\* Прозвище Деревянная Нога, ясно указывающее на увечье, в XVI веке носил француз Франсуа Леклерк, погибший в бою в 1563 году, а в XVII столетии — голландец Корнелис Йол.

ны, но снова ставший пиратом, переименовал свой корабль и взял себе другое имя — капитан Томас, чтобы не лишиться королевского прощения (как мы знаем, это его не спасло). Сохранившиеся каперские свидетельства — большая редкость. Скучные сведения о повседневной жизни этих людей можно почерпнуть из официальных документов: отчетов губернаторов, протоколов судебных процессов, записей в судовых журналах, которые вели капитаны, отряженные на поимку пиратов. О самых ярких подвигах корсаров и самых жестоких преступлениях пиратов можно узнать из газет того времени, но это взгляд со стороны, к тому же сфокусированный лишь на одном аспекте. Кроме того, реальные события быстро переходили в область фольклора, обрастая вымышленными подробностями. Порой мифотворчество было намеренным. Так, маркиз де Ментенон снискал уважение к себе со стороны флибустьеров страшными рассказами о том, как побывал в плену у индейцев-карибов. По счастью, некоторые бывшие корсары и флибустьеры, а также люди, сталкивавшиеся с ними (например, священники-миссионеры), оставили мемуары, и это просто кладезь самой разнообразной информации.

В те времена, когда не было ни кино, ни телевидения, все путешественники считали своим долгом подробно описать читателям природу и животный мир увиденных ими земель, обычаи туземцев и вообще всё, что показалось им примечательным, не упустив, разумеется, и разных приключений, которые подогрели бы интерес к их трудам. Благодаря этим книгам перед нами встают образы реальных людей из плоти и крови, а не выдуманных персонажей, — рослого светловолосого красавца Де Граффа с пышными пшеничными усами, шутого и смуглого Де Граммона, похожего на испанца. И пусть их поступки порой нам не вполне понятны, тем больше причин поверить в реальность их существования.

Львиная доля сведений о пиратах Карибского моря почерпнута из книги Александра Оливье Эксквемелина (1645—1707) «Пираты Америки», первое издание которой вышло в 1678 году в Амстердаме на голландском языке. Эта книга сразу же завоевала популярность и была переведена на другие европейские языки. Во

французском переводе, вышедшем в 1686 году в Париже в двух томах, она называлась «История авантюристов-флибустьеров, проявивших себя в Индиях, содержащая всё самое примечательное, что совершено ими за последние 20 лет». Английский перевод вышел годом раньше. Генри Морган, которому в книге Эксквемелина посвящено немало страниц, тогда находился в Англии (его сняли с должности губернатора Ямайки за казнокрадство). В «Пиратах Америки» он был представлен не лучшим образом, а потому подал на издателей в суд за клевету — и выиграл дело, получив компенсацию за моральный ущерб.

В четвертую часть английского издания «Пиратов Америки» был включен дневник Бэзила Рингроуза, в котором описывалось первое вторжение флибустьеров в тихоокеанские воды в 1680—1682 годах: нападения на города, перенесенные лишения и тяжелые испытания, чаяния и раздоры участников похода. Рингроуз пересек Панамский перешеек вместе с Джоном Коксоном, а потом плывал с Бартоломью Шарпом вдоль побережья Перу, обогнул мыс Горн, вернулся в Карибское море, а затем и в Англию. К моменту опубликования его дневника он уже вновь находился где-то в Тихом океане и никаких писательских лавров не стяжал, а слава капитана досталась Шарпу.

Пока в Европе переводили и издавали книгу Эксквемелина, в 1684 году 1100 голландских, английских и французских флибустьеров объединились, чтобы в очередной раз разграбить побережье Перу. Одни отправились на юг, прошли Магеллановым проливом и поднялись к Панаме. Другие решили пересечь Панамский перешеек по маршруту Коксона с помощью индейцев куна. Этот переход совершила группа из 330 французов, в которой был Жак Равено де Люссан: 12 апреля 1684 года они вышли к Тихому океану и соединились с первым отрядом. Позже Равено де Люссан опубликовал «Дневник путешествия к Южному морю с флибустьерами Америки в 1684-м и в последующие годы» — ценное свидетельство о тех годах, когда флибустьеры потихоньку перекалифицировались в плантаторов и только «последние из могикан» еще продолжали сражаться. Из

этой книги стало известно о «Золотом острове», о том, как индейцы куна в обмен на стекляшки, ножи и прочую мелочь, а главное — на хорошее отношение каждый год помогали сотням флибустьеров пройти через Панамский перешеек к испанским поселениям в Перу, несмотря на политику «выжженной земли», практикуемую испанцами. Остаток своих дней Равено де Люссан предположительно провел на Эспаньоле.

В том же 1684 году еще один корабельный лекарь флибустьеров, Лионель Уофер, был высажен раненым на берег Панамы и провел четыре месяца среди индейцев, пока его не подобрал товарищи. Вернувшись в Англию, он опубликовал в 1695 году «Новое путешествие с описанием Американского перешейка». Уильям Патерсон, затевавший экспедицию в Панаму и вынашивавший свой «Дарьенский проект», прочел эту книгу еще в рукописи.

В Панамском походе участвовал и Уильям Дампир, совершивший впоследствии кругосветное путешествие. В феврале 1697 года вышла его книга «Новое путешествие вокруг света», принесшая автору широкую известность. Впоследствии она многократно переиздавалась и на английском, и на других европейских языках, а ее рукописный вариант хранится сейчас в Британском музее. «Нелегко назвать имя мореплавателя и путешественника, который дал бы миру более полные сведения, которому в такой мере были бы обязаны негоцианты и моряки и который подобного рода сведения изложил бы в столь ясной манере и столь четким стилем» — так отзывается об этой работе английский историк адмирал Барни. Дампир посвятил свою книгу председателю Королевского общества (Академии наук), и это положительно сказалось на его дальнейшей карьере.

Он оказался плодовитым писателем: его вторая книга «Путешествия и впечатления» была издана уже в 1699 году, а весной 1703-го новый лорд-адмирал Англии принц Георг, муж королевы Анны, представил Дампира Ее Величеству в связи с выходом первой части его третьей книги «Путешествие в Новую Голландию».

Свое кругосветное путешествие Дампир совершил в составе каперской экспедиции Вудса Роджерса, который тоже взялся за перо; его книга «Путешествие вокруг



света», увидевшая свет в Англии в 1712 году, имела огромный успех.

Дневниковые записи пиратов-литераторов не были беллетристичкой: к дневнику Рингроуза прилагались описания различных местностей, карты гаваней и некоторые зарисовки, полезные для мореходов; приложенная к книге Дампира карта циркуляции ветров явилась основополагающей для всех последующих карт такого рода; кроме того, Дампир привел интересные данные о величинах магнитного склонения в различных пунктах Мирового океана, о солености морских вод, о связи между господствующими течениями и ветрами.

Мемуары бывших французских корсаров Клода де Форбена (вышли в 1730 году в Амстердаме) и Рене Дюгет-Труэна носят более интимный и развлекательный характер, написаны живым языком и изобилуют описаниями различных происшествий и приключений, от опасных до курьезных; на первый план в них выставлена личность автора. Но это и придает им особую ценность в сравнении с записками других моряков, в которых в основном приводились сведения технического характера.

Интерес читателей к мемуарной литературе был велик, а к пиратской теме — в особенности. Для издателя такая рукопись была беспроигрышным вариантом. В начале XVIII века в Лондоне была опубликована книга под названием «Всеобщая история грабежей, смертоубийств, учиненных самыми знаменитыми пиратами, а также их нравы, порядки, вожаки и их правление», автором которой значился «Капитан Чарлз Джонсон». За этим изданием последовала «Всеобщая история пиратов» (1724), открывавшаяся очерком «О капитане Эйвери и его команде», а потом был напечатан второй том, в который входила рукопись «капитана Миссона» с рассказом о республике Либерталии, созданной пиратами на Мадагаскаре. Этот труд несколько раз переиздавали вплоть до 1972 года, а в конце 1970-х вдруг выяснилось, что ее настоящий автор — Даниель Дефо\*.

В этом талантливом человеке, который, как говорится, сделал себя сам, всегда была сильна авантюрная

---

\* Начиная с конца 1980-х годов авторство Дефо вновь стало оспариваться в пользу пока неизвестного капитана.

жилка. Возможно, именно способность воспарить над реальностью помогла Дефо выбиться из своего круга, стать известным и плодовитым литератором, оказывавшим влияние на правящие круги, но она же приводила к тому, что реальные события, характеры, ситуации в его книгах оказывались вытеснены вымыслом. Взять хотя бы самое известное его произведение — «Жизнь и удивительные приключения Робинзона Крузо, моряка из Йорка, прожившего двадцать восемь лет в полном одиночестве на необитаемом острове у берегов Америки близ устья реки Ориноко, куда он был выброшен кораблекрушением, во время которого весь экипаж корабля, кроме него, погиб, с изложением его неожиданного освобождения пиратами, написанные им самим». Общеизвестно, что прототипом главного героя послужил Александр Селькирк, высаженный на остров Маса-Тьерра в 650 километрах от берегов Чили. Забрал его с острова Вудс Роджерс, совершавший кругосветную экспедицию, после того как Селькирк провел там в полном одиночестве (без всякого Пятницы) вовсе не 28 лет, а четыре года и четыре месяца. Вернувшись в родной городок Ларго, Селькирк в пивных охотно делился воспоминаниями о своих злоключениях, причем был весьма неплохим рассказчиком. «Его очень интересно слушать, он трезво мыслит и весьма живо описывает пребывание души на разных этапах столь длительного одиночества», — писал литератор Ричард Стил в 1713 году в журнале «Англичанин». Дефо придал своей книге вид дневниковых записей, а подробные описания природы острова и занятий Робинзона добавляли ей достоверности, способствуя популярности у читателей.

«Робинзон Крузо» вышел в свет в 1719 году, а год спустя Дефо опубликовал книгу «Жизнь и пиратские приключения славного капитана Сингльтона» — дневник пирата, которого никогда не существовало. Зато в повести «Король пиратов» рассказ велся от лица реального Генри Эвери; правда, описанных там приключений в его жизни не было и быть не могло: например, в одном эпизоде Эвери под видом армянского купца отправляется через Персию в Константинополь, чтобы потом поселиться где-нибудь во Франции.

Генри Эвери, он же Длинный Бен, родившийся предположительно в 1653 году, был одним из самых известных флибустьеров, о жизни которого никто ничего толком не знал. Его биография соткана из легенд. По одной из версий, он был квартирмейстером на английском корабле в составе эскадры, направленной для подъема сокровищ с затонувших в Карибском море испанских кораблей. Еще в Европе он возглавил бунт матросов, которым четыре месяца не платили жалованье. Бунтовщики захватили адмиральский корабль и отправились на нем пиратствовать к берегам Африки. Команде Эвери удалось захватить великолепную добычу — корабль Великого Могола\*, везший его дочь со свитой и огромное количество золота и драгоценных камней. Но нечестно нажитое впрок не идет: купцы, которым Эвери хотел продать бриллианты, догадались о их происхождении и выдали пирату сущие гроши, пригрозив в случае несогласия донести на него властям; он умер от болезни в совершенной нищете, хотя молва приписывала ему женитьбу на той самой индийской принцессе. Разумеется, Дефо вышил яркие цветы по этой сюжетной канве.

Первый том «Всеобщей истории пиратов» содержит биографии двух десятков капитанов: помимо Генри Эвери, это Эдвард Тич, Сид Боннет, Эдвард Инглэнд, Чарлз Вейн, Джон Рэкем, Хоуэлл Дэвис, Бартоломью Робертс, Уолтер Кеннеди, Томас Анстис, Джордж Лоутер, Эдвард Лоу, Джон Филипс, Фрэнсис Сприггс и Джон Смит. Наибольшей мифологизации подверглись жизнеописания Эвери, Тича, Рэкема, Анстиса и Лоу. Биографии двух женщин-пираток — Анны Бонни и Мэри Рид — выдуманы Джонсоном-Дефо от начала и до конца. Практически все главы содержат вымышленные монологи и диалоги действующих лиц, кое-где вставлены художественные описания детских и юношеских лет главных героев, а в одном из очерков приводятся мысли умирающего человека. Второй том содержит историю республики Либерталия, но биографии Оливье Миссона и Томаса Тью

---

\* *Великие Моголы* — правители Индии (1526—1858) монгольского происхождения, потомки Тамерлана.

