

18+

Алексей Кукушкин

Рождение линкора

1600 — 1630 годы



Алексей Кукушкин
Рождение линкора.
1600 — 1630 годы

<https://litres.ru/74419777>

ISBN 9785007021036

Аннотация

Перед Вами литературная хроника парусных флотов с 1600 по 1630 годов. От первого лица здесь говорят не историки, а те, кто строил корабли, командовал эскадрами, гнил в долговых ямах или ловил попутный ветер в Северном море. Английские каперы, испанские идальго, голландские купцы, датские пушкари, все они сошлись на страницах, чтобы рассказать, чем пахло море в эпоху затонувшей «Вазы». Книга не справочник, а живая история, где каждый абзац, чей-то голос из прошлого, со своей болью и проблемами

Содержание

Голоса затонувших эпох	6
Ситуация в Европе на 1600 год	12
Англия в 1600 году. Король, флот и затишье на стапелях	17
Историческое наблюдение	29
Франция в 1600 году. Король Генрих IV и два флота, которых почти не было	32
Испания в 1600 году	38
Португалия глазами адмирала	44
Нидерланды Глазами адмирала	53
Швеция глазами адмирала	60
Дания-Норвегия глазами адмирала	66
Русское царство в 1608 году. Глазами кормчего	73
Речь Посполитая в 1600 году. Глазами королевского комиссара	77
Сражение у острова Фортуна. 14 декабря 1600 года	83
1601 год	90
Четыре итальянки Темзы. 1601 год	90
Мир с Савойей и гнилые корабли Бреста	94
«Итальянский лев». 1601 год	97
Сражение у Бантама. 27 декабря 1601 года	102

Шведское кораблестроение. 1601 год	108
Датский корабль «Три короны». 1601 год	111
Год великих дерзаний голландцев	115
Флоты, которых почти не было. 1601 год	119
1602 год	124
Дыхание вулкана. Климат и история. 1602 год	124
Английский флот в 1602 году	128
Английская кулеверина	134
Корсары и галеоны. Франция в 1602 году	136
Конец ознакомительного фрагмента.	140

Рождение линкора 1600 — 1630 годы

Алексей Кукушкин

© Алексей Кукушкин, 2026

ISBN 978-5-0070-2103-6

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

Голоса затонувших эпох

Читатель, вы держите в руках книгу о четырёх десятилетиях, которые навсегда изменили облик войны на море. О времени, когда дерево и парус стали главной силой европейских держав, а океан величайшей шахматной доской в истории человечества. Спросите любого любителя парусников, и он начнёт с Нельсона и «Виктори», с Трафальгара и фрегатов Кракена, с того XVIII века, когда линейные корабли достигли своего абсолюта. Но истинный знаток помнит, что всё началось здесь, между гибелью Непобедимой Армады в 1588 году и первыми залпами Английской гражданской войны в 1642-м.

1600 год, это закат галеона, — тяжеловооружённого, неповоротливого, прекрасного в генеральном сражении, но слишком дорогого и медлительного для новой эпохи. 1630 год, это уже рождение линейного корабля, — трёхдечного гиганта, несущего сто пушек на двух с половиной закрытых палубах, способного выстроиться в кильватер и обрушить на врага настоящий стальной шторм. Между этими датами, всего один человеческий век, и именно в нём случилось чудо превращения деревянных крепостей в оружие глобального масштаба.

В 1604 году датско-норвежский король Кристиан IV принимает из рук шотландского мастера Дэвида Бальфура «Три

короны» — корабль водоизмещением под две тысячи тонн, с двумя закрытыми пушечными палубами и низкой надстройкой. Английские корабелы, увидев это чудо на Темзе, ахнули, они ещё не строили ничего подобного. Через шесть лет Финеас Петт, копируя датский сторскип, спустит на воду **«Принс Ройял»** — первый британский трёхдечник.

В 1628 году шведский король Густав II Адольф, охваченный жаждой славы, выводит в море «Вазу» — красивейшую, тяжелейшую плавучую крепость на Балтике с 64 орудиями, сотнями резных фигур и тремя мачтами. Через час после отхода от причала корабль кренится, черпает воду открытыми портами и уходит на дно прямо в гавани, на глазах тысяч зрителей, эта нелепая катастрофическая гибель скажет потомкам больше, чем любое сражение, что размер без инженерного расчёта, лишь красивая усыпальница.

Посмотрите на карту 1600 года. Испания всё ещёладычица океана. Её галеоны: «Сан Мартин», «Сан Фелипе», «Нуэстра Сеньора де Аточа», возят серебро из Америки и наводят ужас на голландских купцов. Но это уже вчерашний день, так как, флот Испании почти не обновляется, и за сорок лет она уступит море тем, кто строит быстрее, дешевле и умнее. Англия замерла после смерти Елизаветы: Яков I распускает старые экипажи, продаёт корабли и экономит на всём, что плавает. Франция просыпается от религиозных войн: у неё почти нет боевых парусников, но появляется кардинал Ришелье, который бросит все силы на создание флота

с нуля. Швеция и Дания, две балтийские державы, уже воюют за господство в Скандинавии, и их верфи работают круглый год, эта книга хроника того, как парусник превратился из транспортного средства в оружие, от которого зависела судьба королевств. Здесь вы не найдёте выдуманных битв и героев из легенд. Каждый корабль, о котором пойдёт речь, действительно бороздил океаны, гнил в доке или уходил на дно со всем экипажем.

И всё же перипетии военно-морских конфликтов и дворцовые интриги, лишь половина правды. Обычно из сухих тактико-технических характеристик выпадает нечто главное, какого это было, стоять у румпеля на «Трёх коронах», когда их валит на борт; почему голландские мастера строили на глазок, а английские уже пытались считать; где брали лес для мачт и почему дуб из Смоланда лучше дуба из Кента; сколько стоила пушка и какую цену платил матрос за амбиции короля. Профессионал — историк, корабельный архитектор, музейный реставратор, найдёт здесь редкую возможность увидеть технологии начала XVII века не через чертежи и цифры, а через переживания создателей и пользователей этих кораблей. Любителю же откроется мир, где дёготь, дуб и конопля были важнее золота, где разница в ширине корпуса могла стоить сотни жизней, а любое плавание за горизонт было шагом в неизвестность. Мы вместе побываем в задымлённой мастерской резчика, на палубе, уходящей из-под ног, и в портовом кабаке, где вербовщик наливает кружку порте-

ра будущему матросу «Принс Ройяла». Это не учебник и не роман, а живая ткань истории, вплетённая в каждую доску, в каждую веревку, в каждую солёную каплю.

И главное, от первого лица об этих кораблях никто никогда не рассказывал. Архивы, конечно, сохранили приказы адмиралов и счета интендантов, но они не передают главного — страха, восторга, усталости и гордости тех, кто строил и водил эти суда. Адмирал, подписывающий смертный приговор «Вазе», канонир, проклинаящий 24-фунтовую пушку на качке, еврей-ростовщик, считающий убытки от потопленных кораблей, их голоса заглушены веками. Мы, перелистывая пожелтевшие страницы и разбирая обрывки писем, попытались дать им слово. Конечно, мы не можем быть уверены в точности каждой реплики, но мы можем быть уверены в правде чувств, в том, что море одинаково пугает и восхищает людей любого времени и звания. На страницах этой книги на вас смотрят не только чертежи и схемы, но и живые люди — со своими страхами, надеждами и пороками. Мы не пытались их приукрасить или осудить. Мы просто включили диктофон и записали их исповедь — пусть даже через четыре столетия.

Почему стоит прочитать эту книгу? Потому что она написана не с высоты академического знания, а с палубы, в трюме, у кузнечного горна. Потому что она разрушает миф о том, что история кораблестроения — это скучный перечень дат и водоизмещений. Потому что она показывает, как поли-

тические амбиции, экономические ограничения и простой человеческий страх смерти формировали облик кораблей, которые мы сегодня видим лишь на картинах маринистов. В этом тридцатилетии есть нечто большее, чем профессиональный интерес: это время, когда Человек попытался подчинить себе океан, и океан ответил ему, не всегда снисходительно, но всегда достойно, и если вы, закрывая книгу, хотя бы на миг почувствуете солёный ветер на губах и услышите скрип снастей, значит, мы не зря проливали чернила. От первого лица об этих кораблях действительно никто не рассказывал, потому что их создатели и капитаны ушли в небытие вместе со своими судами. Но их письма, их донесения, их случайные заметки на полях, вот где кроется правда, которую не вычитаешь в учебниках. Вы узнаете, почему голландский плотник предпочитал железным болтам деревянные нагели, почему испанский канонир не любил английские пушки, а английский ростовщик — датские векселя.

Добро пожаловать на борт. Начинается эпоха, в которой ещё не было термина «линейный корабль», но уже ясно, тот, кто владеет ветром, владеет миром, и последнее: эта книга не ставит точку, она ставит многоточие. «Васа» ещё не полностью изучена, «Принс Ройял» всё ещё ждёт своего биографа, а чертежи «Трёх корон» могут найтись в каком-нибудь забытом архиве. Да и сам парусник, это живой организм, который продолжает удивлять учёных новыми открытиями: в 2021 году, например, нашли близнеца «Васы» —

корабль «Эпплет», затонувший в 1658 году и пролежавший на дне 360 лет. Море никогда не отдаёт все свои тайны, а мы, историки и писатели, можем лишь пытаться разглядеть их в отблеске волн. Удачи вам в ваших собственных морских путешествиях, по страницам книг или по реальным широтам. Каждый корабль, даже самый захудалый, имеет право на свою историю. Мы лишь дали слово тем, кто молчал слишком долго.

Ситуация в Европе на 1600 год

В 1600 году Англия только начинает оправляться после долгого правления Елизаветы I, которая умерла за три года до этого, оставив корону шотландскому родственнику Якову I Стюарту. Новый король, воспитанный в пресвитерианской Шотландии, не питал особой любви к дорогостоящему флоту и предпочёл экономить казну, продавая старые корабли и сворачивая программы постройки новых. Отношения с Испанией, после разгрома Непобедимой Армады 1588 года и неудачного Лондонского мира 1604 года, перешли в состояние хрупкого перемирия, но глубокое взаимное недоверие оставалось как в Мадриде, так и в Лондоне. С Голландией, напротив, складывались союзнические отношения — обе державы были протестантскими и опасались католической экспансии Габсбургов. Однако именно в этот период Англия уступила статус главной морской силы Нидерландам, которые перехватили инициативу в торговле и военном судостроении.

Франция в 1600 году всё ещё залечивала раны Религиозных войн между католиками и гугенотами, которые раздирали страну последние три десятилетия и практически уничтожили королевский флот. Король Генрих IV, умный прагматик и бывший гугенот, сменивший веру ради Парижа, сосредоточил все усилия на восстановлении экономики и су-

хопутной армии, *оставив море на откуп приватирам и купцам*. Отношения с Испанией оставались напряжёнными, поскольку испанские Габсбурги окружали Францию с юга, востока и севера, стремясь не дать ей окрепнуть. С Англией и Голландией Генрих IV поддерживал дружественные, но осторожные контакты, не желая втягиваться в их конфликты с Габсбургами. В результате к 1600 году Франция не имела линейных кораблей в современном понимании: её морская мощь измерялась несколькими галерами в Средиземном море и старыми галеонами, купленными на чужбине.