выглядят полностью выдуманнными\*, а истории Уильяма Кидда, Томаса Уайта, Самюэля Беллами, Натаниэля Нор-та, Уильяма Флая и других изобилуют домыслами: Дефо явно не хватало фактического материала, и он решил дополнить его своей фантазией. Например, в книге сказано, что пираты Томаса Анстиса и Самюэля Беллами во время вынужденного безделья устраивали любительские театральные представления — «судили» друг друга за преступления на море, меняясь ролями. Никаких подтверждений этому в других источниках нет. Дефо же описал якобы принятую у пиратов казнь — хождение по доске: жертве завязывали глаза, связывали руки за спиной и заставляли пройти по доске, выдвинутой из пушечного порта. На самом деле рассказ о чем-то подобном содержится у Плутарха: киликийские пираты поступали так с римлянами — «заставляли идти домой по морю», — правда, используя не доску, а лестницу. Но этот миф приобрел популярность, и «хождение по доске» запечатлено даже на иллюстрациях Говарда Пайла, созданных в XIX веке. Вообще же во «Всеобщей истории

---

\* Бывший королевский мушкетер Оливье Миссон поступил во флот, став капером на «Виктории». Он подружился с бывшим монахом-доминиканцем Караччиоли. «Виктория» курсировала вдоль берегов Гвинеи и Восточной Африки; захватывая огромные богатства, экипаж освобождал рабов, миловал пленных, почтительно обращался с побежденными, а на мачте корабля развевался белый флаг с вышитым на нем девизом «За Бога и Свободу, все братья, все равны!». После нескольких месяцев такой жизни два друга обосновались в бухте Диего-Суарес на севере Мадагаскара. Местный князек предоставил в их распоряжение несколько сотен рабочих-туземцев. Так возникла Международная республика Либерталия с демократически избираемым парламентом. Пока одни ее жители возделывали поля, другие продолжали носиться по морям, грабить корабли и требовать выкуп за пленников, при этом освобождая рабов. Либерталийцы пользовались услугами знаменитого пирата Томаса Тью, которого сделали адмиралом. Частную собственность отменили, все были равны независимо от расы. Из общей казны выдавали пенсии нетрудоспособным и старикам, а пополняли ее за счет пиратства. Деньги внутри республики не имели хождения. Браки пиратов с мальгашками поощрялись. За оскорбление туземца, ругань и пьянство публично наказывали палками. Однажды ночью на город напали местные племена. Мужчины, женщины и дети были перебиты, Караччиоли погиб в бою, Миссону удалось бежать с несколькими людьми, но его корабль потонул во время бури. Тью тоже погиб несколько месяцев спустя: его разорвало ядром во время абордажного боя. От Либерталии сохранился только личный дневник Миссона, обнаруженный много позже в Ла-Рошели в вещах умиравшего матроса из команды Тью.

пиратов» Дефо выступает как моралист — осуждает пиратство в назидание тем, кого манил путь «джентльмена удачи». При этом он довольно успешно подражал мемуаристике, а потому «Всемирную историю пиратов» стали использовать как первоисточник.

Новый всплеск интереса литераторов к пиратам приходится на первую треть XIX века, с развитием романтизма. В 1821 году Вальтер Скотт опубликовал роман «Пират»; прототипом главного героя, капитана Кливленда, стал образ главаря пиратов из книги Дефо «Приключения и дела известного капитана Джона Гау». Все знаменитые беллетристы XIX—XX веков, писавшие о пиратах, — Фенимор Купер\*, Фредерик Марриет, Генри Хаггард и другие — черпали вдохновение и сюжеты из книги Эксквемелина.

Между тем авторам сочинений о пиратах можно было найти материал и в современной жизни, не прибегая к дневникам столетней давности. Так, собственно, и сделал Бальзак: его Гобсек — в прошлом корсар, предпочитающий не распространяться о своей прежней жизни, полной расчетливой жестокости, но твердо усвоивший из нее, что «деньги решают всё». В романе «Тридцатилетняя женщина» выведен романтический образ колумбийского корсара по прозвищу Парижанин: для команды он — бог, все повинуются его демоническому взгляду, ему невозможно противоречить, потому что он всегда докажет, что прав. Бросили за борт пленных — но ведь на борту мало провианта. Разве на войне не бывает случайных жертв? В роскошно отделанной каюте на его корабле живут его нежно любимая жена, «добрый ангел» команды, к ногам которой он бросает награбленные сокровища, и четверо детей. При всех романтических атрибутах этого эпизода Бальзак проявляет себя как тонкий психолог-реалист. Матросы торгового судна при приближении жестокого Парижанина, который не пощадит никого ради денег, предают своего капитана в надежде перейти на сторону корсара, а это значит, что жажда наживы сильнее христианской морали. Случай-

---

\* Фенимор Купер, больше известный как автор романов об американских индейцах, создал целую серию романов о пиратах: «Лоцман», «Красный корсар», «Пенитель моря», «Два адмирала» и т. д.

но оказавшийся на захваченном судне отец его жены, на глазах которого были преданы смерти его спутники и матросы, отказавшиеся стать пиратами, считает капитана бессердечным убийцей, ведь отняв у него деньги, заработанные трудами и кровью, пират обрек на смерть и всю его семью. Но Парижанин возмещает тестю потерянное из своей доли — и тот готов простить его и принять драгоценности, отобранные у других жертв: в конце концов, корсар «просто сражается с испанцами» (якобы за идеалы молодой республики Симона Боливара). Слово ужаснувшись тому, что явствует из написанного им, Бальзак сочиняет морализаторскую концовку: корабль Парижанина терпит кораблекрушение, а его жена, умирая над телом единственного спасенного ею, но не выжившего ребенка, говорит, что «вне закона жизни нет»...

Этот роман был создан в середине 1830-х годов, а 7 сентября 1845-го в Дюнкерке торжественно открыли памятник Жану Барту на бывшей Королевской площади, переименованной в честь него. Каждый год во время карнавала горожане становились перед статуей на колени и пели «Кантату Жана Барта»: «Город, давший тебе жизнь, обратил твою статую в алтарь...» За два века именем немногословного корсара\* назвали 27 кораблей, а именем Форбена, оставившего свой след в литературе, — шесть...

Артур Конан Дойл в серии рассказов создал резко отрицательный образ пирата — капитана Шарки, прототипом которого, по всей видимости, послужил Эдвард Лоу: Шарки заставляет пленника есть свои собственные нос и губы, отрезанные и поданные ему на ужин. Этот герой Конан Дойла — не только садист, но и средоточие всех остальных пороков. А вот капитан Блад Рафаэля Сабатини, наоборот, рыцарь без страха и упрека, и в двух романах — «Одиссея капитана Блада» и «Хроника капитана Блада» — осуждению подвергаются лишь жестокость британской колониальной системы и заведенные ею порядки. Во время работы над романами Сабатини воспользовался сведениями из «Повествования о великих страданиях и

\* Однажды Барта вызвали в Версаль, где Людовик XIV в присутствии придворных торжественно объявил: «Господин Барт, я назначил вас командиром эскадры». «Вы хорошо сделали», — коротко ответил храбрый воин вместо положенного по случаю цветистого комплимента.

удивительных приключениях Генри Питмена, хирурга покойного герцога Монмута», которое было опубликовано в Лондоне в 1689 году. Биография капитана Блада содержит также несколько эпизодов, почерпнутых из сочинений Эксквемелина, где он рассказывает о Генри Моргане; на это указывает примечание Сабатини, сделанное «для пушей достоверности», что ряд поступков его героя приписывают Моргану. В романе также действует герой по имени Левассер, не имеющий, впрочем, ничего общего с реальным Франсуа Левассером.

Когда речь заходит о «литературных» пиратах, в памяти первым делом всплывает «Остров сокровищ» Роберта Льюиса Стивенсона\*. Прототипом капитана Флинта послужил Эдвард Тич (Черная Борода), а вот Джона Сильвера Стивенсон «списал» со своего друга Хенли: ему ампутировали ступню, но, по выражению автора, он был «настоящим неукротимым пиратом». Биографии Сильвера в книге нет, но шведский писатель Бьорн Ларсон восполнил этот пробел, создав в 1995 году роман «Долговязый Джон Сильвер», стилизованный под мемуары: в 1742 году старый пират, живущий на Мадагаскаре в окружении бывших рабов-негров, которых он освободил, вздумал написать о своей жизни, полной приключений, стычек, грабежей, попок и галантных походов.

Ларсон лишь пополнил собой список литературных мистификаторов, хотя, к чести его будет сказано, он не старался выдать свой роман за первоисточник — в отличие, например, от бельгийского писателя Альбера т'Серстевенса, автора морских рассказов. В 1952 году на суд читателей представили мемуары Луи-Адемара-Тимоте ле Голифа по прозвищу Борнефес (Рябой Зад): автор якобы родился около 1640 года, уехал на Антильские острова, был буканьером, флибустьером, а потом и капитаном. В предисловии Серстевенса было сказано, что рукопись мемуаров нашли в развалинах одного дома в Сен-Мало, разрушенного во время Второй мировой войны; она хранилась в саквояже, некогда замурованном в стену бывшего постоялого двора для

---

\* Надо отметить, что первоначально Стивенсон, тогда уже известный писатель, опубликовал свой роман под псевдонимом «Капитан Джордж Нокс», и книга не слишком хорошо расходилась.

моряков, и частично пострадала от огня. Впоследствии было установлено, что капитан Ле Голиф — чистой воды вымысел Серстевенса.

Если отпивать вино и доливать стакан до краев водой, то в конце концов придется поглощать только воду. Когда за основу для новых художественных произведений стали брать старые, написанные по мотивам первоисточников, реальный мир Моргана и Тича превратился в вымышленный мир Джека Воробья. В литературе и в особенности в кино утвердились клише и стереотипы: пираты повязывают голову платком, носят в ушах серьги в виде колец и покрывают тело татуировками. Это непонятые герои, благородные мстители или жертвы обстоятельств (хотя раньше было принято выставлять их жестокими бандитами без чести и совести). Они обладают мощными кораблями (а не легкими маневренными шлюпами и кечами), атакуют военные суда (а не беззащитные торговые шхуны или неповоротливые галеоны), а каждый захваченный ими приз — плавучая сокровищница (хотя довольно часто они «вытягивали пустышку» или вообще оставались ни с чем). Им якобы завидовали, и не зря: быть пиратом — особый шик..

6 июня 1995 года два приятеля-американца, играя в сквош, вдруг начали ради забавы перебрасываться «пиратскими» междометиями типа «Арррр!». Потом они перешли на «пиратский» язык со своими фонетическими законами и жаргонизмами. Им захотелось увековечить этот день и привлечь к игре как можно больше людей, но поскольку 6 июня отмечается годовщина высадки американского десанта в Нормандии — открытия «второго фронта», — они перенесли новый праздник на нейтральную дату — 19 сентября. Теперь в этот день в пиратской гавани Ки-Вест во Флориде устраивают фестиваль с песнями, театрализованными представлениями, катаниями на парусных судах и приготовлением сальмигунди; все желающие наряжаются пиратами и празднуют «День пиратского жаргона». Кстати, этот праздник вышел за рамки США, его отмечают во многих странах мира, от Австралии до Финляндии. В общем, быть пиратом — весело. Интересно, разделяли ли это мнение корсары и флибустьеры и их преемники?..



---

## НАСЛЕДНИКИ ВЕСЕЛОГО РОДЖЕРА

*То, что в Париже считают пороком, за Азорскими островами признается необходимостью. Нет на земле ничего прочного, есть только условности, и в каждом климате они различны... Незыблемо лишь единственное чувство, вложенное в нас самой природой: инстинкт самосохранения. В государствах европейской цивилизации этот инстинкт именуется личным интересом... Из всех земных благ есть только одно, достаточно надежное, чтобы стоило человеку гнаться за ним. Это... золото.*

Оноре де Бальзак. Гобсек

Антипиратские меры, принимаемые правительствами европейских держав, понемногу вытеснили флибустьеров с Антильских островов, заставив их променять Америку на Африку. Так, Эдвард Инглэнд (упомянутый Стивенсоном в «Острове сокровищ») со своим помощником Джоном Тейлором, набрав новый экипаж, отправился на Мадагаскар.

Еще в XVII веке европейским пиратам приглянулись Коморские острова севернее Мадагаскара; они предпочитали лагуну острова Майотта. На Коморах пираты общались с местным населением, собирая на рынках информацию о проходящих мимо судах. Однако эта идиллия была нарушена в начале XVIII века, когда на острова стали регулярно заходить европейские торговые и военные корабли. Пираты были изгнаны с архипелага. Но в западной части Индийского океана оставалось еще немало спокойных и без-

опасных для пиратов островов, где туземное население не было настроено к ним враждебно, а европейцы еще не создали укрепленных опорных пунктов. Пираты перехватывали и грабили суда, поставившие скот и провиант с Мадагаскара на Маврикий (тогда он назывался Иль-де-Франс) и Реюньон (Бурбон). Они высаживались на этих двух островах, сжигая поселения и убивая их обитателей. Голландцы, владевшие в то время Маврикием, были лишены пищи и доведены до крайности; возможно, именно частые набеги морских разбойников и привели к тому, что они навсегда покинули остров в 1712 году.

Мадагаскар же превратился в настоящее пиратское царство: большинство морских разбойников вели себя там как удельные князья; под властью каждого находились два-три поселка. Они брали в жены дочерей местных царьков, умножая награбленное богатство внушительным приданым. Их дома стояли на сваях посреди больших дворов, и войти в них можно было только по лестнице. Двор окружал крепкий забор из толстых древесных стволов, в котором обычно проделывали бойницы и устанавливали пушечки.

Заходили пираты и на другие острова Индийского океана — Родригес, Фаркуар, Агалегу, Амирантские, — которые позже других были освоены европейцами. Но дольше и активнее всего они использовали Сейшелы — последний пиратский рай на земле. Изолированность, отсутствие населения, множество удобных бухт, здоровый климат, изобилие пресной воды, пищи и древесины для починки судов — всё это привлекало пиратов. На острове Фрегат они устроили наблюдательный пункт.

Ряд историков считают, что у сейшельских пиратов существовали связи с морскими разбойниками, обосновавшимися у мыса Сан-Себастьян на Мадагаскаре. Альянс с пиратами острова Сент-Мари у восточного побережья Мадагаскара прибавлял их вылазкам дерзости.

Таким образом, торговые пути в Индию постоянно находились под угрозой пиратских нападений. Между тем соперничество Франции и Англии за господство в регионе обострилось, и обе морские державы усилили свое военное присутствие в Индийском океане.

Пиратский промысел становился всё более опасным и всё менее выгодным. Почувствовав, что в душах пиратов назревает перелом, Франция сделала «ход конем» — предложила им амнистию.

Предложением решил воспользоваться Кристофер Кондент (Кондом). Для него это стало бы удачным завершением карьеры: в 1720 году он захватил в Красном море арабское судно, перевозившее 1,3 миллиона рупий, и теперь мог бы удалиться на покой вполне обеспеченным человеком.

Правда, способ для этого он выбрал довольно необычный. Кондент захватил у берегов Мадагаскара английский корабль водоизмещением 100 тонн, нагруженный спиртным, и поручил его капитану, Бейкеру, отправиться к губернатору острова Бурбон с предложением о сдаче французскому королю. В случае отказа Кондент пригрозил явиться туда и нанести как можно больший ущерб. Чтобы Бейкер лучше справился с поручением, пират оставил у себя нескольких заложников.

Двенадцатого ноября 1720 года состоялось заседание совета острова Бурбон. Губернатор Боволье де Куршан согласился амнистировать 135 пиратов и 60 рабов из Гвинеи, но с условием: «Предварительно сдать оружие и боеприпасы, навсегда отказаться от беспорядочной жизни и хранить верность королю Франции, признавая себя его подданными». Кондент получил четыре месяца срока, чтобы явиться со своим судном и всеми пушками. Кроме того, каждый пират должен был уплатить въездную пошлину в 20 пиастров и мог взять с собой только одного раба.

Но проблемы губернатора только начинались: как разместить 135 пиратов на острове, где проживают всего несколько сотен жителей? Он пообещал обывателям по 15 пиастров за взятого на постой пирата и по пять пиастров за негра (если только он не станет работать на самого хозяина). «Обыватель, который примет на постой одного или нескольких разбойников, должен предоставить каждому подходящую кровать с хотя бы одним хорошим матрасом, подушкой в наволочке и одеялом; кровати должны находиться в постройке из дерева или листьев, не похожей на сарай и непроницае-

мой для осадков», — гласила прокламация губернатора. Кроме того, постояльцев надлежало хорошо кормить, давая мясо дважды в день (кроме постных дней), похлебку и хлеб, а также полбутылки тростникового вина. 22 января, несмотря на роптания жителей острова, Де Куршан назначил 36 человек, в том числе бывших пиратов, которые должны были принять постояльцев.

В феврале они прибыли — но всего 32 человека, включая Кондента. Одни умерли от лихорадки, другие остались на Мадагаскаре, третьих попросту бросили. Гостей приняли с распростертыми объятиями: жители наперебой оказывали им всякого рода услуги, за которые брали весьма дорого, твердо вознамерившись поживиться на этом деле.

Сам Кондент женился на родственнице помощника губернатора и будущего губернатора Дефоржа Буше. В феврале 1723 года он прибыл во Францию, а уже 25 марта снова женился — на мещанке из Лориана Мари Катрин Анкре (что случилось с его первой женой, неизвестно). Он поселился в Бретани, стал судовладельцем и процветал, пока не умер от старости в 1733 или 1734 году — редкий конец для пирата.

Его «коллегу» Оливье Левассера по кличке Сарыч (*La Buse*) не устраивала такая судьба. Он продолжал свои разбойные вылазки, пока в начале 1730 года во время боя с французским военным кораблем пиратское судно не было захвачено. Левассера в кандалах доставили на Реюньон. 17 июля его повесили.

Если с пиратством, гуманными или силовыми приемами, было в общем и целом покончено, морского разбоя «на законных основаниях» никто не отменил: корсары по-прежнему считались национальными героями, действующими в интересах государства.

Главным военным конфликтом XVIII века стала Семилетняя война (1756—1763), которую часто называют Первой мировой: она разворачивалась на нескольких театрах военных действий (Европа, Северная Америка, Карибские острова, Индия, Филиппины) и привела к новой расстановке сил в Старом Свете. Участниками войны были, с одной стороны, Пруссия, Англия, Португалия, Ганновер, Гессен-Кассель и Брауншвейг, а с дру-

гой — Австрия, Франция, Россия, Испания, Саксония, Швеция, Неаполитанское и Сардинское королевства. Война окончилась победой англо-прусской коалиции, привела к возникновению Британской империи и практическому исчезновению первой системы французских колоний. Согласно Парижскому мирному договору Франция уступила Англии Канаду и все близлежащие острова, за исключением Сен-Пьер-и-Микелон, Восточную Луизиану (Западная отошла к Испании), Антильские острова, кроме Мартиники, Гваделупы, Мари-Галант и Сент-Люси (Куба и Филиппины были возвращены испанцам в обмен на Флориду\*), колонии в Индии (кроме Пондишери) и Сенегал в Африке.

Исход Семилетней войны решался на полях сражений на суше, но и моряки, разумеется, не оставались в стороне. С 1756 по 1760 год французские корсары захватили две с половиной тысячи судов под флагом Англии, но британский лев уже настолько окреп, что лишь отмахнулся от них хвостом, как от надоедливой мухи. За последние три года Семилетней войны из гавани Нанта, города работоторговцев и корсаров, вышли только шесть кораблей с каперскими свидетельствами. Определенный урон врагу они нанесли, но действовали лишь у берегов Европы, у английских и нормандских островов, и после нескольких схваток были вынуждены спустить флаг, поскольку английские патрульные корабли были лучше вооружены и развивали большую скорость. Плененные экипажи были привезены в Англию, а затем обменяны или просто отпущены. Впрочем, французские корсары продолжали досаждать англичанам и при Людовике XVI (1774—1792) (он производил капитанов тридцатипушечных корсарских кораблей в лейтенантский чин с правом ношения мундира), и после революции 1789 года — во времена Первой республики и империи Наполеона Бонапарта. Недаром некоторые историки назы-

---

\* В конце Семилетней войны англичане сумели захватить Гавану и Манилу, однако не смогли покорить Кубу и Филиппины целиком, а потому обменяли эти две столицы на Флориду. Впрочем, та оставалась под властью британской короны только до 1781 года, а во время Войны североамериканских колоний за независимость (1775—1783) испанцы вернули ее себе.

вают период с 1689 по 1815 год «второй Столетней войной».

Между тем Средиземное море стало ареной борьбы между Россией и Турцией, и без корсаров здесь тоже не обошлось. Российскими каперами становились православные греки. Еще до победы русского флота в Чесменском сражении (1770) несколько греческих владельцев (они же капитаны) торговых судов явились к графу Алексею Орлову и попросились в русское подданство. Граф, командовавший русскими военно-морскими силами, охотно принял греков и разрешил поднять на их кораблях андреевские флаги.

Пятнадцатого октября 1770 года русская эскадра из семи кораблей прибыла к острову Парос, который находится в центре Кикладского архипелага, лежащего в южной части Эгейского моря. Владея Паросом, можно было легко контролировать подступы к проливу Дарданеллы — это была геополитическая мечта не одного русского монарха. За несколько месяцев 27 населенных островов Эгейского моря были заняты русскими или добровольно перешли на их сторону, причем местное население изъявило желание стать подданными Екатерины II.

И вот по всему Восточному Средиземноморью полетели фрегаты, бриги, шебеки и галеры под русскими флагами. Ежегодно сотни турецких да и нейтральных судов становились добычей греческих корсаров, причем иногда экипаж корсарского корабля был смешанным и находился под командованием русских офицеров. Корсары совершили несколько дерзких налетов на турецкие порты в Малой Азии, Сирии и Египте. Турецкая морская торговля была парализована, в Стамбуле начался голод. Выручили турок французы, которые под своим флагом перевозили продовольствие и другие товары в столицу Османской империи. Граф Орлов и русские адмиралы просили у Екатерины II разрешения захватывать все французские суда без разбора, но императрица не позволила.

Десятого июля 1774 года Россия и Турция заключили Кючук-Кайнарджийский мирный договор. Все желающие из населения островной российской губернии,

просуществовавшей целых пять лет, получили разрешение отплыть в Россию на русских и греческих судах. Тысячи греков воспользовались этой возможностью, большинство из них поселились в Крыму и на побережье Черного и Азовского морей. Несколько корсарских фрегатов с греческими беженцами, замаскировавшись под торговые суда, прошли через Дарданеллы, а затем стали одними из первых кораблей нарождавшегося Черноморского флота.

В августе 1787 года Османская империя вновь объявила России войну. Капитанами ряда кораблей российского флота стали греки из первого поколения корсаров, а севастопольской эскадрой командовал старый пират, серб Марк Войнович...

Громадный вред, причинявшийся корсарами всемирной торговле, вызвал движение в пользу отмены каперства уже в середине XVIII века. Первым из публицистов, восставших против этой практики, был аббат Мабли — французский просветитель и социальный философ, автор трудов по международному праву. Трактат 1785 года, заключенный с Пруссией от имени США послом Бенджаминем Франклином, отменял каперство. В революционной Франции Законодательное собрание по инициативе депутата Керсена сделало в 1792 году попытку достичь общеевропейского соглашения об отмене каперства, но не встретило поддержки у правительств других держав. Наполеон, стремившийся к мировому господству и установивший континентальную блокаду Англии, обойтись без каперов просто не мог.

Уроженец Сен-Мало Робер Сюркуф (1773—1827) получил прозвище Король корсаров. На свои средства он снарядил три каперских корабля, один из которых под командой его брата был отправлен в Индийский океан, а два других действовали в Ла-Манше. Лично для себя Сюркуф построил корабль «Ревенан» («Привидение») водоизмещением 400 тонн, нос которого украшала фигура покойника, сбрасывающего саван. На борту царил строжайшая дисциплина, Сюркуф сам занимался обучением команды, уделяя особое внимание стрельбе и обращению с абордажной саблей. Обосновавшись на Маврикии, корсар захватил в 1806—1808 годах в Бен-

гальском заливе 14 британских судов. Судовладельцы и страховщики подали коллективную жалобу в Адмиралтейство, а Наполеон наградил Сюркуфа баронским титулом и орденом Почетного легиона.

В возрасте тридцати пяти лет Сюркуф поселился в Сен-Мало и продолжил заниматься каперством, но уже в качестве судовладельца. Численность принадлежащего ему флота доходила до девятнадцати каперских судов. Изгнание Наполеона не нанесло ущерба его карьере и положению в обществе: когда войны закончились, он превратил свои каперские суда в торговые, занимаясь, в частности, перевозкой рабов. Кстати сказать, французский военный флот до наших дней сохраняет традицию называть один из боевых кораблей именем Сюркуфа, а его жизнь послужила сюжетом не только для незавершенного романа Александра Дюма «Шевалье де Сент-Эрмин» и оперетты Робера Планкетта, но и для нескольких кинофильмов, в том числе «Сюркуф, тигр семи морей».

Не меньшим уважением пользовался Жан-Франсуа Одуль (1765—1835) — он ходил под каперским свидетельством, выданным властями Маврикия. С 1793 по 1797 год корсары захватили 2266 британских торговых судов, общая стоимость призов достигла трех миллионов фунтов стерлингов. Одуль не раз едва не оказывался в руках англичан, но всегда ускользал от расправы — ему невероятно везло. В глазах местных жителей он был кем-то вроде Робин Гуда; рассказывали даже, что он как-то вернул награбленное англичанину, с которым подружился после того, как захватил его в плен. Отойдя от корсарского промысла, он стал... мировым судьей. На его могиле написано: «Он был справедлив»...

В конце XVIII века на карте мира появилось новое государство, с которым вскоре пришлось считаться странам Европы, — Соединенные Штаты Америки. Бывшая колония Британской империи, получившая независимость при поддержке давних недругов Лондона — Парижа и Мадрида, неожиданно для самой себя вдвое увеличила свою территорию за счет владений бывшего союзника.



В конце ноября 1803 года Франция официально получила контроль над Луизианой, прежде находившейся под испанской юрисдикцией. (Надо иметь в виду, что тогда Луизианой назывались территории, на которых сегодня располагаются штаты Арканзас, Миссури, Айова, Оклахома, Канзас, Небраска, южная окраина Миннесоты, большая часть Северной Дакоты, почти вся Южная Дакота, северо-восточная часть Нью-Мексико, часть Монтаны, Вайоминг, восточная часть Колорадо и собственно Луизиана, включая Новый Орлеан.) Новый Орлеан был важным пунктом торгового транзита; чтобы обезопасить внутреннюю торговлю американских штатов, президент Томас Джефферсон решил выкупить этот город и восточную часть Луизианы по реке Миссисипи, сохранив за Францией права на остальные территории. Между тем в Сан-Доминго и на Гваделупе вспыхнуло восстание рабов, которые начали партизанскую войну против французских колониальных войск. Свою лепту в нагнетание напряженности вносили и корсары Гваделупы. С другой стороны, между Францией и Англией назревал очередной конфликт, который грозил привести к войне. Понимая, что в случае войны Луизиану могут попросту отбить, Наполеон скрепя сердце отказался от своих планов создать новую французскую мировую империю и решил продать Луизиану США\*, одновременно приказав строить флот для вторжения в Британию.

Тем временем в Луизиане свою империю создал «последний флибустьер» Жан Лафит (1774—1858). Он бежал из Франции во время якобинского террора и сколотил состояние на пиратстве и контрабанде в Карибском море. Вместе с братом Пьером он теперь правил собственным королевством в заливе Баратария, которое

---

\* Американцы оторопели, когда им предложили приобрести всю эту огромную территорию: они собирались отдать десять миллионов долларов за один только Новый Орлеан и боялись даже представить себе сумму, которую с них запросят. Но их ждало новое потрясение: всю Луизиану — от Мексиканского залива на юге до Земли Руперта на севере и от Миссисипи на востоке до Скалистых гор на западе — им предложили за 15 миллионов. Общая площадь проданной территории в два раза превосходила тогдашние размеры Соединенных Штатов. Цена одного акра земли по результатам сделки составила три цента (семь центов за гектар).