Испания в 1600 году оставалась величайшей империей мира, владевшей землями от Америки до Филиппин и от Нидерландов до Неаполя, но её могущество уже давало трещины. Король Филипп III, унаследовавший престол от энергичного Филиппа II, оказался слабым правителем, передавшим бразды правления фаворитам и герцогу Лерме, который тратил американское серебро на придворные праздники, а не на флот. Отношения с Англией после мирного договора 1604 года формально улучшились, но английские каперы продолжали тревожить испанские колонии, а Лондон тайно поддерживал голландских мятежников. С Голландией Испания вела затяжную войну, которая началась ещё в 1568 году и не давала испанцам покоя: нидерландские купеческие корабли перехватывали «серебряные флоты» и блокировали антверпенскую гавань. К 1600 году испанский флот, всё ещё насчитывавший десятки крупных галеонов, начал стремитель-

но устаревать как конструктивно, так и тактически, уступая более манёвренным голландским и английским кораблям.

Республика Соединённых провинций в 1600 году, формально всё ещё оставаясь испанской территорией, фактически уже была независимой республикой, выигравшей у Габсбургов право на существование в кровопролитной Восьмидесятилетней войне. Политическая власть в стране принадлежала купеческой олигархии — Генеральным штатам и штатгальтерам из дома Оранских, которые понимали, что безопасность и процветание республики зависят исключительно от моря. Отношения с Испанией оставались враждебными: голландские «морские гёзы» и купеческие корабли Ост-Индской компании (основанной как раз в 1602 году) систематически захватывали испанские галеоны и колонии, действуя по всему земному шару. С Англией у голландцев складывались сложные союзнические отношения — протестантские соседи помогали друг другу против католических Габсбургов, но одновременно соперничали в торговле рыбой, шерстью и пряностями. К 1600 году именно Голландия стала лидером мирового судостроения: её верфи в Амстердаме, Роттердаме и Зандаме выпускали сотни кораблей в год, включая первые прообразы линейных кораблей, хотя термин «линкор» тогда ещё не употреблялся.

Дания-Норвегия в 1600 году представляла собой небольшое, но амбициозное королевство, которое контролировало пролив Зунд — единственный выход из Балтийского

моря в Атлантику, и на этом строила всё своё могущество. Король Кристиан IV, взошедший на престол в 11 лет, но уже в 1596 году принявший власть в свои руки, был одержим идеей сделать Данию великой морской державой, способной соперничать с Ганзой, Швецией и даже Англией. Отношения со Швецией были враждебными: две скандинавские страны постоянно спорили за господство на Балтике, за обладание Норвегией и за контроль над торговыми путями, хотя открытой войны в 1600 году ещё не велось. С Англией и Голландией Кристиан IV поддерживал дружественные, но прагматичные отношения, взимая с их купцов высокую пошлину за проход через Зунд и получая от этого львиную долю королевских доходов. К 1600 году датский флот уже располагал новаторскими «сторскипами» (большими кораблями) с двумя закрытыми пушечными палубами — в том числе знаменитой «Арго» (1599—1601) и проектом «Три короны», что позволяло Кристиану IV чувствовать себя властелином Северной Европы.

Швеция в 1600 году была бедной, редконаселённой и вечно воюющей страной, которая только начинала понимать значение флота для своей безопасности и экспансии на Балтике. Король Карл IX, свергнувший своего племянника Сигизмунда (одновременно короля Польши), тратил все средства на подавление внутренних мятежей и войны с русским царём Борисом Годуновым, оставив кораблестроение на втором плане. Отношения с Данией были откровенно враждеб-

ными: Копенгаген и Стокгольм оспаривали друг у друга господство в Балтийском море, контроль над Ливонией и Ингрией, а также право собирать таможенные пошлины с проплывающих судов. С Польшей Швеция находилась в состоянии династической войны: король Сигизмунд III Ваза, изгнанный из Стокгольма, не оставлял попыток вернуть себе шведскую корону при поддержке католической Европы. К 1600 году шведский флот насчитывал лишь около пятнадцати боеспособных кораблей, большинство из которых были небольшими пинками и шнявами, купленными в Голландии или захваченными у врагов, но именно этот год стал отправной точкой для будущего превращения Швеции в великую морскую державу при Густаве II Адольфе.

Англия в 1600 году. Король, флот и затишье на стапелях

Я, Томас Сэквилл, лорд-казначей её величества королевы Елизаветы, в 1600 году получаю приказ провести инспекцию флота в Дептфорде, и, стоя на пирсе, смотрю на корабли, которые когда-то наводили ужас на Испанию, а теперь гниют у причала, как старые рыбацкие лодки. «Ark Royal», флагман при Гравелине, стоит с обвисшими парусами, его корпус, 555 тонн водоизмещения, 55 орудий, пора оброс ракушками и водорослями так, что, кажется, он прирос к месту навечно. «Merhonour», 692 тонны, спущен на воду в 1590 году, сейчас требует такого ремонта, что проще построить новый корабль, чем латать этот. «Victory», старый Great Christopher, переименованный в честь победы, вообще уже небоеспособен — его используют как плавучую казарму. Я, лорд-казначей, хожу по палубам, стучу по шпангоутам молоточком, и глухой звук говорит мне: «Дерево гниёт, Томас. Дерево гниёт». Я подзываю писаря и диктую: «Ark Royal — требуется срочный ремонт. Merhonour — подлежит перестройке. Victory — списать».

Писарь записывает, и я слышу, как чайки кричат над гаванью, и этот крик похож на похоронную песню.

Мой помощник, молодой дворянин, недавно назначенный на должность инспектора, спрашивает меня: «Лорд, а когда

королева прикажет строить новые корабли?»

Я усмехаюсь: «Королева стара, и у неё нет денег, а наследник, Яков Шотландский, и вовсе не любит море. Так что, парень, запомни этот день: ты видишь флот, который скоро исчезнет».

Я не ошибаюсь, через три года, когда Елизавета умрёт, Яков I, человек, который родился в Шотландии и никогда не видел моря ближе, чем за сто миль, распустит половину команд, продаст старые корабли и прекратит финансирование каперов. Я, Томас Сэквилл, доживу до этого дня и, стоя на том же пирсе, буду смотреть, как «Ark Royal» отбуксируют на слом, и тогда я вспомню этот 1600 год, когда флот был ещё жив, но уже обречён, и заплачу. Я, лорд-казначей, заплачу, как последний матрос.

В 1600 году в Эдинбурге, в Холирудском дворце, Яков VI Шотландский, будущий король Англии, сидит за столом и обсуждает с советниками состояние флота, которого у него, по сути, нет.

«Джентльмены, — говорит он, гнуся из-за своего большого языка, — я слышал, что в Англии корабли гниют, а матросы не получают жалования. Что вы можете мне посоветовать?»

Советники, шотландские лорды, которые тоже не понимают моря, пожимают плечами. Один из них, граф Мортон, предлагает: «Сир, продайте старые корабли и купите новые. По дешёвке, у голландцев».

Яков морщится: «Голландцы, это мятежники, которые воюют против своего законного короля Испании. Не слишком ли рискованно покупать у них корабли?»

Мортон, не привыкший к дипломатии, отвечает: «Сир, когда речь идёт о деньгах, риск — это единственное, что нас спасает».

Яков задумывается. Он, сын казнённой Марии Стюарт, знает цену риску. Его мать рискнула и потеряла голову. Он не хочет повторить её судьбу.

Советники предлагают другой вариант: заключить мир с Испанией и прекратить каперскую войну, которая разоряет казну.

«Зачем нам флот, — говорят они, — если мы не воюем?»

Яков кивает. Ему, образованному человеку, написавшему «Базиликон Дорон», книгу о королевской власти, эта идея кажется разумной.

«Мир, — говорит он, — это лучшее, что мы можем дать нашим подданным. Война разоряет, а мир обогащает».

Он не знает, что через четыре года, когда он станет королём Англии, его политика изоляционизма приведёт к тому, что английский флот, некогда грозный, превратится в посмешище для голландцев и испанцев. Но в 1600 году он ещё не король Англии. Он всего лишь наследник, ждущий смерти старой королевы, и он ждёт, с нетерпением. Потому что он знает, с его приходом начнётся новая эра, эра бережливости и мира, а флот... флот подождёт.

В 1600 году Елизавета I, старая и больная, сидит в своём кабинете в Ричмондском дворце и смотрит на карту Атлантики, где испанские галеоны всё ещё угрожают английским берегам, а голландские купцы безнаказанно торгуют в Карибском море. Она, королева, которая правила 42 года, знает: флот, который она создала, умирает. Корабли гниют, матросы разбегаются, а казна пуста. Её советники, лорд-казначей Томас Сэквилл и госсекретарь Роберт Сесил, докладывают: «Ваше величество, у нас нет денег на ремонт кораблей». Она стучит кулаком по столу: «А где деньги? Я что, приказала их спустить в унитаз?»

Советники переглядываются и произносят: «Ваше величество, война с Испанией стоила нам миллионы. Каперы, которых вы поощряли, грабили испанские корабли, но и наша казна от этого не пополнялась».

Она знает это и всегда знала, но выбора у неё не было. Без каперов Испания задавила бы Англию своим серебром. С каперами Англия выжила, но обеднела.

Дилемма, которая мучает Елизавету, проста: либо она продолжает тратить деньги на флот и доводит страну до банкротства, либо она сокращает расходы и оставляет Англию без защиты. Она выбирает второе.

«Прекратите финансирование каперов, — приказывает она. — Заключите мир с Испанией. Флот... флот пусть стоит на приколе. Мы ещё вернёмся к нему, когда казна пополнится».

Она знает, что это ложь, казна не пополнится, а война истощила страну, и на восстановление уйдут десятилетия. Но она, королева, не может признать свою ошибку. Она не может сказать подданным, что её политика, принёсшая Англии славу, привела её на грань разорения. Она умирает в 1603 году, и её последние слова, о муже, о короне, о стране. О флоте ни слова. Потому что флот, который она любила, уже не принадлежит ей. Он принадлежит Якову, человеку, который ненавидит море, и он сделает с ним то, что сочтёт нужным.

В 1600 году, когда я, сэр Уолтер Рэли, капер и поэт, стою на палубе своего корабля и смотрю на запад, туда, где за горизонтом лежат испанские колонии, полные золота, я чувствую, что моя эпоха подходит к концу. Королева Елизавета, которая когда-то назвала меня «своим рыцарем», теперь слушает советников, которые шепчут ей, что каперы разоряют казну. Я, Рэли, который привёз из Америки картофель и табак, который сражался с испанцами и писал стихи о любви, теперь стал обузой для короны.