состояло из нескольких труднодоступных островков, где было легко укрыть пиратские базы и награбленную добычу. Под началом флибустьера находились более пяти тысяч человек на сотне судов. Лафит, снискавший популярность, поскольку снабжал местное население контрабандными товарами, активно вмешивался в политику. Так, он оказал поддержку Эндрю Джексону, бросившему в 1814 году войска на защиту Нового Орлеана. Британцы, понеся большие потери, вынуждены были оставить этот стратегически важный порт американцам, а Джексон стал президентом. Какой был в этом интерес Лафиту, не признававшему над собой власти ни одной из держав, судить трудно, тем более что о своем кармане он не забывал никогда — например, продолжал заниматься работоторговлей, когда это уже было запрещено. А ведь по окончании этой второй войны за независимость флибустьеры оказались разорены и Баратария прекратила свое существование. Но для Лафита это был еще не конец.

Техас и Мексика тогда являлись владениями Испании, однако взбунтовались против Мадрида. На границе с Луизианой находилась еще одна пиратская база — Гальвестон, управляемая Луи д'Ори. В 1817 году эта община флибустьеров была главным источником проблем для испанцев в Техасе. Испанский консул на Кубе предложил Лафиту денег, чтобы тот внедрился в эту банду и снабжал информацией испанские власти. Заключив договор, Жан Лафит тотчас от него отказался, убедив своих товарищей подписать декларацию в пользу молодой мексиканской республики. Та назначила Ори «гражданским и военным губернатором Техаса и Гальвестона», но Лафит не верил в его способность справиться со своей задачей. Он уговорил Ори уехать в Мексику, оставив ему Гальвестон, после чего нанял к себе на службу пиратов, не последовавших за Ори, и возродил свои торговые предприятия, продолжая вести двойную игру с Испанией и получив кругленькую сумму за то, что прогнал пиратов — которых он заменил своими людьми!

В 1819 году США попросту конфисковали все имущество Гальвестона, поскольку это была территория благоприобретенной Луизианы. Лафит капитулировал,

но, наученный горьким опытом, предварительно уладил все свои дела и уехал с набитыми карманами.

Отныне он звался Джоном Лафлином, американцем, родившимся от родителей-французов. Он переехал в Филадельфию, записавшись в гостинице как торговец из Малаги (просто большинство его товаров были захвачены на испанских кораблях). Несколько лет он жил там с дочерью Денизой, успешно ведя дела.

В 1823 году Жан Лафит (его брат скончался двумя годами раньше от лихорадки) стал корсаром молодой Колумбийской республики, только что освободившейся от власти Испании. Поскольку за его голову была назначена награда и американскими, и испанскими властями, он дважды распускал слух о своей смерти — в 1824 и 1826 годах, хотя на самом деле умер только в 1858-м. Его завещание было написано на полусотне страниц! Скончался он во Франции, в собственном замке (сегодня он разрушен). По преданию, Лафит намеревался вызволить Наполеона со Святой Елены, но был вынужден отказаться от этих планов, поскольку о них проведали англичане; в 1848 году он якобы встречался с Карлом Марксом и финансировал издание «Коммунистического манифеста»... Сегодня в Луизиане есть музей Жана Лафита, а залив Баратария стал национальным парком.

Корсары были оружием, которое европейские державы пытались в трудную минуту выбить друг у друга из рук, тотчас отступаясь от своих принципов, если могли воспользоваться им сами. В 1823 году Франция, начав военную интервенцию в Испанию, предприняла попытку уничтожить каперство, не имевшую успеха из-за противодействия Англии. Переговоры, начатые в том же году президентом США Джеймсом Монро\*, предлагавшим не только уничтожить каперство, но и признать неприкосновенность неприятельской собственности на море, тоже зашли в тупик. Однако в 1856 году США не стали подписывать Парижскую декларацию о морской войне, разработанную Францией и Англией и положив-

---

\* Его имя получила знаменитая доктрина, разработанная госсекретарем Дж. К. Адамсом и впервые изложенная в июле 1823 года в виде предупреждения Испании. Суть ее сводилась к провозглашению обеих Америк зоной, закрытой для европейской колонизации.

шую конец каперству. Ссылаясь на американскую конституцию, конгресс сохранил за собой право объявлять войну, предоставлять каперские свидетельства и устанавливать правила в отношении добычи, захваченной на море и на суше\*.

Первой войной, прошедшей без участия каперов, стал конфликт 1848 года между Данией и Пруссией. Во время Крымской войны (1853—1856) Франция и Англия решили обойтись военными крейсерами, опасаясь, что иначе Россия в качестве ответной меры заведет своих каперов. Одновременно с этим большинство нейтральных государств обнародовали декларации, в которых содержалось запрещение каперам входить в их гавани, особенно с призами.

По окончании военных действий этот важный вопрос был поднят на Парижском конгрессе: Англия сделала уничтожение каперства необходимым условием для признания ею свободы нейтральной торговли. Первая статья Парижской морской декларации от 16 апреля 1856 года объявила каперство навсегда уничтоженным; к ней присоединились все европейские и американские государства, за исключением Испании, США, Мексики, Боливии, Венесуэлы, Новой Гранады и Уругвая.

В 1861 году в США началась Гражданская война между Севером и Югом. Правительство США, располагая большим военным флотом по сравнению с Южной конфедерацией, вступило в переговоры с европейскими державами о присоединении к Парижской декларации, желая таким образом лишить южан возможности завести каперов. Переговоры результатов не дали, однако президент Авраам Линкольн не воспользовался своим правом выдавать каперские патенты. Тем временем всего три каперских корабля южан — «Алабама», «Флорида» и «Шенандоа» — наводили ужас на всё побережье; они снимали с захваченных судов то, что можно было увезти, а потом топили. Доведенные до отчаяния американские купцы стали продавать свои суда англичанам.

---

\* Законы Штатов запрещали американским гражданам принимать каперские свидетельства от воюющих держав, когда их страна соблюдает нейтралитет.

К концу Гражданской войны отношения между США и Англией накалились до предела, а всё потому, что «Алабама», которая за два года повредила или ограбила более шестидесяти американских судов, была построена в 1862 году в Ливерпуле, несмотря на протесты США. Спор вокруг «Алабамы» впервые в истории передали на рассмотрение международного трибунала, состоявшего из представителей Великобритании, США и трех стран-арбитров — Италии, Швейцарии и Бразилии. В 1872 году трибунал, заседавший в Женеве, постановил, что Великобритания должна выплатить США 15,5 миллиона долларов компенсации. Переговоры о присоединении Штатов к Парижской декларации так и не были возобновлены.

В последний раз каперов бросили в дело во время войны 1879—1880 годов Перу и Боливии против Чили. В 1878 году, когда Россия и Англия оказались на грани войны, в русском обществе также возникло мощное движение в пользу восстановления каперства; был создан Добровольный флот, но, поскольку он состоял из военных моряков под началом флотских офицеров, каперским его считать было нельзя.

Согласно международным договоренностям, капер признавался пиратом, если он взял свидетельство от обеих воюющих сторон или даже от нескольких союзных государств; если он брал призы по истечении срока каперского свидетельства или после окончания войны; если он не соблюдал правил войны и сражался под ложным флагом; если он брал призы в нейтральных водах; если не доставлял призы в призовую суд.

Регламент о призах, выработанный в 1882 году Институтом международного права, содержал в себе общее запрещение каперства, но признавал его допустимостью как ответной меры против воюющей стороны, решившейся на выдачу каперских патентов; при этом нельзя было прибегать к услугам иностранных подданных. Но фактически каперство более не использовалось, отчасти по техническим причинам: в XX веке переделывать торговые суда в военные было гораздо затруднительнее, чем раньше.

В ходе Первой мировой войны возникло государственное пиратство. Так, кайзеровская Германия осу-

ществляла неограниченную подводную войну, жертвами которой становились суда нейтральных стран, например пароход «Лузитания», шедший под флагом Англии. Это был крупнейший в мире трансатлантический пассажирский лайнер водоизмещением 30 396 тонн, длиной 230 метров, развивавший скорость 24 узла. Судно было торпедировано 7 мая 1915 года у побережья Ирландии германской подлодкой U-20 и затонуло в течение 18 минут; погиб 1201 человек, в том числе женщины и дети.

На Вашингтонской конференции 1922 года была принята резолюция о ведении морской войны, согласно которой «любое лицо, нарушающее нормы международного права, действуя даже по приказу свыше, может преследоваться в судах любого государства за пиратство». Однако сразу после этого участились случаи захвата пиратами торговых и пассажирских судов в Азиатско-Тихоокеанском регионе, в частности в китайских водах.

Во время гражданской войны в Испании военные корабли под флагом фашистских государств (Германия, Италия, Япония) нападали даже на суда нейтральных стран и топили их. В сентябре 1937 года в Нионе (Швейцария) состоялась международная дипломатическая конференция по Средиземноморью, принявшая Соглашение о мерах борьбы против пиратских действий подводных лодок. Но Вторая мировая война привела лишь к расширению государственного пиратства стран оси Рим—Берлин—Токио. Немецкие подводные лодки придерживались тактики «волчьей стаи», разработанной адмиралом Деницем. Японские корабли, со своей стороны, препятствовали советскому судоходству в регионе, хотя СССР тогда еще не находился в состоянии войны с Японией.

После войны пиратство не прекратило свое существование, а, наоборот, приобрело размах, сочетаясь с работоторговлей, терроризмом и наркотрафиком.

Осенью 1953 года нападению военных кораблей Тайваня подвергся польский танкер «Праца». Только четвертая голодовка экипажа и решительные действия Варшавы и шведского Красного Креста вынудили влас-

ти Тайваня освободить команду польского судна. За четыре года гоминьдановские пираты с Тайваня атаковали около пятисот торговых судов Китайской Народной Республики и более сотни кораблей под флагами Великобритании, СССР, Польши, Панамы, Греции, Италии, Дании, Норвегии, Голландии, Японии и Германии. В 1954 году английский военно-морской флот был вынужден 40 раз вступаться за торговые суда, ставшие объектами нападения государственных пиратов. Правительство США покровительствовало пиратским акциям, но постепенно они прекратились в связи с разрядкой международной напряженности в регионе.

В последние десятилетия XX века самыми опасными для судоходства местами были Карибское море, где нападениям подвергались частные яхты, Малаккский пролив, Филиппинские острова, западное побережье Африки и «средиземноморский треугольник» между островом Кипр, Порт-Саидом у входа в Суэцкий канал и берегом Ливана.

Новые пираты Карибского моря действовали в лучших (или худших?) традициях своих предшественников. Так, в 1980-х годах нападению подверглась яхта «Калипсо». Пираты взяли судно на бордаж, уложив вахтенных автоматными очередями, ворвались в каюты пассажиров, забирая ценности, паспорта, географические карты, провизию и горючее; они уничтожили навигационные приборы, радиостанцию и повредили двигатель. Перед тем как уйти, они топорами прорубили отверстия в бортах яхты, и в трюм хлынула вода. Пираты увезли с собой двух заложников-миллионеров, рассчитывая получить за них выкуп. Оставшихся на борту спасло лишь то, что судно село на мель, к тому же среди пассажиров оказался радиолобитель с передатчиком, не замеченным пиратами, он и послал сигнал SOS.

У полуострова Малакка (самой южной части Азиатского континента) пираты нападали в основном на нефтяные танкеры. Эти суда, идущие малым ходом (цены на нефть постоянно росли, и хозяева груза предпочитали не торопиться с его доставкой), брали на бордаж древним способом: между двумя лодками натягивали длинный трос, и танкер, пройдя посередине, тянул их

за собой — пиратам даже не приходилось включать шумный мотор. Близ Филиппин нападения часто сопровождались кровопролитием. Так, во время налета на один из танкеров 2 сентября 1981 года пираты застрелили десять человек и похитили из сейфа полмиллиона долларов. Задраенные люки взрывали гранатами, членов экипажа нередко брали в плен. Прославившийся в тех местах капитан Джикири однажды захватил японское торговое судно «Сухиро мару», запросив за него выкуп в миллион филиппинских песо. Чтобы вернуть судно, потребовалось вмешательство десяти военных кораблей.

У берегов Нигерии, Бенина, Сенегала и острова Сан-Томе нападения совершались ежедневно. Процветанию пиратства способствовала большая загруженность нигерийского порта Лагос: суда подолгу стояли на рейде, и флибустьеры на досуге выбирали себе жертву. Кроме того, из-за коррумпированности портовых чиновников пираты получали доступ к важной информации, например к документам на груз (капитан должен был представить их в девятнадцати (!) экземплярах). Пираты имели своих людей и в банках, и в судоходных компаниях, они даже отвечали по радио на призывы о помощи, выдавая себя за полицейские власти. Нередко захват судна был заказом влиятельного лица, а потому пираты находились под надежной защитой.

Морские разбойники, действовавшие у берегов Центральной и Южной Америки, располагали самыми современными радио- и электротехническими средствами. Только один раз специальному подразделению морской полиции США удалось засечь и обнаружить подслушивающую аппаратуру на пиратском судне. Для доставки наркотиков и контрабанды они использовали мини-подлодки, невидимые для спутников и береговых локаторов и управляемые по радио.

В 1991 году в Сингапурском проливе нападения на суда совершались каждую неделю. Нападения с применением жестоких методов воздействия происходили в акваториях портов Рио-де-Жанейро и Сантос, у берегов Колумбии и Венесуэлы. Практически любой порт За-



падной Африки (Лагос, Монровия, Фритаун, Абиджан, Конакри) был потенциально опасен.

Капитанам судов, плавающих в беспокойных регионах, раздавали памятки о том, как вовремя обнаружить пиратов и как им противостоять. В них отмечалось, что для пиратского судна характерны движение с погашенными сигнальными огнями и частая смена курса; на начальном этапе пиратская лодка следует за кормой потенциальной жертвы, производя визуальную разведку, а после принятия решения об атаке резко увеличивает скорость. Рекомендую пускать в ход любые имеющиеся в распоряжении команды средства — сигнальные ракетницы, брандспойты, прожекторы для ослепления врага, — Международная федерация судоходства всё же предписывала «воздерживаться от актов героизма» во избежание возможных жертв.

В XXI веке Индийский океан по-прежнему кишит пиратами. В 2003 году они атаковали 445 судов — сухогрузов, контейнеровозов, танкеров. Опаснее всего совершать плаванья в территориальных водах Индонезии (43 нападения в 2007 году), Бангладеш, Сомали (Аденский залив); беспокойно и в Атлантике, у берегов Нигерии (42 нападения в 2007 году). Грабежи и захваты судов происходят и в других районах: в водах Западной Африки, Малаккском проливе, Южно-Китайском море, вблизи берегов Индостана и опять-таки в Карибском бассейне. Общий ущерб от современного пиратства оценивается в 13—16 миллиардов долларов.

Более 80 процентов международных перевозок совершаются морем; по кратчайшему морскому пути между Европой, Азией и Африкой — через Суэцкий канал, Красное море и Аденский залив в Индийский океан — каждый год проходят более двадцати тысяч судов, везущих порядка 700 миллионов тонн груза. Это большое искушение.

Второго сентября 2008 года сомалийские пираты захватили у восточного побережья Африки яхту с четой французских пенсионеров, направлявшейся из Австралии в Ла-Рошель. За их освобождение потребовали заплатить выкуп в два миллиона долларов и выпустить на свободу шестерых пиратов, взятых французским спец-

назом в апреле во время освобождения другой яхты, с экипажем в 30 человек. Президент Франции Николя Саркози занял жесткую позицию: супругов освободили в результате спецоперации, один пират был убит, еще шестеро арестованы. Но бывало, что судовладельцы просто умалчивали о некоторых подобных захватах, соглашаясь уплатить выкуп. Такое попустительство привело к тому, что пиратство в Аденском заливе приняло невероятный размах: вдоль побережья Сомали оборудованы как минимум 23 пиратских лагеря, а численность разбойников превышает тысячу человек. В их распоряжении находятся 11—16 различных кораблей. Три сухогруза были переоборудованы в плавучие базы, откуда скоростные катера выходят в открытое море для захвата грузовых и пассажирских судов.

Сомалийские пираты превратились в мировую проблему. В водах Индийского океана и Аденского залива присутствуют два десятка военных кораблей, однако их задача по сопровождению торговых судов осложняется с каждым днем. Так, Пятый флот США ведет патрулирование в регионе от Пакистана до Кении, по площади в два раза больше Индии. За мобильными пиратами не угнаться: военные физически не могут находиться сразу везде. Некоторые судовладельцы стали направлять корабли по более длинному и дорогому, но менее опасному маршруту — вокруг Африки мимо мыса Доброй Надежды, как в Средние века.

В 2008 году в Аденском заливе, связывающем Красное море и Индийский океан, было захвачено 49 торговых судов, почти 900 моряков оказались заложниками; пираты получили в виде выкупа 25—30 миллионов долларов, часть из которых потратили на свое вооружение. Сомалийские пираты совершили 111 атак на торговые суда из 293, произошедших во всем мире. Власти Сомали, не владеющие ситуацией из-за затяжной гражданской войны, не в силах бороться с разбоем.

По просьбе стран, пострадавших от пиратов, Совет Безопасности ООН принял 2 июня 2008 года резолюцию № 1816, позволяющую иностранным военным судам находиться в территориальных водах Сомали, чтобы предотвращать пиратские нападения, исполь-

зую для этого все необходимые средства. Но и массовое патрулирование района Африканского Рога и Аденского залива кораблями военно-морских сил России, США, Франции и некоторых других стран не помогло снизить количество пиратских нападений.

Стремясь сохранить человеческие жизни, от пиратов предпочитают откупиться. Выкуп либо сбрасывают с вертолета на борт захваченных судов, либо доставляют наземным путем через страны Восточной Африки в атташе-кейсах. После того как весной 2008 года часть выкупа в 1,2 миллиона долларов, внесенного за французскую яхту «Ле Понан», оказалась в фальшивых банкнотах, сомалийские пираты стали не только пересчитывать деньги, но и проверять их подлинность специальным аппаратом. Пираты соглашались принимать только банкноты достоинством 100 или 50 долларов, причем разного года выпуска. Стодолларовые купюры образца 1996 года и совсем новенькие разбойники не берут — по этим деньгам их можно легко вычислить. Сумма выкупа определяется с учетом расходов на содержание захваченного экипажа и судна. Все необходимые закупки осуществляют местные бизнесмены в надежде, что пираты потом рассчитаются с ними сторицей.

За саудовский танкер «Сириус Стар», захваченный 15 ноября 2008 года, сначала запросили 25 миллионов долларов, однако потом эта цифра сократилась до трех миллионов. 9 января 2009 года выкуп сбросили на борт с самолета. Опасаясь военных, наблюдавших за передачей денег, пираты спешно покинули судно на лодке, но та перевернулась и пять человек утонули, лишь трое добрались до берега (как и в XVII веке, подавляющее большинство пиратов не умеют плавать). Впрочем, американские военные моряки утверждали, что пять разбойников погибли в драке во время дележа.

Украинское судно «Фаина» с военным грузом, предназначенным для Кении, пираты захватили 25 сентября 2008 года. Экипаж «Фаины» состоял из семнадцати украинцев, двух россиян и латыша. Капитан корабля, россиянин Владимир Колобков, вскоре после захвата умер от сердечного приступа. «Фаину» удалось освободить только в начале февраля, уплатив сотне пиратов

рекордный выкуп — 3,2 миллиона долларов. Деньги пересчитывали около суток, раскладывали по пакетам, делили между представителями разных банд. Получив выкуп, пираты покидали судно группами, причем каждая следующая высаживалась только тогда, когда предыдущая сообщала, что благополучно достигла берега.

Один-единственный раз пираты отказались от выкупа: захваченное ими в мае 2009 года пакистанское судно, следовавшее из Объединенных Арабских Эмиратов, везло товары в Сомали.

Поняв, что «спасение утопающих — дело рук самих утопающих», экипажи торговых судов сами начали давать отпор бандитам. Китайские моряки отбились от сомалийских пиратов самодельными бутылками с зажигательной смесью, филиппинские закидали их пустыми металлическими бочками из-под машинного масла и деревянными поддонами. Были случаи, когда моряки сбивали пиратов с ног струей воды из брандспойта и даже топили таким образом пиратские катера. Только между 27 и 29 января 2009 года в Аденском заливе нападению подверглись четыре торговых судна; танкер-газовоз «Лоншан», следовавший из Европы на Дальний Восток, пиратам удалось захватить, остальные нападения были отбиты экипажами, которые использовали пожарные шланги, прожекторы и ревуны. По свидетельству капитанов, если пираты видели, что команда готова дать им отпор, они ретировались.

В апреле 2008 года бельгийское правительство вслед за французским решило отправлять на торговых судах по восемь вооруженных военнослужащих, но за безопасный недельный переход каждого корабля бельгийский судовладелец должен заплатить 115 тысяч евро. При этом судно должно быть застраховано, а его хозяин обязуется не предъявлять претензий к государству, если пираты всё же захватят корабль, несмотря на охрану. Летом 2009 года владельцы тунцеловов, ведущих промысел вблизи Сейшельских островов, обратились к французским ВМС с просьбой защитить их от сомалийских пиратов. Отныне в период лова — с конца июля до конца октября — на борту рыболовецких судов будут находиться солдаты морской пехоты.

Второго апреля 2009 года международная антипиратская коалиция уничтожила одну из плавучих баз разбойников у порта Харардере, в 400 километрах к северу от Могадишо; четверо пиратов были убиты. Но два дня спустя пиратам удалось захватить свой первый контейнеровоз — германский «Ханса Ставангер» с экипажем из двадцати четырех человек, включая троих россиян. Во время нападения судно обстреляли из гранатометов; каюта старшего механика была изрешечена картечью, выгорели два этажа надстройки. Пожар был настолько сильным, что воду, использованную при тушении, потом пришлось откачивать с палубы насосами. Однако пострадали лишь два члена экипажа, филиппинцы, причем легко. Старший механик четыре часа тянул время, не запуская двигатель, в надежде на подход военного корабля. Немецкий фрегат был уже рядом, когда пираты повели-таки судно на базу. Но благоприятный момент для штурма был упущен: пока судно угоняли, на его борту находились всего пять пиратов, а экипаж пользовался относительной свободой перемещения; позже на борт поднялись 20 пиратов, выставили охрану на верхней палубе, а экипаж согнали на мостик. Сначала с командой обращались довольно гуманно, но затем бандиты изменили свое поведение. Над пленными моряками устраивали имитацию расправ, их морили голодом; через три месяца пребывания в неволе все они были серьезно больны и находились на грани нервного срыва.

Такое поведение, в общем, типично для разбойников. Когда два бельгийца из организации «Врачи без границ», захваченные в заложники, объявили голодовку, пираты сначала попытались накормить их насильно, а потом, разъярившись, избивали до полусмерти. Над украинским экипажем балкера (судна для перевозки насыпных грузов) «Ариана», захваченного 2 мая, пираты откровенно издевались — избивали и угрожали казнить.

В июле 2009 года пленницей пиратов впервые стала женщина — 24-летняя турчанка Аюсун Акбай, вышедшая в свой первый рейс в качестве штурмана на большом океанском судне — балкере «Хоризон-1», перевозившем серу из Саудовской Аравии в Иорданию.

Восьмого апреля 2009 года пираты захватили контейнеровоз «Мэрск Алабама» с грузом гуманитарной помощи, однако команде вскоре вновь удалось взять судно под свой контроль. Капитан Ричард Филлипс предложил пиратам взять его в заложники в обмен на освобождение судна и девятнадцати членов экипажа. Забрав капитана с собой, пираты покинули судно на спасательной шлюпке (свой катер они затопили, забравшись на борт контейнеровоза). Однако у них кончилось топливо, и они несколько дней дрейфовали в Индийском океане; контейнеровоз же прибыл в Кению. В ночь с 9 на 10 апреля Филлипс попытался бежать: спрыгнув за борт шлюпки, он поплыл к американскому ракетному эсминцу «Бейнбридж», стоявшему неподалеку, однако его быстро догнали и выловили. Американские военные вступили в переговоры с пиратами, однако те не пожелали освободить капитана, заявив, что если на них нападут, они будут сражаться: «Мы уверены в себе и не боимся американцев». И все же Филлипс не сдался: он вновь выпрыгнул из шлюпки, где его пытались удержать четверо пиратов, и доплыл-таки до спецназовцев, прикрывавших его бегство огнем. Три пирата были убиты. Президент США Барак Обама представил 55-летнего капитана к награде, назвав его примером для всей нации.

Бывало, что военные оказывали пострадавшим от пиратов «медвежью услугу»: при штурме французской яхты «Танит», захваченной разбойниками, погиб капитан — возможно, от пули французских спецназовцев.

В начале мая пираты захватили немецкий сухогруз «Виктория», перевозивший десять тонн риса из Индии в Саудовскую Аравию, прямо под носом у боевых кораблей: судно шло в сопровождении эскорта по охраняемому коридору, нападение и захват произошли в считанные минуты, военные подняли в воздух вертолет, но было уже поздно. Дело в том, что военные моряки имеют право уничтожить или отогнать пиратов только до того момента, как они поднимутся на борт торгового судна. После этого речь идет уже не о предотвращении захвата, а об освобождении корабля.

А вот канадский патрульный фрегат «Виннипег» вовремя подоспел на помощь норвежскому судну «Фронт Арден», которое намеревались захватить пираты, вооруженные гранатами. Те попытались скрыться, однако после многочасовой погони их всех арестовали.

В начале апреля 2009 года суд сомалийской области Пунтленд приговорил 15 пиратов к трем годам лишения свободы; девять из них были захвачены в октябре в Аденском заливе французскими военными моряками. В качестве доказательств фигурировали видеопленка и оружие, отобранное у подсудимых. Два человека были оправданы за недоказанность вины. Эти меры сомалийские власти назвали «решительными».

Неудивительно, что после этого европейцы решили взять дело в свои руки: в 2009 году в Нидерландах начался первый в Европе суд над пиратом, похожие процессы готовятся в Германии и Франции. Впервые за последние 100 лет пирата будут судить в США, обвинение намерено требовать пожизненного заключения.

Между тем пираты расширили радиус своего действия, совершая нападения на расстоянии до двух тысяч километров от побережья Сомали, в том числе в водах Мадагаскара и Сейшельских островов. Судно «Ариана» было захвачено примерно в 1600 километрах от берегов Сомали, причем ночью (раньше пираты нападали только в светлое время суток). Евросоюз тоже решил включить Сейшельские острова в зону операции «Атланта» по борьбе с пиратством, увеличив ее финансирование. Но что толку? Сами военные признают, что не могут стопроцентно гарантировать безопасность торговых судов, даже находящихся в составе караванов.