«Ваше величество, — пишу я в письме, которое так и не отправлю, — без флота Англия станет провинцией Испании. Неужели вы этого хотите?»

Я не получаю ответа, ибо Елизавета уже не та, что была раньше. Она старая, больная и думает только о том, как сохранить корону для Якова.

Я, Рэли, решаюсь на отчаянный шаг. Я продаю свои земли, занимаю деньги у ростовщиков и снаряжаю экспедицию в

Гвиану, надеясь найти золотой город Эльдorado. Если я привезу золото, королева простит меня, и флот получит деньги. Если нет... Я не думаю о «если нет». Я сажусь на корабль и ухожу в море, зная, что это моё последнее плавание. В 1603 году, когда Елизавета умрёт, а Яков I взойдёт на престол, меня обвинят в заговоре и бросят в тюрьму. Я буду сидеть в Тауэре 13 лет, писать «Историю мира» и ждать казни. В 1618 году меня обезглавят, и когда палач поднимет мой череп, я, быть может, успею подумать: «Как жаль, что мы не построили новые корабли, когда у нас была возможность». Но эта мысль придёт слишком поздно. Как и все мысли, которые приходят слишком поздно.

Ark Royal (с 1608 года — Anne Royal) был флагманом английского флота при Гравелине и самым знаменитым кораблём своего времени. Изначально заложенный в 1586 году как частное судно для сэра Уолтера Рэли под именем Ark Raleigh, он был куплен королевой Елизаветой в январе 1587 года за 5 тысяч фунтов (сумма, которую лорд-адмирал Говард Эффингем назвал «деньгами, потраченными хорошо»). В битве с Армадой этот 555-тонный галион нёс до 55 орудий разного калибра, включая четыре 60-фунтовые пушки, и имел экипаж из 268 матросов, 32 канониров и 100 солдат. В 1608 году, уже после воцарения Якова I, Ark Royal будет переименован в Anne Royal в честь королевы-консорта Анны Датской и полностью перестроен в Вулвиче корабельным мастером Финеасом Петтом I, его тоннаж возрастет

до 694 тонн, а вооружение стабилизируется на 42 орудиях. До 1600 года, однако, он всё ещё плавал под старым именем и оставался гордостью флота, хотя его знаменитая остойчивость оставляла желать лучшего — солдаты жаловались на сильную бортовую качку.

Merhonour, спущенный на воду в 1590 году на верфи Вулвич, был построен выдающимся английским кораблестроителем Мэтью Бейкером и считался одним из самых быстроходных судов во всём флоте. Его водоизмещение составляло 692 тонны, длина по килю достигала 100 футов, ширина — 37 футов, а глубина трюма — 17 футов; к 1603 году его экипаж насчитывал 400 человек. Как и большинство кораблей елизаветинской постройки, Merhonour был вооружен смесью орудий разных калибров — от тяжёлых полупушек до малых фальконетов, что создавало проблемы с унификацией боеприпасов. В 1600 году корабль ещё находился в строю и участвовал в обычных патрулированиях и демонстрациях флага, хотя его лучшие годы уже остались позади. В 1612—1615 годах Merhonour пройдёт капитальную перестройку у того же Финеаса Петта и будет вновь спущен на воду 6 марта 1615 года как 40-пушечный королевский корабль.

Victory — это имя в 1600 году носил совсем не тот знаменитый флагман Нельсона, а старый корабль Great Christopher, купленный короной в 1569 году и переименованный в Victory. Этот 42-пушечный ветеран, которым в битве с Армадой командовал сэр Джон Хокинс, уже дожи-

вал свой век на стоянке и использовался скорее как плавучая казарма и склад, чем как полноценная боевая единица. Его корпус, построенный ещё при Марии Тюдор, изрядно прогнил, и содержать корабль в боеспособном состоянии становилось всё дороже. Через восемь лет, в 1608 году, этот первый Victory будет окончательно разобран, освободив своё знаменитое имя для будущих поколений.

Elizabeth Jonas, спущенная на воду в 1559 году как 56-пушечный галион, была одним из старейших кораблей в составе флота и носила имя в честь королевы Елизаветы («Иона» здесь — намёк на библейского пророка, которого проглотил кит, что должно было символизировать королеву, поглощённую заботами о нации). В 1597—1598 годах корабль прошёл капитальную перестройку, после которой его вновь ввели в строй, но к 1600 году он уже явно уступал более современным судам. Elizabeth Jonas будет продана из состава флота в 1618 году, прослужив в общей сложности почти 60 лет — впечатляющий срок для деревянного корабля. В 1600 году её главной ценностью был не боевой потенциал, а символический: последнее напоминание о «золотом веке» Елизаветы.

Revenge — ещё одна легенда Армады, 46-пушечный галион, построенный в 1577 году и прославившийся своей ожесточённой последней битвой у Флорес в 1591 году против целой испанской эскадры. К 1600 году этого корабля уже не было в английских списках: после героического сопротивления

он был захвачен испанцами в 1591 году и затонул при буксировке в Испанию вместе с пленным экипажем. Однако его имя было настолько весомым в английской морской культуре, что *Revenge* продолжал числиться в флотском фольклоре как образец доблести. Его потеря стала тяжёлым ударом для английского флота и одним из немногих крупных успехов испанцев после 1588 года.

Vanguard, построенный в 1586 году в Вулвиче как 32-пушечный галион водоизмещением 500 тонн, был первым кораблём в истории английского флота, носившим это легендарное имя. Он сыграл ключевую роль в сражении с Армадой, затем под командованием Мартина Фробишера в 1594 году и сэра Роберта Мэнселла в 1596-м патрулировал испанские воды. В 1599 году, как раз перед 1600 годом, *Vanguard* был разобран на части для первой перестройки, так что в 1600 году он фактически находился на стапелях, а не в море. Тем не менее его корпус был сохранён, и в 1615 году он будет вновь спущен на воду уже как «большой корабль» (*great ship*) водоизмещением 665 тонн, прослужив до 1630 года.

Я, Джон Харрисон, мастер-плотник королевской верфи в Дептфорде, сижу на стапеле, который не видел нового корабля уже три года, и смотрю на паутину, оплетающую чертежи, которые никто не заказывал и никто не будет заказывать. Мой отец строил корабли для королевы Елизаветы, и я помню, как в 1588 году, когда испанская Армада шла к нашим берегам, стапели гудели от топоров, а ночью работали при

свете факелов, и каждый плотник знал, что его труд спасает Англию. Теперь, в 1600 году, я сижу без дела, а мои ученики, мальчишки, которых я учил гнуть шпангоуты, разбежались кто куда: кто ушёл в голландский флот, где платят серебром, кто нанялся к купцам, кто вообще подался в пираты. Я не виню их. Человек не может жить без хлеба, а хлеб без работы не даётся. Даже старые мастера, которые помнят «Great Harry», корабль Генриха VIII, разводят руками и говорят, что такого затишья не было со времён короля Стефана, когда Англия лежала в руинах.

Я подхожу к чертежам, которые лежат на столе уже два года, покрытые пылью и паутиной, и провожу пальцем по линиям, которые когда-то рисовал сам. Это проект 60-пушечного корабля, который должен был стать флагманом английского флота, но король Яков, этот шотландец, не любящий море, сказал: «Денег нет. Ремонтируйте старьё».

Я смотрю на чертёж и представляю, как этот корабль, с тремя мачтами и двумя палубами, разрезает волны, как чайка, а его пушки, 24-фунтовки, громят испанские галеоны. Потом я сжимаю чертёж в комок и швыряю его в угол.

«Всё равно никто не построит», — шепчу я. Мои коллеги, плотники, которые пришли на верфь проверить запасы леса (лес, кстати, гниёт на складах, потому что его некому использовать), смотрят на меня с сочувствием. Один из них, старый Томас, который строил «Ark Royal», кладёт руку мне на плечо и говорит: «Джон, не горюй. Всё когда-нибудь кон-

чается, и это затишье кончится».

Я киваю, но в душе не верю. Англия, которая когда-то была владычицей морей, теперь смотрит, как голландцы строят флейты, датчане — сторскипы, а испанцы галеоны. Мы, англичане, латаем дыры на старых корпусах и ждём чуда. Чуда не будет, его нужно заслужить, а делать это некому.

Ночью, в таверне «Три короны», я пью портер и слушаю разговоры матросов. Они рассказывают, что в Голландии каждый день спускают на воду по новому кораблю, что датский король Кристиан строит флот, которому нет равных на Балтике, что даже французы, которые всегда были сухопутной нацией, задумываются о верфях. Я пью, и каждый глоток отдаёт горечью.

«Почему мы, — спрашиваю я, — не можем построить ни одного нового корабля?»

Собеседники пожимают плечами.

«Потому что король, — говорит один из них, — считает, что море не приносит денег».

Я усмехаюсь. Море не приносит денег? Да Испания без моря была бы нищей страной, а Голландия без моря не существовала бы и года. Но Яков, этот учёный муж, написавший книгу о королевской власти, не понимает элементарных вещей. Он думает, что Англия может быть великой без флота. Я, Джон Харрисон, знаю, что это не так. Но кто я такой, чтобы спорить с королём? Я всего лишь плотник, а людям подобным мне, как известно, не дано рассуждать о политике.

Ему дано стучать топором. Но когда нечем стучать, плотник пьёт портер и ждёт.

Через 34 года, в 1634 году, когда король Карл I, сын Якова, введёт корабельную подать (Ship Money), я буду уже стариком. Мои руки, покрытые мозолями и артритом, не смогут держать топор, но я приду на верфь, чтобы посмотреть, как закладывают киль нового корабля. «Sovereign of the Seas», 102 пушки, первый трёхпалубник английского флота, будет спущен на воду в 1637 году. Я доживу до этого дня и, стоя на пирсе, буду смотреть, как он, сверкая позолотой, входит в гавань, и плакать от счастья. Но до этого ещё 37 лет, а пока, в 1600 году, я сижу в таверне, пью портер и гадаю, когда же Англия очнётся от своей спячки, и когда очнётся, будет ли у неё ещё шанс стать великой державой. Я, Джон Харрисон, мастер-плотник, не знаю ответа. Я знаю только, что паутина на чертежах, это символ упущенного времени, а его, как известно, не вернуть. Даже портером его не зальёшь.

Историческое наблюдение

Внимательное изучение истории показывает, что периоды смены власти на рубеже веков часто демонстрируют удивительные совпадения. Передача короны от Елизаветы Тюдор к Якову Стюарту в Англии (1603) и от Екатерины Великой к её сыну Павлу в России (1796) — один из самых ярких примеров такого исторического параллелизма. Оба случая связаны с фигурой «долгоправящего» монарха, который десятилетиями не допускал наследника к реальной власти, создав атмосферу взаимного недоверия и обиды, которая едва не привела к катастрофе. По сути, и Англия начала XVII века, и Россия конца XVIII столетия столкнулись с одной и той же проблемой: передача власти становилась психологической травмой для всего государства.

Исторические обстоятельства прихода к власти Якова I и Павла I пугающе похожи, хотя их разделяют почти два столетия, и Елизавета, и Екатерина, занявшие престол в результате дворцового переворота, всеми силами отстраняли законных наследников от управления страной, не имея морально-го права их казнить, но и не желая делиться властью. Яков, воспитанный в далёкой Шотландии, годами ждал смерти своей кузины и тёзки, а Павел, запертый в собственной резиденции в Гатчине, 34 года провёл в унижительном положении «наследника, которого не любят и боятся». В обоих случа-

ях престарелые королевы за закрытыми дверями обсуждали возможность передачи престола внукам (Анна Якова? Александр Павла?), минуя прямого наследника, что создавало в обществе атмосферу неуверенности и интриг.

Кардинальные перемены, которые принесли с собой новые монархи, также демонстрируют поразительное сходство между этими двумя эпохами. Обойдённые и оскорблённые, Яков и Павёл были одержимы идеей доказать, что они будут править иначе, чем их предшественницы. Яков, «мудрый король Севера», едва успев короноваться, начал тотальную ломку елизаветинских порядков: приблизил шотландцев, перекроил гардероб и ритуалы двора, а также попытался ввести единые законы для Англии и Шотландии, чем вызвал глухое раздражение парламента. Павёл, сын убитого мужа Екатерины, ненавидевший всё её правление, совершил ещё более радикальный разворот: он издал указ о престолонаследии по мужской линии (отменяя «женский след» Екатерины), одел армию в неудобную прусскую форму в пику екатерининской моде и запретил ввоз иностранных книг.

Однако самое главное сходство этих двух «революций сверху» заключается в их трагическом финале. Фигура короля-чужака, который не вписывался в культуру и традиции новой столицы, стала фатальной для обоих монархов. Шотландец Яков, грубоватый и «грязный» (по воспоминаниям современников), никогда не был по-настоящему принят английской аристократией, которая привыкла к мифу о «Вели-

кой Королеве Бесс». Его правление ознаменовалось заговором пороховым (1605) и постоянными попытками сместить «чужака». Павел, которого в его время и современные историки, и даже потомки называли «сумасбродным тираном» и «русским Гамлетом», своей непредсказуемостью и «гатчинскими замашками» восстановил против себя гвардию и высший свет Петербурга, что в итоге привело к его убийству в собственной спальне в ночь на 12 марта 1801 года.

Таким образом, история этих двух передач власти, это классический пример того, как попытка «удержать трон любой ценой» оборачивается против самой династии. Долгое правление создаёт инерцию системы, которую наследник пытается сломать слишком резко и болезненно для элит. Яков, и Павел пришли к власти с благими намерениями навести порядок или дать стране «новый курс», но комплекс «непризнанного наследника» и агрессивное неприятие традиций предшественницы стоили им либо политической репутации, либо жизни. Лишь спустя поколения историки стали замечать, что многие их реформы были разумны, но время для них было выбрано неудачно, а форма подачи оскорбительна для тех, кто привык к другому.

Франция в 1600 году. Король Генрих IV и два флота, которых почти не было

Я, Генрих IV, король Франции и Наварры, останавливаю лошадь на окраине Бреста и смотрю на море, которое воняет тухлой рыбой и отчаянием. Мои сапоги, стоившие триста ливров у парижского сапожника, сейчас утопают в прибрежной грязи, и я, чертыхаясь, иду к причалу, где, по доносениям министров, должен стоять «Флот Запада». Вместо грозных галеонов я вижу три старых корыта: «Croissant» с ободранными бортами, «Saint Philippe» с заклиненным рулём и «Espérance», которая настолько прогнила, что её команда, кажется, живёт на берегу, а не на борту. Я моргаю, тру глаза — нет, не привиделось. Это и есть флот, на который я потратил годовой бюджет Прованса. «Croissant», 250 тонн, двадцать пушек, построен в Гавре в 1597 году; «Saint Philippe», бывший испанский приз, триста тонн, тридцать четыре пушки; «Espérance», старый галеон, четыреста тонн, двадцать шесть пушек. Все они выглядят так, будто их не ремонтировали со времён Религиозных войн.

Я подхожу к пирсу, и до меня доносится говор матросов — они играют в кости на палубе и даже не смотрят в мою сторону, хотя перед ними сам король. Моя свита, человек

двадцать в расшитых камзолах, топчется сзади, не зная, что делать. Я приказываю: «Позвать ко мне капитана». Капитан «Croissant» — толстый человек в грязной рубаше — подходит, путаясь в ногах, и докладывает, что порох отсырел, а команда не получала жалования четыре месяца.

«Почему?» — спрашиваю я, зная ответ заранее. «Потому что казна, сир, пуста», — пожимает он плечами. Я смотрю на него, потом на корабли, потом на небо, где кружат чайки, и думаю: «Господи, за что Ты наказал меня этим флотом?» Но вслух не говорю ничего. Я, Генрих IV, делаю вид, что всё в порядке, и иду дальше по мосткам, стараясь не смотреть на гнилые доски под ногами. Чавканье грязи — единственное, что нарушает тишину. Я иду, и каждый шаг напоминает мне, что Париж стоит мессы, а флот, видимо, стоит ещё дороже.

В портовой таверне Тулоне, куда я добираюсь через месяц после Бреста, потев под прованским солнцем и проклиная мошкару, я натываюсь на каперов. Они сидят за дубовым столом, пьют дешёвое вино и орут песни. Я подхожу, сажусь на свободную скамью, и они, не узнав меня, продолжают свою беседу. Я слышу слова: «Le Provençal», «тридцать шесть футов», «четырнадцать орудий», «скорость», «генуэзские купцы». Я представляю себе это судно — узкое, как игла, с косыми парусами, которые позволяют ему идти круто к ветру. Один из каперов, старый Марко Соларо, замечает, что я слушаю, и, приняв меня за торговца, протягивает мне кружку.

«Выпей, друг, — говорит он, — это лучшее вино в порту».

Я пью, делая вид, что мне это в новинку, и спрашиваю: «А что, король не строит для вас корабли?»

Марко смеётся, обнажая жёлтые зубы.

«Король? — переспрашивает он. — Да он в Лувре прохлаждается, пока мы тут гнием». Я делаю вид, что не слышу оскорбления, и продолжаю расспрашивать. Марко рассказывает, что каперы сами строят себе суда, на свои деньги, рискуя жизнью, а король только подписывает каперские свидетельства и забирает себе треть добычи.

«А если бы король построил нам фрегаты, — говорит Марко, понижая голос, — мы бы не только генуэзцев грабили, мы бы самого дьявола в аду нашли». Я, Генрих IV, слушаю его, и во мне борются два чувства: гордость за то, что мои подданные не боятся моря, и стыд от того, что я, король, не могу им помочь. Я допиваю вино, бросаю на стол монету и ухожу. На душе у меня скребут кошки, но я знаю: казна пуста, и если я начну строить фрегаты, то у меня не останется денег на курицу для крестьянина. Я выбираю курицу. В третий раз за эту поездку я выбираю курицу.

В королевской резиденции в Марселе, куда я приезжаю через два дня после Тулона, я ложусь спать, но сон не идёт. За окном шумит море, и каждый его вздох напоминает мне о «Croissant», «Espérance», «Saint Philippe» и о каперах с их чёрными флагами. Я встаю, подхожу к окну и смотрю в темноту, пытаюсь разглядеть хоть один французский корабль,

но вижу только испанские и английские суда, которые стоят в порту, нагло развевая флагами. Дилемма, которая терзает меня уже несколько лет, сегодня становится невыносимой. Если я потрачу деньги на флот, то крестьяне, которые только начали вставать с колен, снова взвоют от налогов, и тогда не избежать мятежа. Если я не потрачу деньги на флот, то через десять лет у Франции не будет ни колоний, ни торговли, ни уважения среди держав. Я, Генрих IV, понимаю, что не могу выбрать ни то, ни другое, и это понимание — как острый нож, который вонзается в сердце и поворачивается.

Я решаюсь на компромисс. Я не буду строить корабли за свой счёт, но я облегчу жизнь тем, кто строит их за свой. Я отдам приказ: освободить каперов от уплаты налогов на строительство судов. Я дам им право заходить в любые французские порты беспошлинно. Я расширю перечень товаров, которые они могут ввозить, не платя пошлину. Я знаю, что это не решит проблему, но это хоть что-то, и когда каперы, как муравьи, начнут строить свои фрегаты, я буду смотреть на них с балкона Лувра и думать: «Вот он, мой флот. Пусть не королевский, но мой». В эту ночь я не смыкаю глаз, и когда первые лучи солнца касаются моего лица, я уже знаю, что делать. Я пишу указ, скрепляю его печатью и посылаю гонца в Париж. Дилемма решена. Я проиграл флот, но выиграл каперов.

Я, Генрих IV, возвращаюсь в Париж через три недели после отъезда, грязный, уставший и злой. Моя карета въезжа-

ет в ворота Лувра, и я, не переодевшись, иду в кабинет, где меня ждут министры. Они спрашивают: «Как флот, сир?» Я смотрю на них и отвечаю: «Флота нет. Есть три старых корыта, которые скоро рассыплются в щепки, и несколько сотен каперов, которые грабят испанцев за свой счёт». Министры переглядываются, не зная, что сказать. Я продолжаю: «С этого дня я запрещаю тратить деньги из казны на строительство больших кораблей. Всё, что мы можем, — это нанимать каперов и давать им свидетельства». Министры шепчутся, что это безумие, что без флота Франция не сможет конкурировать с Англией и Испанией. Но я, Генрих IV, непреклонен. Я помню, как каперы в Тулонской таверне говорили о фрегатах и о скорости, и я знаю: если я не могу построить флот, я хотя бы не буду мешать тем, кто его строит.

В моём кабинете висит карта, на которой отмечены французские порты. Я смотрю на Брест, на Тулон, на Гавр и вижу пустоту. Там, где должны быть корабли, — только точки, обозначающие каперские стоянки. Я, Генрих IV, не могу изменить эту картину, но могу добавить к ней надпись: «Каперы — наша надежда». Я знаю, что это слабое утешение, но другого у меня нет. Я откладываю решение о флоте до лучших времён. До тех пор, пока Франция не станет богаче. До тех пор, пока я не увижу курицу в горшке у каждого крестьянина. До тех пор, пока... Годы идут, а лучшие времена всё не наступают. В 1610 году, когда меня убьёт Равальяк, французский флот будет таким же, каким я его оставил, —

призраком на бумаге и в головах. Но каперы, те самые, с которыми я пил в Тулонской таверне, будут бороздить моря ещё долго и когда я, умирая, закрою глаза, я увижу не Бога, а «Le Provençal», разрезающий волны, и Марко Солару, который кричит: «Сир, мы всё-таки построили фрегаты». Я улыбнусь и умру.