Сомали — несчастная страна: гражданская война продолжается там уже почти два десятка лет, после падения в 1991 году режима президента Мухаммеда Саида Барре; сильной центральной власти нет, а вмешательство сил Африканского союза не позволяет стабилизировать обстановку. Первые «пираты» появились там в 1990-х годах: это были сомалийские рыбаки, разоренные незаконной ловлей тунца в промышленных масштабах, которой занимались южнокорейцы, японцы, да и европейцы, беспрепятственно проникавшие в сома-

лийские территориальные воды, которые некому было защитить. Кроме того, в эти воды сбрасывали различные отходы, в том числе радиоактивные.

Рыбаки начали нападать на эти иностранные суда, требуя уплатить «налог» за причиненный ущерб. Постепенно пиратский промысел приобрел большой размах и был поставлен на военную основу. Вооруженные до зубов пираты стали переговариваться по спутниковой связи, обзавелись сверхбыстрыми катерами; у них появились свои представители для общения с журналистами, профессиональные посредники на переговорах о выкупе, своя разведка. Теперь количество морских разбойников исчислялось уже не десятками, а сотнями и тысячами, а «штраф» в несколько тысяч долларов разросся до выкупа в несколько миллионов. В 2008 году сомалийские пираты получили в качестве выкупов порядка 120—150 миллионов долларов, захватив около сорока кораблей (им удалось повторить рекорд Черной Бороды, державшийся с 1717 года).

Сомалийских пиратов можно условно разделить на три касты. Выше всех в их иерархии стоит «заказчик»: он не выходит в море, но обеспечивает тылы, поставляет оружие, одежду, катера и транспортные средства, отмывает деньги и находит информаторов в портах. Подобно главе мафиозного клана, он живет на роскошной вилле. Ниже рангом находятся главари, которые получают от него приказы и руководят рядовыми пиратами.

Их деятельность поначалу прикрывалась властями автономной области Пунтленд, отмежевавшейся от слабой администрации Могадишо. Впоследствии, пытаясь подправить свой имидж, администрация Пунтленда устроила несколько показательных судебных процессов, приговорив некоторых пиратских капитанов к двадцати годам тюрьмы в надежде заручиться международной поддержкой.

Исламские суды, контролирующие центр и юг Сомали, сначала пробовали бороться с пиратством, однако, поняв, что оно может принести им немалый доход, начали негласно покровительствовать некоторым бандам.



В конце апреля 2009 года португальский фрегат, входящий в группировку НАТО, задержал два десятка пиратов, пытавшихся атаковать нефтяной танкер. Однако пришлось тотчас отпустить их по просьбе сомалийских властей: разбойников взяли не на борту судна-жертвы, а на их собственной рыболовной шхуне, хотя она и была набита оружием и взрывчаткой. Всего несколько часов спустя другие пираты захватили мальтийское судно к северо-западу от Сейшельских островов.

Сегодня море в районе Сомали патрулирует самая мощная антипиратская флотилия современности — 35 военных кораблей из шестнадцати стран; базируется она в Джибути на северо-востоке Африки. Военные уже предотвратили несколько атак и взяли в плен больше десятка пиратов. Но проблема в том, что у молодых сомалийцев практически нет выбора: чем еще они могут заняться в обескровленной стране, без надежд на перемены к лучшему, если не станут пиратами? К тому же их пример оказался заразительным: в Сомали потянулись граждане Пакистана, Ирана, Йемена. Надо отметить, что некоторых из них принуждают к разбою, угрожая расправой семье, к тому же рядовые пираты ежедневно употребляют наркотики.

Возможно, по прошествии времени, когда на эти события можно будет смотреть как в обратный бинокль, эти люди тоже предстанут жертвами обстоятельств, борцами за справедливость, даже романтическими героями; о них будут писать романы и снимать кино. Но сегодня они воспринимаются обыкновенными бандитами, сеющими страх, боль и страдания. «Эра милосердия» по-прежнему далека, и, как и 200, 300, 400 лет назад, «люди гибнут за металл»...

## КРАТКИЙ СЛОВАРЬ МОРСКИХ ТЕРМИНОВ

**Ахтерштевень** (голл. *achterstevен*) — кормовая часть судна (продолжение киля) в виде рамы, опора для руля.

**Бак** (голл. *bak*) — корабельная носовая надстройка для защиты верхней палубы от заливания встречной волной, повышения непотопляемости (закрытый бак), размещения служебных помещений. На баке находятся якорное и швартовное устройства.

**Барк** — большое морское грузовое судно с тремя—пятью мачтами с косыми парусами на кормовой мачте (бизань-мачте) и прямыми на остальных.

**Барка** (ит. *barca*) — речное грузовое несамородное плоскодонное деревянное судно облегченной конструкции. Барки применялись до середины XX века, строились обычно на одну навигацию.

**Баркентина** (шхуна-барк) — морское парусное судно с прямыми парусами на передней мачте (фок-мачте) и косыми на остальных. Строились до начала XX века.

**Бачковой** — матрос, в обязанности которого входит распределение пищи среди членов команды.

**Бейдевинд** (голл. *bij dee wind*) — курс парусного судна при встречно-боковом ветре, когда угол между продольной осью судна и линией направления ветра меньше 90 градусов.

**Бизань** — косой парус на задней мачте судна.

**Бизань-мачта** — задняя, меньшая мачта.

**Бимс** (англ. *beams*, мн. ч. от *beam* — «бревно», «балка») — балка поперечного набора судна; связывает бортовые ветви шпангоута, придает жесткость палубам и распределяет палубную нагрузку на борта, переборки и т. д.

**Блинд** — нижний прямой парус, поднимаемый на бушприте.

**Бом-блинд** — верхний прямой парус, поднимаемый на бушприте.

**Боцман** (голл. *bootsman*) — должность младшего командного состава экипажа, непосредственный начальник палубной команды.

**Брамсель** — самый верхний прямой парус.

**Брандер** (нем. *Brander*) — корабль, нагруженный горючими или взрывчатыми веществами, используемый для поджога и уничтожения вражеских судов (в эпоху деревянных судов) или защитных заграждений вроде деревянных плотин. Брандер мог управляться экипажем, покидавшим его прежде столкновения с врагом, либо сплавляться по течению или по ветру в сторону неприятеля.

**Брас** — снасть, привязываемая к реям для вращения их в горизонтальном направлении.

**Бриг** (англ. *brig*, сокр. от ит. *brigantino*) — морское парусное двухмачтовое судно XVIII—XIX веков с прямыми парусами и одним косым гафельным парусом на гроте.

**Бригантина** (ит. *brigantino*) — морское парусное двухмачтовое судно XVI—XVIII веков с прямыми парусами на передней мачте и косыми на задней. Вооружение бригантин не превышало 20 пушек.

**Буер** (голл. *boeier*) — морское одномачтовое плоскодонное судно.

**Бушприт** (англ. *bowsprit*) — горизонтальный или наклонный брус, выступающий за форштевень парусного судна. Служит главным образом для крепления носовых парусов.

**Ванты** (голл. *want*) — канатные растяжки между мачтами

и бортами судна, служащие для придания мачтам устойчивого вертикального положения.

**В а т е р л и н и я** (от голл. *water* — «вода» и *lijn* — «линия») — линия соприкосновения спокойной поверхности воды с корпусом плавающего судна.

**В а х т а** (от нем. *Wacht* — «стража») — дежурство части экипажа на судне, требующее безотлучного нахождения на посту.

**В е р п ы** — малые якоря, служащие для снятия корабля с мели, предотвращения в безветренную погоду и против течения на реках.

**В о о р у ж е н и е п а р у с н о е** — совокупность парусов.

**Г а л е о н** (галион) (исп. *galeon*, фр. *galion*) — большое многопалубное парусное судно XVI—XVIII веков с достаточно сильным артиллерийским вооружением, использовавшееся как военное и торговое, несшее прямые паруса на передней мачте и косые на задней.

**Г а л и о т** (голл. *galiot*) — плоскодонное парусное судно с закругленными носом и кормой, мощным килем и массивными форштеньем и ахтерштеньем. Появился в Голландии, получил широкое распространение в XVII—XVIII веках в рыболовных и военных флотах стран, расположенных в акватории Балтийского и Северного морей. Использовался преимущественно для прибрежного плавания.

**Г а л с** (голл. *bals*) — 1) курс судна относительно направления ветра: левый галс (ветер дует с левой стороны) и правый галс (ветер справа); 2) отрезок пути (от поворота до поворота) судна, идущего зигзагообразным курсом при встречном ветре.

**Г а л ь ю н** — передняя часть парусного судна, нависающая над водой, на которой крепилось носовое украшение, а также располагались отхожие места.

**Г а ф е л ь** (голл. *gaffel* — «вилы») — наклонный рей, закрепляемый нижним концом на верхней части мачты и служащий для подъема флагов и сигналов; к нему крепят верхнюю кромку косого паруса.

**Г р о т - м а ч т а** — вторая от носа, самая высокая мачта на судне.

**К а б е л ь т о в** (голл. *kabellouw*) — 1) единица длины, применяемая в мореходной практике, равная 0,1 морской мили (185,2 метра); 2) пеньковый трос особой свивки с размером окружности от 150 до 330 миллиметров.

**К а б о т а ж** (фр. *cabotage*) — судоходство между портами одного государства; большой каботаж — между портами разных морей, малый — между портами одного моря или двух смежных морей.

**К а м б у з** (голл. *kombuis*) — судовая кухня.

**К а р а в е л л а** (ит. *caravella*) — морское судно с высокими бортами, тремя-четырьмя мачтами, одной палубой и надстройками в носовой части и на корме, распространенное в странах Средиземноморья в XIII—XVII веках.

**К а р а к к а** (исп. *carraca*) — большое торговое или военное парусное трехмачтовое судно XVI—XVII веков водоизмещением до двух тысяч (чаще 800—850) тонн, вооруженное 30—40 пушками. Судно могло вместить до 1200 человек; имело до трех палуб и было рассчитано на длительные океанские плавания.

**К е ч** (англ. *ketch*) — парусное двухмачтовое судно с косыми парусами, его кормовая мачта устанавливается впереди оси руля; задняя мачта (бизань-мачта) ниже передней (грот-мачты). Торговые суда аналогичной конструкции назывались гукорами.

**К и л ь** (голл. *kiel*) — основной продольный брус, проходящий от носовой до кормовой оконечности судна посередине днища.

Кильватер (голл. *kielwater*) — строй кораблей при следовании один за другим по линии курса.

Кливер (голл. *kluiver*) — треугольный парус между фок-мачтой и бушпритом. На парусных судах бывает до трех кливеров.

Клипер (англ. *clipper*, голл. *klipper*) — быстроходное морское парусное судно с тремя-четырьмя мачтами, с острыми обводами и развитой парусностью. В XIX веке использовались для перевозки ценных грузов (чая, пряностей, шерсти) и пассажиров, а также для дозорной и крейсерской службы.

Кок (голл. *kok*) — повар на судне.

Корвет (фр. *corvette*) — легкий трехмачтовый корабль с прямым парусным вооружением и 18—30 орудиями на верхней палубе, предназначенный для разведки и выполнения вспомогательных задач в военном флоте XVIII—XIX веков.

Крегование — ремонт и очистка подводной части корабля от моллюсков.

Крюйт-камера — помещение на корабле для хранения взрывчатых веществ.

Кубрик (голл. *koebrug*) — жилое помещение для команды на судне.

Лог (голл. *log*) — навигационный прибор для определения скорости судна или пройденного расстояния, представляющий собой вертушку с лопастями, буксируемую на тросе.

Линейный корабль (англ. *ship-of-the-line*, фр. *navire de ligne*) — класс парусных трехмачтовых кораблей XVII—XIX веков с водоизмещением от 500 до 5500 тонн, с вооружением от 30—50 до 135 орудий на двух—четырех деках. Численность экипажа составляла от 300 до 800 человек. Применялись для морских боев с использованием линейной тактики.

Линь (голл. *lijn*) — тонкий прочный пеньковый канат с сечением менее 25 миллиметров для оснастки, такелажных работ и т. д.

Лот (нем. *Lot*, голл. *lood*) — прибор для измерения глубины воды с судна.

Марс (голл. *mars*) — площадка в верхней части мачты корабля для наблюдения за горизонтом, установки навигационных приборов и управления парусами.

Марсель — прямой парус, поднимаемый над нижним главным парусом.

Марсовой — матрос, несущий вахту на марсе.

Мачта — высокий столб для крепления парусов, подъема флага, установки сигнальных огней, устройства постов наблюдения и т. д.

Миля морская (англ. *mile* от лат. *milia passuum* — «тысяча двойных римских шагов») — мера длины, равная 1,852 километра (в Великобритании — 1,853 километра).

Набор корпусный — совокупность балок (бимсов, стрингеров, шангоутов и т. д.), придающих корпусу заданную форму и вместе с наружной обшивкой обеспечивающих ему необходимую жесткость и прочность.

Нало (неф) (от ит. *nave* — «корабль») — торговое и военно-транспортное судно X—XVI веков, с округлой формой корпуса, высокими бортами и сильно приподнятыми носом и кормой.

Нок — оконечность всякого горизонтального или наклонного рангоутного дерева на судне.

Остойчивость — способность судна выпрямляться после крена.

**Парус к о с о й** — несимметричный парус разнообразной формы, от треугольной до четырехугольной. Косые паруса устанавливали вдоль судна, крепя к другим (кроме рей) элементам рангоута или такелажа.