Испания в 1600 году

Я, дон Алонсо де Гусман, адмирал океанского флота его католического величества короля Филиппа III, пишу эти строки в своём кабинете в Кадисе, и рука моя дрожит не от старости, а от горечи. Двадцать лет назад я командовал одним из галеонов в Непобедимой Армаде, помню тот ужас, когда наши корабли разметало штормом у берегов Ирландии, и тогда, среди обломков и трупов, я поклялся восстановить испанское господство на море. Сегодня, в 1600 году от Рождества Христова, я вынужден признать, что от бывшего величия осталась лишь тень, и эта тень называется Armada del Mar Océano — флот, который всё ещё числится в списках, но уже не способен к великим делам. Король, да сохранит его Господь, предпочитает охоту на кабанов и театральные представления в Эскориале, а герцог Лерма, этот выскочка из Валенсии, разворовывает казну так быстро, как английские каперы наши галеоны, и всё же, пока я жив, я буду бороться, ибо за моими плечами, великая империя, простирающаяся от Мадрида до Мехико и от Севильи до Манилы, и эта империя держится на море.

Если вы спросите меня, из чего состоит наш флот в 1600 году, я отвечу прямо: из старых боевых галеонов, переживших и Армаду 1588 года, и английские атаки, и шторма, которые разбросали наши корабли по всему Атлантическому

океану. В Armada del Mar Océano по спискам числится порядка сорока-пятидесяти галеонов водоизмещением от трёхсот до тысячи тонн, но добрую половину из них нельзя отправлять в море без капитального ремонта, на который у казны нет денег. Флагманом нашего флота всё ещё остаётся «**San Martin**», построенный в 1580 году и несущий 48 пушек, тот самый корабль, на котором герцог Медина-Сидония вышел против англичан в 1588 году. Многие говорят, что его давно пора списать на дрова, но я возражаю: этот старый воин ещё может послужить Испании, если мы дадим ему новую оснастку и свежий экипаж.

Вторым по значению я назвал бы «**San Felipe**», спущенный на воду в 1591 году, водоизмещением полторы тысячи тонн и с пятьюдесятью пушками на борту, это настоящая плавучая крепость, и когда я поднимаюсь на его квартердек, я чувствую себя хозяином океана. Рядом с ним несут службу его систершипы, «**San Bernades**» и «**San Pablo**», те же полторы тысячи тонн, те же пятьдесят орудий, построенные в те же годы по одному чертежу. Эти три гиганта составляют костяк нашего океанского флота, именно они сопровождают «серебряные флотилии» из Веракруса и Портобелло, именно их боятся голландские и английские пираты, рыщущие у Азорских островов. Но, клянусь Сантьяго, даже эти громадины нуждаются в ремонте: их дерево гниёт в трюмах, такелаж изнашивается после каждого перехода, а новые мачты стоят таких денег, что лучше купить на них десять пушек

малого калибра.

Из более старых кораблей я выделяю «**Nuestra Señora del Rosario**» с 41 пушкой, который в 1588 году был флагманом адмирала, прости Господи, дона Педро де Вальдеса. Этот галеон видел столько сражений, сколько мои молодые лейтенанты не видели и выстрелов, и он жив до сих пор, хотя осадка у него стала глубже, чем хотелось бы, а корпус требует конопатки почти после каждого шторма. Мы используем его для ближних патрулей между Кадисом и Канарскими островами, но в океанскую экспедицию я его не возьму, не дойдёт.

Наш главный порт, конечно, Севилья, где с 1503 года заседает Casa de Contratación, Дом торговли, который контролирует всё сообщение с Новым Светом. Отсюда уходят «серебряные флоты», сюда же они возвращаются, гружёные золотом и индиго, и здесь, на складах вдоль Гвадалквивира, я часто прогуливаюсь среди бочек с порохом и штабелей пушечных ядер. Но, между нами говоря, Гвадалквивир мелеет, и крупные галеоны, такие как мой любимый «**San Felipe**», уже с трудом заходят в реку, поэтому всё больше кораблей базируется в Кадисе, на открытом атлантическом побережье. Кадис — это наша ворота в океан, здесь лучшая бухта во всей Иберии, здесь стоят наши военные эскадры, и отсюда мы выходим на перехват голландских купцов, которые осмеливаются нарушать монополию Испании на торговлю с Америкой.

Картахена на Средиземном море служит базой для галер,

которые воюют с берберскими пиратами, а заодно и с французами, когда те слишком наглеют у берегов Италии. Но это не моя стихия, я человек океана, и моё сердце принадлежит солёным ветрам Атлантики, а не штилевым водам Средиземноморья. В Бильбао, на севере, тоже есть верфи, и там строят небольшие, но крепкие корабли для охраны побережья от английских корсаров, которые промышляют у берегов Галисии. Однако, правду сказать, все эти порты — лишь тень того величия, каким Испания обладала при моём покойном государе Филиппе II. Мы устали, мы состарились, а молодые офицеры предпочитают искать лёгкой славы в Милане или Фландрии, а не гнить в Кадисе в ожидании приказа.

Вы спросите меня, что же строится на наших верфях в 1600 году, и я отвечу со вздохом, что почти ничего. Крупных кораблей, подобных тем, что мы спускали на воду в 1590-х, в этом году не закладывали, так как слишком дорого, слишком долго, да и королевская казна, честно говоря, пуста, как кошелёк солдата после ночи в таверне. Мы готовим **Четвёртую Армаду — экспедицию в Ирландию**, которая должна помочь ирландским мятежникам и ударить по англичанам с тыла, и для этого мы снаряжаем 36 военных кораблей, но это, по большей части, те же старые суда, которые мы ремонтируем и переоснащаем. Нового леса почти нет, смолу везут из Балтики через голландских купцов (какая ирония!), а пушки отливают на старых заводах в Льеже, которые работают с перебоями из-за войны в Нидерландах.

Лично я добиваюсь от герцога Лермы закладки **десяти новых галеонов**, но он тянет время, ссылаясь на необходимость построить сначала новый дворец для королевы. Я, старый вояка, служу Испании сорок лет, и я помню времена, когда флот получал всё, что просил: лес, и пеньку, и деньги на жалованье матросам. Сейчас же мы едва сводим концы с концами: ядра экономят так, что учения проводятся раз в месяц, порох выдают только перед выходом в море, а матросы бегут с кораблей при первой же возможности, предпочитая грабить на суше, чем мерзнуть в океанском плавании и всё же я верю, что Испания воспрянет, что мы снова построим флот, перед которым содрогнётся Англия и Голландия. Но для этого нужно, чтобы король очнулся от своей апатии и вспомнил, что он — **владыка половины мира**, а для того, чтобы удержать эту половину, нужны корабли, корабли и ещё раз корабли.

Когда я смотрю на карту из окон своего кабинета, я вижу земли, которые мы потеряли, и сердце моё наполняется гневом. Нидерланды, нашу жемчужину, отняли у нас мятежные голландцы, которых поддерживает Англия, эта **проклятая островная гидра**, оплот ереси и пиратства. В 1600 году мы всё ещё воюем с Голландией (война эта тянется уже тридцать два года, с 1568-го), и я хорошо помню, как наши галеоны не смогли разбить флот «морских гёзов», тех выродков, которые не уважают ни Бога, ни короля. Мы хотим вернуть Фландрию, Брабант, Антверпен, мы хотим снова от-

крыть Шельду для торговли и утопить в крови голландское мятежное воровство. Мы хотим заставить Англию вернуть Кале, который мы потеряли ещё при Марии Тюдор, и наказать их за поддержку наших врагов.

Но выше всего, выше Фландрии и выше Англии, я хочу вернуть уважение к испанскому флагу на морях. Пусть голландские купцы кланяются нашим галеоном, пусть английские каперы дрожат при одном упоминании о Armada del Mar Oséano, пусть французы (да простит меня король Генрих) не смеют поднимать паруса в водах, которые мы считаем своими. В 1601—1602 годах мы отправим Четвёртую Армаду в Ирландию, и, быть может, этот удар станет началом возвращения нашей славы. Но пока, в 1600 году, я, дон Алонсо де Гусман, сижу в своём кабинете, перебираю доклады, подсчитываю пушки и молюсь Богородице, чтобы она вразумила нашего молодого короля и его фаворитов. Потому что если мы не построим новые корабли сейчас, через десять лет у нас не останется флота вообще, и тогда кто защитит серебро, которое везут из Америки? Кто остановит еретиков у наших берегов? Только Господь, но Он помогает тем, кто помогает себе сам.

Португалия глазами адмирала

Я, дон Лоренсу Пиреш де Таввора, капитан-мор Индийских армад его католического величества короля Филиппа III, пишу эти строки в Лиссабоне, у самого устья Тежу, откуда вот уже сто лет уходят корабли к мысу Доброй Надежды и далее — в Индию. В 1600 году Португалия находится в тягостном положении: уже два десятилетия мы соединены с Испанией под одним скипетром, и наш король, которым когда-то был дон Антониу (да упокоит Господь его душу), теперь король испанский, заседающий в Мадриде, а не в Лиссабоне. Иберийская уния, как её называют при дворе, дала нам мир с бывшими врагами, но она же связала нас по рукам и ногам: испанские войны, это теперь наши войны, испанские долги — наши долги, испанские враги — наши враги, и самое горькое из всех — коварные голландцы, которых мы сами когда-то учили торговать пряностями, теперь рыщут по Индийскому океану, охотясь на наши корабли, а в Лиссабоне пустеют склады, и казна не находит денег даже на ремонт старых каракк, и всё же, пока я жив и пока мой флаг развевается на грот-мачте, Португалия не отдаст море.

В отличие от других стран европейских, у Португалии нет нужды в большом океанском флоте для защиты собственных берегов, ибо наше могущество — не здесь, в метрополии, а там, за экватором, в Гоа, Кочине и Малакке. Главное дети-

ще моё и моих предшественников — это Индийские армады, ежегодные флоты, отправляющиеся из Лиссабона в марте-апреле и следующие по маршруту, открытому великим Васко да Гамой сто лет назад. Каждый такой поход — это не просто плавание, а целое предприятие, в котором задействованы от четырёх до двенадцати кораблей водоизмещением от четырёхсот до девятисот тонн, и каждый из них — настоящий плавающий замок, способный нести двадцать-тридцать пушек и экипаж до двухсот человек. В 1600 году мы собираем в Лиссабоне очередную армаду: четыре корабля под командованием капитан-моря Айреша де Салданы отплыли четвёртого апреля, и я лично провожал их на рейде, крестя каждое судно и моля Деву Марию о попутном муссоне. В те же дни вышли в море и другие капитаны — Фернан Родригеш де Са, Гонсалу Родригеш Кальдейра, Гашпар Палья Лобу, и хотя я говорю о них как о подчинённых, каждый из них — опытный моряк, прошедший путь до Индии дважды, а то и трижды.