**Парус л а т и н с к и й** — косой парус, имеющий форму прямоугольного треугольника.

**Парус п р я м о й** — парус четырехугольной, прямоугольной или трапециевидной формы, располагающийся поперек судна и крепящийся к реям с помощью шкотов и галсов. Прямые паруса именовали по реям, к которым они прикреплены: фок, грот и бизань — нижние паруса, а марсели, брамсели и бом-брамсели — верхние.

**П и н к** (голл. *pink*) — торговое судно XVI—XVII веков, имевшее две-три мачты с косыми парусами. В русском флоте использовалось как транспортное судно для перевозки продовольствия или боеприпасов. Вооружалось 20—38 пушками.

**П о л у ю т** — кормовая часть верхней палубы судна.

**П о р т п у ш е ч н ы й** — отверстие в борту судна, предназначенное для стрельбы из орудия.

**Р а н г о у т** (голл. *rondhout* — «круглое дерево») — совокупность деревянных подвижных и неподвижных сооружений и приспособлений на судне, служащих для постановки и растягивания парусов, подъема тяжестей, подачи сигналов.

**Р е й, р е я** (голл. устар. *ree*) — подвижной поперечный брус, подвешиваемый за середину к мачте или стеньге и служащий на парусных судах для привязывания к нему паруса, а на судах с механическими двигателями — для подачи сигналов.

**Р е й д** (голл. *reede*) — прибрежная акватория, место якорной стоянки судов.

**Р е л и н г и** — ограждение палубы.

**Р у м б** (англ. *rumb*) — мера угла окружности горизонта, разделенной на 32 части. Деление на круге компаса, соответствующее  $1/32$  части видимого горизонта.

**Р у м п е л ь** (голл. *roerpen* от *roer* — «руль», *pen* — «шпенок») — рычаг на верхней части оси руля, служащий для переключения руля.

**С о п р о т и в л е н и е в о л н о в о е** — сопротивление воды, возникающее при движении полупогруженного в нее тела вблизи свободной поверхности жидкости.

**С т а к с е л ь** — косой треугольный парус.

**С т е н ь г а** (голл. *steng*) — верхняя часть мачты, являющаяся ее продолжением выше вант.

**С т р и н г е р** (англ. *stringer*) — продольный брус вдоль корпуса судна, являющийся опорой для шпангоутов.

**Т а к е л а ж** (голл. *takelage*) — совокупность всех пеньковых снастей судна для крепления рангоута, управления парусами и грузоподъемных работ. **С т о я ч и й т а к е л а ж** (ванты, штаги и пр.) служит для неподвижного удержания мачт, стеньг и т. д. **Б е г у ч и й т а к е л а ж** (фалы, шкоты и пр.) используется для подъема и спуска шлюпок, парусов, сигналов и груза.

**Т а р т а н а** (ит. *tartana* — «маленькое судно») — одномачтовое судно с высокими бортами, косым парусом и бушпритом с двумя-тремя кливерами, использовавшееся для каботажных перевозок в Средиземном море. К XVIII веку тартана превратилась в легкий боевой корабль с одной палубой, двумя мачтами и несколькими пушками.

**Т в и н д е к** (англ. *tween-deck*, от *between* — «между» и *deck* — «палуба») — помещение между двумя палубами судна, предназначенное

для грузов, пассажиров, команды. На многопалубных судах имеются несколько ярусов твиндека.

Узел — морская мера скорости, равная числу морских миль, пройденных в час.

Урка (сканд. *bolke*) — плоскодонное транспортное судно, использовавшееся в северных морях. Бискайская урка по размерам соответствовала барке, отличалась высокими мореходными качествами и была одинаково пригодна для каботажного и океанского плавания.

Фал (голл. *val*) — флос, веревка, канат для подъема реев, гафелей, парусов, сигнальных флагов и т. п.

Фальшборт (нем. *Falschbord*) — бортовое ограждение палубы на судне, а также обшивка борта выше верхней палубы. Для стока воды в фальшборте устраивают отверстия (штурмовые портики).

Фарватер (голл. *vaarwater*) — часть водного пространства, достаточно глубокая для судоходства при всех условиях.

Флагман (голл. *vlagman*) — командующий крупным соединением военных кораблей, имеющий право поднять свой флаг на корабле, на котором он пребывает; корабль, на котором находится командующий и на котором поднят его флаг.

Флейт (голл. *fluit*) — военно-транспортное судно, занимавшее господствующее положение на всех морях в XVI—XVIII веках; отличалось хорошими мореходными качествами, высокой скоростью и большой вместимостью (грузоподъемность 350—400 тонн). На флейтах устанавливали 10—20 пушек, экипаж состоял из 60—65 человек.

Фок-мачта — передняя мачта судна.

Форпик (англ. *forepeak*, голл. *voorpiek*) — крайний носовой отсек судна, где обычно размещается цистерна для водяного балласта.

Форштевень (голл. *voorsteven*) — крайний носовой брус, заканчивающий корпус судна; в нижней части соединен с килем.

Фрегат (голл. *fregat*) — военный трехмачтовый корабль с полным парусным вооружением и одной-двумя (открытой и закрытой) орудийными палубами, несший крейсерскую и разведывательную службу. Отличался от линейных кораблей меньшими размерами и артиллерийским вооружением, мог вести самостоятельные боевые действия с целью захвата или уничтожения торговых судов противника.

Шаланда (фр. *chaland*, восходит к греческому «хеландион» — «плоскодонка») — небольшое судно с малой осадкой, плоским дном и низкими бортами.

Шебека — парусно-гребное трехмачтовое судно с косыми парусами. Применялось на Средиземном море для военных и транспортных целей. Узкий длинный корпус с сильно выдвинутым форштевнем обеспечивал ей хорошие мореходные качества. По конструкции корпуса шебека была близка к каравеллам, но превосходила их по скорости, мореходности и вооружению.

Шканцы — помост в кормовой части парусного корабля, часть верхней палубы от грот-мачты до бизань-мачты.

Шкипер (голл. *schipper* от *schip* — «судно») — капитан-владелец коммерческого судна; заведующий имуществом палубной части военного корабля или большого торгового судна.

Шкот — судовая снасть, которой растягивают паруса и управляют ими во время хода судна.

Шлюп (голл. *sloep* от *sluipen* — «скользить») — трехмачтовое парусное судно XVIII—XIX веков с прямыми парусами, промежуточное по размерам между корветом и бригом. Имел открытую батарею и

предназначался для разведывательной, дозорной и посыльной служб. В XVII веке в Карибском бассейне и вдоль атлантического побережья Северной Америки ходили грузовые шлюпы — «ямайский» и «бермудский», произошедшие от голландской яхты-безана.

**Шпангоут** (голл. *spantbout*) — поперечный кривой брус в корпусе судна между днищем и палубой, обеспечивающий прочность и устойчивость бортов и днища.

**Штурвал** (голл. *stuurwiel*) — рулевое колесо, поворотом которого управляют движением судна.

**Шхуна** (голл. *schoener*) — тип парусного судна XVII века, имевшего не менее двух мачт с косыми парусами и использовавшегося для каботажных перевозок. По типу парусного вооружения шхуны делятся на гафельные, бермудские, стаксельные, марсельные и брамсельные. Марсельная или брамсельная двухмачтовые шхуны похожи на бригантину. Шхуна имела небольшую осадку, что позволяло ей ходить даже на мелководье. Этот тип кораблей получил широкое распространение в Америке.

**Юнга** (нем. *Junge* — «мальчик») — подросток, обучающийся морскому делу и исполняющий на корабле обязанности младшего матроса.

**Ют** (голл. *hut*) — кормовая надстройка судна, где размещают каюты и служебные (иногда грузовые) помещения.

# БИБЛИОГРАФИЯ

## Литература

- Архенгольц Ф.* История морских разбойников Средиземного моря и Океана. М.: Новелла, 1991.
- Демиденко В., Прусс В., Шемякин А.* Пиратство, терроризм, мошенничество на море. Одесса: АО «Бахва», 1997.
- Дефо Д.* Всеобщая история пиратства. М.: Азбука, 2009.
- Кривцов Н.* «Таинственный пират» и его собратья // Тайны тысячелетий. М.: Вокруг света, 1995.
- Маховский Я.* История морского пиратства. М.: Наука, 1972.
- Мерсьен Ж.* Энциклопедия пиратства. М.: Терра, 1999.
- Можейко И.* Пираты, корсары, рейдеры. М.: Вече, 2007.
- Непомнящий Н., Низовский А.* Тайны кладов. М.: Вече, 2001.
- Нойкирхен Х.* Пираты. Морской разбой на всех морях. М.: Прогресс, 1980.
- Сабатини Р.* Одиссея капитана Блада; Хроника капитана Блада / Пер. с англ. М.: Рипол Классик, 1998.
- Стивенсон Р.Л.* Остров сокровищ; Черная стрела: Романы; Странная история доктора Джекила и мистера Хайда / Пер. с англ. М.: Детская литература, 1989.
- Ханке Х.* На семи морях. Моряк, смерть, дьявол. М.: Мысль, 1989.
- Хожель Р.* Чертежи судов XVI—XVII вв. М.: Судостроение, 1975.
- Четверухин Г.* История корабельной и береговой артиллерии. М.: Военмориздат, 1968.
- Широкорад А.* Адмиралы и корсары Екатерины Великой. Звездный час русского флота. М.: Вече, 2006.
- Широкорад А.* Русские пираты. М.: Вагриус, 2007.
- Эксхемелин А.О.* Пираты Америки. М.: Главная редакция географической литературы, 1968.
- Aprile Thierry.* Sur les traces des pirates. Paris, Gallimard Jeunesse, 2003.
- Burg Barry.* Sodomy and the Pirate Tradition. Columbia University Press, 1983.
- Camus Michel Christian.* L'île de la Tortue au cœur de la flibuste caraïbe. Paris, L'Harmattan, 1997.
- Carmagnani, Paolo.* La contre-société pirate. Emergence et élaboration du mythe des aventuriers des mers. Oexmelin et Defoe 1678—1724. Paris, Editions dell'Oro, 2000.
- Comte de Forbin.* Mémoires. Paris, Mercure De France, 2007.
- Jacquin Philippe.* Sous le pavillon noir. Pirates et flibustiers. Paris, Gallimard, 1988.
- Dampier William.* Le grand Voyage. Paris, Phébus, 1993.
- Du Tertre, Père Jean-Baptiste.* Histoire générale des Antilles (1667—1671). Editions CEP, Fort-de-France, 1958.
- Jaeger Gérard.* Les Amazones des Sept Mers. Paris, Editions du Félin, 2003.
- Labat Père Jean-Baptiste.* Voyage aux Isles. Paris, Phébus, 1993.
- Lacassin Francis.* Histoire des Frères de la Côte. Flibustiers et boucaniers des Antilles. Paris, Editions Marines et d'Outre-Mer, 1989.
- Le Bris Michel.* D'or, de rêves et de sang. Paris, Hachette, 2004.
- Le Bris Mélanie.* La Cuisine des Flibustiers. Paris, Phébus, 2002.



*Linon-Chipon Sophie, Requemora Sylvie.* Les tyrans de la mer: pirates, corsaires et flibustiers. Paris, Presses Paris Sorbonne, 2002.

*Ollivier Jean.* Alexandre Oexmelin, l'âge d'or de la flibuste. Paris, Editions Messidor, 1987.

*Pyle Howard.* The Book of Pirates. Dover Publications, 2004.

*Raveneau de Lussan.* Les Flibustiers de la Mer du Sud. Paris, Editions France-Empire, 1992.

The Life and Works of Sir Henry Mainwaring. Kessinger Publishing, juin 2008.

### **Интернет-ресурсы**

[www.privateers.ru](http://www.privateers.ru)

[www.la-boucane.com](http://www.la-boucane.com)

[www.geocities.com/trebutor](http://www.geocities.com/trebutor)

[www.encyclopirate.com](http://www.encyclopirate.com).

## СОДЕРЖАНИЕ

*Предисловие.* Раздел мира и война на море  
6

### **Часть первая. ЖИЗНЬ НА КОРАБЛЕ**

43

#### **Отдать швартовы!**

Корабельные верфи. — Строение корабля. — Неповторимый запах. — Бак и ют. — Мачты, паруса и якоря. — Кренгование. — Типы судов. — Имена кораблей. — Флаги

43

#### **Свистать всех наверх!**

Как становились флибустьерами. — Кто платит, тот и король. — Капитан. — Выборы и низложение. — Отношения с командой. — Пираты поневоле. — Шкипер. — Боцман. — Лоцман. — Квартирмейстеры. — Старший помощник. — Плотник. — Канониры. — Лекарь. — Кок. — Религиозность. — Матросы-напарники. — Женщины на корабле. — Пиратский интернационал. — Пиратский кодекс. — Обращение с пленными

80

#### **Так держать!**

Коварная Атлантика: бури, рифы, течения и ветры, маршруты движения. — Пираты-первопроходцы. — Морские карты и приборы. — Дневная рутина. — Одежда. — Гигиена. — Еда. — Голод. — Цинга. — Жажда. — Ром. — Табак. — Развлечения. — Суверия

125

#### **На abordаж!**

Мастера неравного боя. — Торговые караваны. — Сдача без боя. — Хитрость и коварство. — Затонувшие сокровища. — Бой. — Артиллерия. — Оружие. — Доспехи. — Тактика. — Отвага и находчивость. — Раны и лечение

163

### **Часть вторая. ЖИЗНЬ НА БЕРЕГУ**

204

#### **Дом, милый дом!**

Близость к морю: риск и выгода. — Меры безопасности. — Наводнения и пожары. — Городская архитектура. — Домашняя еда. — «Портовая» мебель. — Эпидемии. — Портовые профессии. — Таверны. — Пестрое население. — Вопросы веры. — Семейная жизнь

204

### **Земля!**

«Береговое братство». — Природа Антильских островов. — Пиратские деликатесы. — Деньги. — Таверны. — Самогон. — Отношения с индейцами. — Женщины на берегу. — Разграбление городов. — Болезни. — Тактика боя  
231

### **Деньги на бочку!**

Судовладельцы, поставщики, команда. — Договор о паевом участии. — Каперский патент в Европе и Америке. — Реализация приза. — Дележ добычи флибустьерами. — Пиратские клады. — Политика и экономика  
282

### **Часть третья. ЖИЗНЬ, СМЕРТЬ, ЛЕГЕНДА**

340

Сражение со стихией. — Борьба за выживание. — Плен, тюрьма, побег. — Казнь: петля или топор. — Суды и приговоры. — Пираты-мемуаристы. — Беллетристы о пиратах. — Карнавальный образ  
340

*Послесловие.* Наследники Веселого Роджера

374

Краткий словарь морских терминов

399

Библиография

405

**Глаголева Е. В.**  
Г 52 Повседневная жизнь пиратов и корсаров Атлантики от Фрэнсиса Дрейка до Генри Моргана / Екатерина Глаголева. — М.: Молодая гвардия, 2010. — 408[8] с.: ил. — (Живая история: Повседневная жизнь человечества).

**ISBN 978-5-235-03322-1**

Романтические герои, вынужденные стать изгоями, невероятные приключения, жаркие схватки, несметные сокровища — таким обычно видится мир пиратов и корсаров нашим современникам, знающим о нем из романов. В реальности же были теснота вонючего кубрика, приступы морской болезни, ободренные о канаты руки, протухшая вода в бочках, тучи москитов, жар и озноб лихорадки, смертельный риск ради денег, спускаемых в беспробудных попойках, и редкие удачи, заставляющие забыть о частых разочарованиях.

Книга Екатерины Глаголевой рассказывает о знаменитых и безвестных пиратах, корсарских столицах и пиратских островах, о том, что означает строка из песни «пятнадцать человек на сундук мертвеца», откуда взялся всем известный Веселый Роджер и какова доля правды в легендах о пиратских кладах.

Увы, со временем мало что меняется: пока миром правят деньги, пиратство неискоренимо.

**УДК 94(100)“654”  
ББК 63.3(0)5**

**Глаголева Екатерина Владимировна**  
ПОВСЕДНЕВНАЯ ЖИЗНЬ ПИРАТОВ И КОРСАРОВ АТЛАНТИКИ  
ОТ ФРЭНСИСА ДРЕЙКА ДО ГЕНРИ МОРГАНА

Главный редактор **А. В. Петров**  
Редактор **Е. А. Никулина**  
Художественный редактор **Е. В. Кошелева**  
Технический редактор **В. В. Пилкова**  
Корректоры **Т. И. Маляренко, Г. В. Платова**

Лицензия ЛР № 040224 от 02.06.97 г.

Сдано в набор 25.11.2009. Подписано в печать 05.02.2010. Формат 84x108/32. Печать офсетная. Бумага офсетная №1. Гарнитура «Newton». Усл. печ. л. 21,84+1,68 вкл. Тираж 3000 экз. Заказ 10204

Издательство АО «Молодая гвардия». Адрес издательства: 127994, Москва, Сущевская ул., 21. Internet: <http://mg.gvardiya.ru>. E-mail: [dsel@gvardiya.ru](mailto:dsel@gvardiya.ru)

Типография АО «Молодая гвардия». Адрес типографии: 127994, Москва, Сущевская ул., 21

**ISBN 978-5-235-03322-1**

НОВАЯ КНИЖНАЯ СЕРИЯ

# ЖИЗНЬ ЗАМЕЧАТЕЛЬНЫХ ЛЮДЕЙ:

МАЛАЯ СЕРИЯ

Вышли в свет:

А. Воронский  
«ГОГОЛЬ»

С. Марков  
«МИХАИЛ УЛЬЯНОВ»

Н. Старосельская  
«ВИКТОР АВИЛОВ»

М. Гейзер  
«ФАИНА РАНЕВСКАЯ»

А. Карпов  
«АЛЕКСАНДР НЕВСКИЙ»



Телефоны для оптовых покупателей:  
8(499) 978-21-59; 8(495) 787-63-75; 8(495) 787-63-64  
<http://gvardiya.ru>, [dse1@gvardiya.ru](mailto:dse1@gvardiya.ru)

*Что свидетельствует ныне о быте ушедших эпох? Как выглядели жившие в них люди? Как были одеты, причесаны, как развлекались и любили друг друга, чем украшали себя женщины, какие кушанья подавались к столу, что считалось приличным, а что возмутительным? На эти и множество подобных вопросов ответят книги новой серии*

**ЖИВАЯ ИСТОРИЯ:**

**ПОВСЕДНЕВНАЯ  
ЖИЗНЬ  
ЧЕЛОВЕЧЕСТВА**

Уже изданы и готовятся к печати:

*И. Курукин, А. Бульчев*  
**ПОВСЕДНЕВНАЯ ЖИЗНЬ  
ОПРИЧНИКОВ ИВАНА ГРОЗНОГО**

*В. Бокова*  
**ПОВСЕДНЕВНАЯ ЖИЗНЬ  
МОСКВЫ В XIX ВЕКЕ**

*Ж. Эргон*  
**ПОВСЕДНЕВНАЯ ЖИЗНЬ  
ЭТРУСКОВ**

*М. Пастуро*  
**ПОВСЕДНЕВНАЯ ЖИЗНЬ  
ФРАНЦИИ И АНГЛИИ ВО ВРЕМЕНА  
РЫЦАРЕЙ КРУГЛОГО СТОЛА**

*Н. Будур*  
**ПОВСЕДНЕВНАЯ ЖИЗНЬ  
ИНКВИЗИЦИИ**

*Г. Андреевский*  
**ПОВСЕДНЕВНАЯ ЖИЗНЬ  
МОСКВЫ НА РУБЕЖЕ  
XIX-XX ВЕКОВ**

Телефоны для оптовых покупателей:  
8(499) 978-21-59; 8(495) 787-63-75; 8(495) 787-63-64  
<http://gvardiya.ru>, [dse1@gvardiya.ru](mailto:dse1@gvardiya.ru)

*Что свидетельствует ныне о быте ушедших эпох? Как выглядели жившие в них люди? Как были одеты, причесаны, как развлекались и любили друг друга, чем украшали себя женщины, какие кушанья подавались к столу, что считалось приличным, а что возмутительным? На эти и множество подобных вопросов ответят книги новой серии*

**ЖИВАЯ ИСТОРИЯ:**

**ПОВСЕДНЕВНАЯ  
ЖИЗНЬ  
ЧЕЛОВЕЧЕСТВА**

Уже изданы и готовятся к печати:

*О. Семенова*

**ПОВСЕДНЕВНАЯ ЖИЗНЬ  
СОВРЕМЕННОГО ПАРИЖА**

*Н. Будур*

**ПОВСЕДНЕВНАЯ ЖИЗНЬ  
КОЛДУНОВ И ЗНАХАРЕЙ  
В РОССИИ XVIII-XIX ВЕКОВ**

*Б. Григорьев*

**ПОВСЕДНЕВНАЯ ЖИЗНЬ  
ЦАРСКИХ ДИПЛОМАТОВ  
В XIX ВЕКЕ**

*М. Брион*

**ПОВСЕДНЕВНАЯ ЖИЗНЬ  
ВЕННЫ ВО ВРЕМЕНА  
МОЦАРТА И ШУБЕРТА**

*Л. Ивченко*

**ПОВСЕДНЕВНАЯ ЖИЗНЬ  
РУССКОГО ОФИЦЕРА  
ЭПОХИ 1812 ГОДА**

Телефоны для оптовых покупателей:

8(499) 978-21-59; 8(495) 787-63-75; 8(495) 787-63-64

<http://gvardiya.ru>. [dset@gvardiya.ru](mailto:dset@gvardiya.ru)

СТАРЕЙШАЯ РОССИЙСКАЯ КНИЖНАЯ СЕРИЯ

# ЖИЗНЬ ЗАМЕЧАТЕЛЬНЫХ ЛЮДЕЙ

Уже изданы и готовятся к печати:

Г. Аксенов  
«ВЕРНАДСКИЙ»

А. Кузичева  
«ЧЕХОВ»

А. Воронцов-Дашков  
«ЕКАТЕРИНА ДАШКОВА»

М. Беленький  
«МЕНДЕЛЕЕВ»

Н. Петрова  
«СКОПИН-ШУЙСКИЙ»

О. Елисева  
«ЕКАТЕРИНА ВЕЛИКАЯ»

А. Булыгин  
«КАРУЗО»

Н. Бодрихин  
«КОЖЕДУБ»

Г. Горелик  
«АНДРЕЙ САХАРОВ»



Телефоны для оптовых покупателей:  
8(499) 978-21-59; 8(495) 787-63-75; 8(495) 787-63-64  
<http://gvardiya.ru.dsel@gvardiya.ru>



СТАРЕЙШАЯ РОССИЙСКАЯ КНИЖНАЯ СЕРИЯ

# ЖИЗНЬ ЗАМЕЧАТЕЛЬНЫХ ЛЮДЕЙ

Уже изданы и готовятся к печати:

Е. Анисимов  
«БАГРАТИОН»

Б. Соколов  
«РОКОССОВСКИЙ»

Н. Великанов  
«БЛЮХЕР»

В. Шигин  
«АДМИРАЛ НЕЛЬСОН»

М. Радовский  
«АЛЕКСАНДР ПОПОВ»

Ю. Боров  
«ЛУНАЧАРСКИЙ»

А. Сенкевич  
«БЛАВАТСКАЯ»

Б. Соколов  
«ВРАНГЕЛЬ»

П. Зюмтор  
«ВИЛЬГЕЛЬМ ЗАВОЕВАТЕЛЬ»



Телефоны для оптовых покупателей:  
8(499) 978-21-59; 8(495) 787-63-75; 8(495) 787-63-64  
<http://gvardiya.ru>, [dset@gvardiya.ru](mailto:dset@gvardiya.ru)

**БИБЛИОТЕКА МЕМУАРОВ**  
**БЛИЗКОЕ ПРОШЛОЕ**

*Мемуары и эпистолярное наследие  
известных писателей, философов, художников,  
музыкантов, театральных деятелей,  
представителей творческой богемы*

Вышли в свет:

Е. Герцык  
«ЛИКИ И ОБРАЗЫ»

И. фон Гюнтер  
«ЖИЗНЬ НА ВОСТОЧНОМ ВЕТРУ:  
МЕЖДУ ПЕТЕРБУРГОМ И МЮНХЕНОМ»

Н. Матвеева  
«МЯЧ, ОСТАВШИЙСЯ В НЕБЕ»

М. Нестеров  
«О ПЕРЕЖИТОМ. ВОСПОМИНАНИЯ»

С. Дурьлин  
«В СВОЕМ УГЛУ»

О. Гильдебрандт-Арбенина  
«ДЕВОЧКА, КАТЯЩАЯ СЕРСО...»

А. Тахо-Годи  
«ЖИЗНЬ И СУДЬБА: ВОСПОМИНАНИЯ»



Телефоны для оптовых покупателей:  
8(499) 978-21-59; 8(495) 787-63-75; 8(495) 787-63-64  
<http://gvardiya.ru.dsel@gvardiya.ru>

Всех любителей  
гуманитарной литературы  
приглашаем посетить  
новый специализированный  
магазин-салон

# КНИЖНАЯ СЛОБОДА



открытый при издательстве «Молодая гвардия»



В продаже самый широкий ассортимент  
биографических изданий,  
книги по истории, философии, психологии  
и другим отраслям гуманитарных знаний.

Наш адрес: ул. Новослободская, 14/19, строение 4.  
Проезд до станций метро «Менделеевская» (в минуте ходьбы)  
или «Новослободская».

Телефоны: 8(499) 972-05-41, 8(495) 787-64-77.

<http://gvardiya.ru> E-mail: [mol\\_gvard@mail.ru](mailto:mol_gvard@mail.ru)











СКОРО ВЫЙДУТ В СВЕТ:

В. Бокова

ПОВСЕДНЕВНАЯ ЖИЗНЬ  
МОСКВЫ В XIX ВЕКЕ

Г. Андреевский

ПОВСЕДНЕВНАЯ ЖИЗНЬ  
МОСКВЫ  
НА РУБЕЖЕ XIX—XX ВЕКОВ

Б. Григорьев

ПОВСЕДНЕВНАЯ ЖИЗНЬ  
ЦАРСКИХ ДИПЛОМАТОВ  
В XIX ВЕКЕ

О. Семенова

ПОВСЕДНЕВНАЯ ЖИЗНЬ  
СОВРЕМЕННОГО ПАРИЖА

О. Ковалик

ПОВСЕДНЕВНАЯ ЖИЗНЬ  
РУССКОЙ БАЛЕРИНЫ

И. Курукин, А. Булычев

ПОВСЕДНЕВНАЯ ЖИЗНЬ  
ОПРИЧНИКОВ  
ИВАНА ГРОЗНОГО

ISBN 978-5-235-03322-1



9 785235 033221 >

МОЛОДАЯ ГВАРДИЯ