Главная наша надежда — это каракки, эти грузные, но выносливые суда, которые португальские корабельщики научились строить ещё при короле Мануэле I. Типичная каракка Индийской армады водоизмещением 400 тонн несёт три мачты с прямыми парусами и бизань с латинским, а в трюме её умещается до двухсот тонн груза — перца, корицы, имбиря и других специй, которые в Европе продаются на вес серебра. Вооружение такого корабля, как правило, составляют два-

дцать-тридцать пушек разного калибра: от тяжёлых полупушек на нижней палубе до лёгких фальконетов на надстройках. По правде говоря, в открытом бою с английским или голландским военным кораблём наша каракка уступает в манёвренности и скорости, но что она выигрывает — так это в надёжности; построенная из прочного дуба, с тройной обшивкой в подводной части, она выдерживает и шторма у мыса Доброй Надежды, и ядра вражеских батарей. В 1600 году в составе наших армад числятся такие ветераны, как «Сан-Габриэл», построенный ещё в 1580-м, но до сих пор ходкий, и «Сан-Филипе», на котором я сам ходил в Индию в 1592-м.

Когда я иду на своём флагмане по коридору совета в Белене и вижу карту плавания, сердце моё наполняется гордостью за тех, кто проложил этот путь. Путь в Индию из Лисабона занимает примерно шесть месяцев, и каждый месяц таит в себе угрозу: сначала дрейф вдоль берегов Африки до Островов Зелёного Мыса, затем переход через штилевую полосу у экватора, где паруса обвисают и судно может стоять без движения неделями. Дальше знаменитая «вольта ду мар» (*volta do mar*), поворот в море, когда мы уходим далеко на запад, к берегам Бразилии, чтобы подхватить попутные ветры Южной Атлантики и обогнуть мыс Доброй Надежды, эту проклятую скалу, где волны достигают небес и где разбилось уже не одно португальское судно. Если мы огибаем мыс до середины июля, то идём «внутренним путём», через Мозамбикский пролив, между Африкой и Мадагаскаром; ес-

ли позже — берём «внешний путь», восточнее Мадагаскара, чтобы не бороться против встречного муссона, и там, у восточного берега Африки, у острова Мозамбик, мы делаем последнюю остановку — запасаемся водой, чиним такелаж и ждём летнего муссона, который донесёт нас до Гоа в сентябре.

Обратный путь начинается в январе-феврале, когда в Индийском океане дует северо-восточный муссон. Мы везём в трюмах пряности, для рыночной цены которых в Лиссабоне убивают, но для нас это всего лишь груз, который делает каравеллу тяжёлой и неповоротливой. Опять переход через океан до Мозамбика, опять опасный пролив (с 1525 года возвращающиеся флоты обязаны пользоваться только «внешним путём», восточнее Мадагаскара, чтобы не рисковать драгоценным грузом), опять мыс и долгое плавание вдоль Африки. Если всё идёт по плану — а кто из моряков видел, чтобы всё шло по плану? — мы прибываем в устье Тежу в июне-августе, где нас встречают колокола всех лиссабонских церквей и слёзы жён, не веривших, что увидят мужей живыми.

В 1600 году случилось то, чего я боялся последние десять лет: голландцы и англичане, эти выскочки, которые полвека назад и карты-то сносить не умели, теперь посылают собственные армады в Индийский океан. Голландская Ост-Индская компания, основанная всего два года назад, уже вооружает корабли, и я своими глазами видел в Лиссабоне до-

несение о том, что голландская эскадра захватила португальское судно у берегов Явы. Англичане не отстают: в том же году они получили хартию на свою Ост-Индскую компанию, и хотя пока они больше торгуют, чем воюют, я знаю, что за ними стоит королева Елизавета (впрочем, кто в 1600 году правит в Англии? Кажется, уже Яков, но мне всё едино — англичане остаются англичанами). Раньше, до того как монополия Португалии на капский путь была нарушена, наши армады ходили в Индию без военного сопровождения, ибо на всём пути от Лиссабона до Гоа не было ни одного вражеского корабля. Теперь же мы вынуждены снаряжать конвои, ставить пушки на каждом торговом судне и держать в штате больше солдат, чем матросов. Говорят, что в 1604 году англичане и испанцы (а вместе с ними и мы, португальцы) заключат мир, и это немного прикроет нашу атлантическую дорогу; но что делать с голландцами, с этими упрямыми еретиками, которые не признают ни папы римского, ни короля испанского — я не знаю.

Португальская колониальная империя, ради которой и существуют наши армады, раскинулась от Бразилии до Мозамбика и от Индии до Макао, и удерживать эту империю можно только силой моря. Главная наша база на востоке — Гоа, на западном побережье Индии, где стоит вице-король и куда сходятся все нити управления; отсюда мы контролируем торговлю перцем и пряностями, отсюда же снаряжаем флоты для защиты Малакки от ачехцев и Ормуза от персов. Крепо-

сти на африканском побережье — Мозамбик, Момбаса, Килоа, Софала, служат для нас этапами на пути в Индию; там мы запасаемся водой, лечим больных и ремонтируем корабли после штормов у мыса. Остров Святой Елены, затерянный в Атлантике, был нашей традиционной стоянкой на обратном пути, но в 1600 году мы уже знаем, что голландцы и англичане облюбовали его для себя, и я приказываю своим капитанам проходить мимо, пусть лучше рискнут остаться без воды, чем попасть в лапы к еретикам.

Между 1497 и 1650 годами из Лиссабона в Индию отправилось 1033 корабля, и почти каждый второй из них никогда не вернулся, одни затонули в штормах, другие сгорели в сражениях, третьи, захваченные голландцами, закончили свои дни под чужим флагом. В 1600 году мы теряем в год в среднем три-четыре судна, и это, как ни цинично звучит, считается приемлемой потерей, ибо перец, доставленный в Лиссабон, окупает и новые корабли, и новые экипажи. Но я, старый адмирал, считаю иначе: за каждым потерянным кораблём стоят вдовы и сироты, стоящие на причале и вглядывающиеся вдаль, и с каждым годом вдов и сирот становится всё больше.

В 1600 году наш король Филипп III, который в Португалии именуется Филиппом II, правит объединённой империей из Мадрида, и я должен признать со всей горечью: португальские интересы для него — на втором плане после испанских. Война с Англией (1585—1604) и война с Голландией

(начавшаяся в 1568-м и не закончившаяся до сих пор) ведётся испанскими армиями во Фландрии и Италии, а португальский флот используется лишь как вспомогательная сила, которую испанцы не стесняются бросать в бой вдали от наших торговых путей. Я помню, как в 1590-х годах, во время англо-испанской войны, английские каперы захватили семь португальских индийцев, и король в Мадриде даже не прислал нам соболезнований. Более того, с 1598 года испанцы начали взимать с португальских купцов дополнительные налоги на снаряжение армад, и многие маниу (так называют мелких судовладельцев) разорились, не выдержав поборов. Если так пойдёт дальше, через двадцать лет у Португалии не останется собственного флота — останутся только испанские галеоны, построенные на португальской верфи, но под чужим флагом. Я пишу об этом в своих донесениях королю, но мои письма тонут в ворохе бумаг мадридского двора, и я уже не надеюсь, что меня услышат.

В 1600 году на лиссабонской верфи, в **Рибейра-дас-Науш**, строятся три новых корабля для Индийской армады. Я каждое утро прихожу на стапели, проверяю дубовые шпангоуты (лес везут из Алёнтежу, и он лучший в Европе) и смолят днища — наши мастера знают толк в деле, и новый корабль водоизмещением 600 тонн я рассчитываю спустить на воду уже к весне 1601 года. Но в то же время я вынужден списать два старых судна, которые не выдержали прошлого плавания: «**Носса-Сеньора-да-Консейсан**», пробоина

которой оказалась смертельной, и «Сан-Жуан», сгнивший в тропиках до такой степени, что даже конопатка не помогает. Мы теряем корабли быстрее, чем строим, и это самая большая моя печаль — ведь с каждым списанным кораблём уходит и часть нашего опыта, и часть нашего присутствия на океанских просторах. Если голландцы продолжат теснить нас в Индийском океане, нам придётся отказаться от многих позиций — и тогда чем мы, португальцы, будем отличаться от всех прочих народов, кроме как памятью о прошлом величии?

Сто лет назад, когда Васко да Гама впервые ступил на землю Каликута, португальцы были королями Индийского океана. Наши армады не знали соперников, наши форты стояли от Африки до Индонезии, и имя «Франсишку де Алмейда», первого вице-короля Индии, произносили с трепетом и страхом. Теперь, в 1600 году, я вижу, как наша империя трещит по швам. Голландцы блокируют подходы к Гоа, англичане строят свои фактории на Суматре и Яве, а испанские налоги и испанские войны разоряют метрополию. Но пока я, дон Лоренсу Пиреш де Таввора, командуя армадой — я не сдамся. В апреле 1600 года я отправляю Айреша де Салданы с четырьмя кораблями, и я знаю, что этот капитан-мор храбр и опытен; в 1601-м мы снарядим ещё пять или шесть, и пусть говорят, что дни португальского владычества на востоке сочтены, я видел слишком много рассветов над мысом Доброй Надежды, чтобы бояться темноты. Да поможет нам

Бог, и да сгинут еретики.

Нидерланды Глазами адмирала

Я, вице-адмирал Себальд де Веерт из Фландрии, служащий ныне Голландской Ост-Индской компании, пишу эти строки по возвращении из долгого плавания вокруг Южной Америки, и перо дрожит в моей руке от усталости и горечи. В 1600 году Республика Соединённых провинций, которую простолюдины называют Голландией, находится в состоянии войны с Испанией уже тридцать второй год, и эта война, которую историки назовут Восьмидесятилетней, ведётся не на суше — на море, не армиями — флотами, не рыцарями — купцами. Мы, нидерландцы, народ торговый и бережливый, не привыкли тратить золото на дворцы и празднества; но на корабли мы тратим охотно, ибо корабль для нас — что для испанца церковь, что для француза — виноградник. В Амстердаме, Роттердаме и Зеландии строятся сотни судов ежегодно, и наш флот, если считать все вооружённые купеческие корабли, насчитывает до полутора тысяч вымпелов — почти в пять раз больше, чем у англичан, и в десять раз больше, чем у испанцев.

Наш флот устроен не так, как у других держав, потому что и сама наша страна устроена иначе. Нет у нас единого адмирала, подобного испанскому дону Алонсо, и нет единого порта, подобного лиссабонской Рибейре. Вместо этого существуют пять адмиралтейств — Роттердамское (Маас-

ское), Зеландское, Амстердамское, Нордеркквартирское (Западно-Фрисландское) и Фрисландское (Восточно-Фрисландское), и каждое из них управляется коллегией при провинциальных штатах. Я служу в Зеландском адмиралтействе в Мидделбурге, где моим капитаном был покойный отец, командир «Чёрной галеры», павший в 1617 году у Ла-Рошели (я упоминаю об этом здесь, хотя это событие ещё впереди, ибо пишу из 1600 года, но знаю, что судьба моя будет тяжка). Координацию между адмиралтействами осуществляет совет по флоту при Генеральных штатах в Гааге, но на деле каждый порт строит свои корабли, обучает свои команды и воюет с врагами по своему усмотрению, что иногда приводит к путанице, но чаще — к здоровому соперничеству и бережливости.

Корабли наши, в отличие от испанских галеонов, которые похожи на плавучие крепости с тройной обшивкой и пятиэтажными кормовыми надстройками, строятся лёгкими и манёвренными. Голландский купеческий корабль — пинк или флейт — имеет узкое дно, малую осадку и округлую корму, что позволяет ему проходить по мелководью Зейдерзее и входить в устья рек, где крупные испанские суда садятся на мель. Настоящих линейных кораблей, заложенных специально для войны, у нас почти нет — в 1600 году мы вооружаем торговые суда, когда возникает угроза, а после боя снова разоружаем их и используем по назначению. Это дёшево и практично, но цена такой бережливости — в том, что наши

корабли уступают английским в пушечном залпе. Англичанин строит корабль для битвы, а голландец — для перевозки перца и китового жира, и только потом ставит на него пушки. В 1652 году, когда начнётся война с Англией, эта разница станет роковой, но в 1600 году мы об этом ещё не догадываемся.

Однако есть у нас и корабли, построенные специально для войны, и лучший из них — это, пожалуй, флагман Зеландского адмиралтейства, на котором я хожу в крейсерство к берегам Испании. Голландские военные корабли «караквел» (как мы их называем) водоизмещением от 300 до 600 тонн несут от двадцати до сорока орудий, преимущественно малого калибра — 12- и 24-фунтовые кулеврины, которые стреляют дальше, чем тяжелые испанские пушки, но не пробивают столь толстую обшивку. Управляются такие корабли экипажем от восьмидесяти до ста пятидесяти матросов, но к ним добавляются ещё и солдаты из гарнизонов прибрежных городов, если предстоит абордажный бой. После 1620-х годов наши корабли начнут строить по английским чертежам, перенимая трёхдечную компоновку и мощное вооружение, но в 1600 году мы ещё не отказываемся от старых добрых флейтов, которые в умелых руках способны на многое. Мой собственный корабль — «Гелооф» («Вера»), на котором я вернулся из экспедиции Маху в июле 1600 года, выдержал шторма Магелланова пролива, потеряв две трети экипажа, но вернулся в Гуре с тридцатью шестью живыми матросами

— и это ли не доказательство голландской надёжности?

Мы в 1600 году только начинаем осознавать, что морская торговля это война, а война это торговля. Иберийская уния, объединившая Испанию и Португалию под властью Филиппа III, закрыла для нас лиссабонский порт, откуда раньше мы возили перец и пряности, и что же мы сделали? Мы решили плавать в Индию сами. В 1595 году отправилась первая голландская экспедиция, в 1598-м — вторая, и год 1600-й застаёт нас в разгаре этого великого предприятия. В июле сего года я вернулся из экспедиции Жака Маху и Симона де Кордеса, которая отправилась к Молуккским островам через Магелланов пролив — пять кораблей, четыреста девяносто четыре человека. Я командовал «Влигенд Хартом» («Летящее Сердце»), переименованным в «Блейде Бодсхап» («Благая Весть»), и мы первыми из голландцев увидели Фолклендские острова в январе 1600 года, нанеся их на карту с точностью, какой не достигал ещё никто. Из ста пяти человек экипажа моего корабля вернулось только тридцать шесть; остальные погибли от цинги, в стычках с испанцами или в штормах, но мы доказали, что голландский флаг может ходить туда, куда раньше ходил только португальский. Это наша новая война — война за пряности, за Индию, за само право голландского купца торговать там, где пожелает.

Но не думайте, что голландский капитан — это только купец в широких штанах, считающий барыши. Нет, мы умеем воевать не хуже, а может, и лучше испанцев, ибо наша

война — это война за выживание. Мы взяли в оборот берега Фландрии, блокируя порты Дюнкерка и Ньюпорта, откуда выходят испанские каперы, грабящие наши торговые суда в Ла-Манше. В 1600 году армия принца Морица Оранского готовит десант во Фландрию, чтобы сокрушить пиратские гнёзда, и нас, моряков, просят прикрывать транспорты. В 1639 году, когда я уже буду стар (ибо пишу это в 1600 году, но знаю будущее — не до конца, но достаточно), адмирал Мартин Тромп, тоже уроженец этих мест, разгромит испанский флот у Даунса, и тридцать испанских галеонов уйдут на дно, а голландские купцы наконец-то вздохнут свободно. Но это всё впереди, а пока мы учимся воевать не числом, а умением, ибо числом нас всегда будет меньше.

И главное наше умение, это бережливость, возведённая в принцип. Испанский галеон «Сан-Фелипе» стоит казне полтора миллиона дукатов, и его можно построить только за три года на королевской верфи. Голландский военный корабль той же мощности можно построить за восемь месяцев на частной верфи в Зандаме, и стоить он будет втрое дешевле, потому что голландский купец не будет украшать корму резными мадоннами и не поставит на баке золочёную статую короля. Он сделает корабль функциональным, как свои деревянные башмаки, и будет использовать его до тех пор, пока последняя доска не прогниёт. Даже адмиралтейства наши, несмотря на все разногласия, следуют этому правилу: деньги собираются с провинций, корабли строятся как под копир-

ку (чтобы детали были взаимозаменяемы), пушечные порты закрываются наглухо в мирное время, и половина экипажа распускается по домам, чтобы не платить жалованье. В результате у нас самый большой флот в мире, но мы тратим на него меньше, чем Англия, и гораздо меньше, чем Испания. В этом наша сила, но в этом же и наша уязвимость, ибо в долгой войне бережливость часто оборачивается скупостью.

Я, Себальд де Веерт, много лет плававший под флагом Ост-Индской компании, видел и голландскую бережливость, и голландскую храбрость, и голландскую жестокость по отношению к португальцам и туземцам. В 1602 году я отправлюсь в новую экспедицию, уже в качестве вице-адмирала вместе с Вейбрандом ван Варвейком, к Яве и Цейлону, и там, в Батавии, сложу свою голову в 1603 году от лихорадки или пули — не знаю точно, но чутьё подсказывает, что не от старости. Но пока на дворе 1600 год, и я сижу в своём доме в Мидделбурге, разбирая потрёпанные карты Магелланова пролива. Мир меняется. Испания дышит на ладан, Англия замерла в ожидании нового короля, Франция спит, Португалия цепляется за свою империю, но никто из них не идёт вперёд с такой яростью, как мы, голландцы. У нас нет королей и дворцов, но у нас есть корабли, есть пушки и есть отчаянная готовность торговать на том конце мира, куда ещё не ступала нога белого человека. Дайте нам десять лет — и мы станем владыками морей. Дайте нам двадцать и мы заберём у португальцев Индию, а дайте нам век и англичане

будут писать законы о том, как ограничить нашу торговлю, ибо мы будем слишком сильны. Так говорил я, Себальд де Веерт, голландский адмирал, и да сбудутся мои слова.

Швеция глазами адмирала

Я, Иоаким Шель, адмирал шведского флота его величества короля Карла IX, пишу эти строки в Стокгольме, и за окном моего кабинета военный порт стоит почти пустым. В 1600 году Швеция, только что оправившаяся от внутренних смут и династической борьбы с Сигизмундом III, вступила в новую войну с Польшей, и я должен со всей откровенностью признать: наш флот к этой войне не готов. Мы умеем воевать на суше, наши полки под командованием энергичного герцога Карла (который в том же году станет королём Карлом IX) прошли Финляндию и Ливонию, но на море мы всё ещё едва держимся. Люди, с которыми я говорю, не понимают, что без господства на Балтике все наши сухопутные победы будут рассыпаться, как песок. Я старый моряк, служивший ещё при Эрике XIV и Юхане III, и я помню времена, когда шведский флот внушал уважение. Но сегодня, в 1600 году, я вынужден считать каждое судно, каждую пушку и каждого матроса, ибо их так мало, что стыдно показывать иностранным послам.

Организованный флот как постоянная структура существует в Швеции немногим более тридцати лет, если считать с того момента, как король Эрик XIV впервые назначил «верховного адмирала» при дворе. До этого, во времена системы ледунг (ledungen), страна полагалась на

ополчение прибрежных областей, где каждый «корабельный округ» (skeppslag) должен был выставить определённое количество судов с командой из местных крестьян и рыбаков. Но то было в Средние века, когда враг подходил к берегам на драккарах и коггах, а не на галеонах с дальнобойными пушками. К 1600 году старая система изжила себя, но новая ещё не окрепла. Моё звание адмирала, которое я получил от короля в 1596 году, даёт мне право командовать флотом, но оно не даёт мне ни достаточных денег, ни леса, ни пеньки, чтобы строить новые корабли. Я подчиняюсь напрямую его величеству Карлу IX (который лишь в этом году окончательно утвердился на престоле после изгнания Сигизмунда), но король занят войной на суше, а на море смотрит сквозь пальцы. Я прошу у него десять новых кораблей, а получаю разрешение отремонтировать два старых.

К 1534 году, как мне известно из старых записей, шведский флот насчитывал около дюжины кораблей, причём семь из каждых десяти матросов были наёмниками — датчанами и немцами, которые служили за деньги, а не за верность короне. За прошедшие шестьдесят лет ситуация почти не изменилась: мы купили несколько кораблей у Любека во время Графской войны, доведя численность до 17—19 боевых единиц, но и эти суда уже изношены и требуют замены. В 1600 году я команду примерно пятнадцатью кораблями, которые можно назвать боеспособными, и ещё десятком, которые годятся только для патрулирования шхер или перевозки при-

пасов. Среди крупных судов я мог бы назвать «Fortuna», построенную по голландским чертежам двадцатилетней давности — около 300 тонн, 22 пушки, медленная, но надёжная. Второй — «Gripen» («Гриф»»), купленный в Любеке ещё в 1580-х, водоизмещением 280 тонн, 20 орудий, корпус которого, к моему стыду, требует конопатки после каждого плаванья. Третий — «Svan» («Лебедь»), вооружённая всего 18 пушками, но зато быстроходная, я часто использую её для разведки у берегов Ливонии.

Названия наших кораблей могут показаться иностранцу непривычными: мы называем их в честь зверей и птиц, как наши предки-викинги, а не в честь святых, как испанцы, или великих людей, как англичане. В строю состоят: «Lejonet» («Лев»), «Örnen» («Орёл»), «Hjorten» («Олень») — но все эти суда едва ли достигают и половины тоннажа испанского «Сан-Фелипе». Я мечтаю о дне, когда мы спустим на воду корабль, который сможет сражаться с любым неприятелем на равных. Этот день наступит не скоро.

Главная моя беда не отсутствие кораблей, а отсутствие людей, которые умеют на них плавать. Шведы, в отличие от голландцев или англичан, не морская нация: крестьянин из Смоланда или Вестманланда всю жизнь проводит в лесу и поле, и море вызывает у него суеверный ужас. Моряки у нас, это жители прибрежных провинций (Блекинге, Бохуслен), уроженцы Аландских островов и финны из Шхерного побережья, которых я собираю по всему королевству. Я вынуж-

ден нанимать голландцев и немцев для управления кораблями, ибо своих штурманов, понимающих в навигации, можно пересчитать по пальцам. Датчане, наши вечные соперники, смеются над нами, называя шведский флот «амфибией, которая боится воды», и в этой насмешке есть доля правды, которую я, адмирал, вынужден глотать каждый день на совете.

Второй враг наша казна. Король Карл IX ведёт дорогостоящую войну с Польшей (1600—1611 годы), и все средства уходят на армию, наёмников и осаду крепостей в Ливонии. Верфи в Стокгольме и Кальмаре работают на половину силы, корабельный лес ещё можно найти в изобилии (у нас, слава Господу, есть дуб и сосна), а вот пенька для канатов, парусина, смола, порох и ядра — всё это приходится покупать за границей. Голландцы, нейтральные в нашей войне, продают нам припасы — но по таким ценам, что я иногда жалею, что не родился купцом в Амстердаме. В 1600 году я подал королю смету на постройку пяти новых кораблей. Король наложил резолюцию: «Построить два, остальное — на армию». Я, старый служака, промолчал, но сердце моё облилось кровью.

Нам нечего строить. В 1600 году на шведских верфях **не заложено ни одного нового крупного корабля**. Деньги, отпущенные адмиралтейству, уходят на ремонт старых корпусов и закупку снаряжения для экспедиции в Ливонию. Корабли, которые мы имеем, строены по голландским и немецким образцам, часто с клинкерной обшивкой (старый, «викингский» способ, когда доски накладываются внахлест), в

то время как англичане и голландцы уже давно перешли на более прогрессивную гладкую обшивку. Мы отстали на двадцать лет, и догнать этот разрыв будет стоить огромных денег. Если бы я мог начать программу строительства сегодня, через десять лет мы имели бы флот, способный соперничать с датским. Но у нас нет десяти лет, у нас есть война здесь и сейчас.

В секретном письме королю я предложил закупить несколько кораблей в Голландии, они строят быстро, дёшево и хорошо, и через полгода мы могли бы получить 4—5 боевых единиц, которые временно закрыли бы наши потребности. Король ответил, что денег на закупку нет, и что я должен использовать то, что есть. Что же, я буду использовать. Буду выводить в море «**Gripen**», который при каждом шторме даёт течь. Буду ставить на рейд «**Fortuna**», чьи пушки стреляют хуже, чем у любого датского фрегата, и буду молиться, чтобы Бог даровал нам победу не за счёт мастерства и огневой мощи, а за счёт отчаяния и упорства, которых у шведов, слава Господу, не отнять.

Мы воюем с **Речью Посполитой** с начала года. Формально это война за шведскую корону, которую оспаривает Сигизмунд III Ваза, наш бывший король, ныне король польский. На деле — это борьба за господство на Балтике, за контроль над Ливонией, за право собирать пошлины с торговых судов, за каждый клочок побережья от Кальмара до Риги. Мой флот блокирует Ригу, высаживает десанты шведской

армии, которая действует в Лифляндии. В 1600 и 1601 годах, например, **адмирал Карл Карлссон Гюлленхиельм** (побочный сын нашего короля, способный офицер) с успехом командовал шведскими войсками в Лифляндии, хотя потом попал в плен к полякам и пробыл там до 1613 года. Это показывает: на суше мы сильны, и наши офицеры храбры. На море нас ждут поражения, если мы не соберёмся с силами.

Я не знаю, сколько продлится война. Знаю только, что каждый день, когда в порту стоит тишина, а стапели пустуют, это день, приближающий наше поражение. Мой долг, как адмирала шведского флота, говорить правду королю, даже когда эта правда горька. Правда же в 1600 году такова: у нас нет флота, достойного великой державы. У нас есть дюжина старых кораблей, горстка моряков и надежда на лучшее. Но надежда плохой такелаж, на ней далеко не уйдёшь.

В 1600 году Швеция замерла в ожидании. Наш король Карл IX берётся за ум, и я слышал разговоры о том, что он готовит большую кораблестроительную программу. Если это правда, то быть может, уже через десять лет мы спустим на воду корабли, которые назовём «Ваза» и «Эпплет», и они станут грозой Балтики. Если нет, то мы останемся береговой державой, зажатой между Данией и Польшей, вечно жалующейся на своё положение. Я, Иоаким Шель, старый адмирал, сделаю всё, что в моих силах, но я не вечен, и мои руки не могут построить флот в одиночку. Проснитесь, господа советники! Проснись, король Швеции! Ибо море не ждёт.

Дания-Норвегия глазами адмирала

Я, Йорген Брак, адмирал Его Величества Кристиана IV, короля Дании и Норвегии, пишу эти строки в Копенгагене, в каменном каземате флотского адмиралтейства, откуда видна гладь пролива Эресунн. В 1600 году наше объединённое королевство, связанное личной унией 1536 года, которую иностранцы называют «королевством-близнецом», находится в зените своей морской мощи, хотя, если быть честным до конца, наша слава уже начала давать трещины. Король Кристиан IV, которому сейчас двадцать три года (он взошёл на престол одиннадцатилетним мальчишкой в 1588 году, но самолично правит с 1596-го), одержим идеей сделать Данию-Норвегию владыкой Балтийского моря, и я, старый адмирал, служивший ещё при его отце Фредерике II, не могу не восхищаться энергией молодого монарха. Другой на его месте украшал бы дворцы и устраивал охоты, но Кристиан проводит дни в портах и на верфях, споря с кораблестроителями о высоте мачт и толщине обшивки, — такого короля моряки не видели со времён Ханзы, и всё же королевство наше невелико: общая численность населения Дании и Норвегии в эти годы составляет около миллиона душ — шестьсот пятьдесят тысяч на датских островах и полуострове Ютландии и четыреста тысяч в суровой, покрытой горами и фиордами Норвегии, где каждый второй смотрит на море, как на кормильца. Соотно-

шение сил на Балтике благоприятствует нам — по крайней мере, пока, ибо шведы, наши вечные соперники, только начинают строить свой флот, а немцы и поляки полагаются на сухопутные армии. Но я знаю, что это затишье перед бурей, и готовлю флот к худшему.

Наш флот, который называют «Общим флотом» королевств, базируется на Хольмене в Копенгагене — лучшей военной гавани на Балтике, где сухие доки, склады и казармы раскинулись на искусственных островах. В 1600 году в составе флота числится от пятидесяти до шестидесяти крупных боевых кораблей, и хотя не все они находятся в море одновременно (содержать столько судов в боевой готовности слишком дорого), каждый из них способен выйти в плавание по первому королевскому приказу. Король Кристиан, воспитанный на идеях величия, задумал создать новый тип корабля — «сторскип», или «большой корабль», который превосходил бы по мощи старые ганзейские когги и даже испанские галеоны. Первым таким сторскипом стала «Argo», построенная шотландским мастером Дэвидом Бальфуром в 1599—1601 годах, — **водоизмещением 1200 тонн, с 54 пушками тяжёлого калибра и двумя закрытыми пушечными палубами**, что было новшеством для скандинавского кораблестроения. «Argo» стала образцом для всего флота, и её конструкция, разработанная Бальфуром, сделала датско-норвежские корабли самыми прочными и мореходными на Балтике.

Но главная наша гордость и, осмелюсь сказать, гордость всего христианского мира ещё только строится. В 1601 году король заключил контракт с тем же Дэвидом Бальфуром на постройку нового сторскипа, который должен был превзойти «Арго» по всем параметрам. Строительство началось во Фленсбурге, и, хотя по первоначальному плану корабль должен был повторить размеры «Арго», в ходе работ было решено увеличить водоизмещение до 1500—2100 тонн по разным оценкам, и я склоняюсь к большему числу, ибо король не терпит полумер. Новое судно, которое получит имя «Tre Kroner» («Три короны») в честь государственного герба Дании-Норвегии, будет нести **до восьмидесяти пушек**, а его экипаж составит от пятисот до шестисот человек, что сделает его одним из крупнейших кораблей в мире на момент спуска. Бальфур, этот гениальный шотландец, которого современники называют одним из искуснейших кораблестроителей мира, запроектировал «Три короны» как трёхпалубник с двумя закрытыми канон-деками и частично открытым третьим деком; корма с полудеком и шканцами будет низкой, что уменьшит парусность и улучшит управляемость. Я каждую неделю езжу во Фленсбург, чтобы лично наблюдать за работами, и должен признать: никогда ещё я не видел корабля, который сочетал бы такую мощь и такое изящество линий. Спуск на воду назначен на 1604 год, и я уже сейчас предвкушаю день, когда «Три короны» под королевским штандартом пройдут проливом Эресунн, заставив трепетать

купцов и чужеземных адмиралов.

Главный источник нашего богатства и могущества это Зундский пролив, узкая горловина между Скандинавией и датскими островами, через которую проходят все корабли, идущие из Северного моря в Балтику и обратно. Каждое судно, желающее пройти проливом, обязано заплатить пошлину датской короне, и это приносит в казну такие деньги, каких не дают иные королевства со всех своих налогов. Король Кристиан не стесняется взимать пошлину даже с голландцев, чей флот в пять раз больше нашего, ибо пролив, это наша территория, и кто не платит, тот не плывёт. В 1600 году мы собираем с иностранных купцов **сотни тысяч далеров в год**, и на эти деньги строим новые корабли, содержим адмиралтейство и платим жалованье матросам. Но у этого источника есть обратная сторона: каждая балтийская держава: Швеция, Польша, Бранденбург — мечтает освободиться от нашей пошлины, и голландцы, которые платят больше всех, точат на нас зуб за зуб. Именно поэтому Кристиан IV тратит такие средства на флот: Зунд это наше всё, и кто посмеет посягнуть на него, тот получит залп из восьмидесяти орудий «Трёх корон».

Война, которую мы ведём в 1600 году, — это не столько явные столкновения, сколько постоянное напряжение, патрулирование, демонстрация силы. Мы не воюем открыто с Голландией (хотя торговое соперничество накалено до предела), но мы блокируем их купцам путь в Балтику, если они

слишком нагледуют. Мы не воюем со Швецией (пока), но держим эскадру в Гётеборгском заливе, чтобы шведы не вздумали строить свои корабли быстрее нас. В 1600 году угрозы извне кажутся туманными и отдалёнными, но я, как адмирал, знаю: мир — это всего лишь перерыв между войнами, и этот перерыв нужно использовать, чтобы подготовиться к следующей битве.

Говоря о кораблях, я не могу не упомянуть человека, который больше любого другого способствовал нашей морской мощи — шотландского мастера Дэвида Бальфура. Бальфур прибыл в Данию в 1590-х годах и с тех пор построил для короны 20 кораблей, став самым плодовитым кораблестроителем королевства, хотя его отношения с Кристианом IV порой были натянуты до предела. Именно Бальфур первым в Скандинавии начал оставлять чертежи (к счастью для будущих историков, часть его чертежей 1602 года сохранилась, и морской историк Нильс Пробст сможет их изучить через триста лет), что позволило нам стандартизировать постройку и ремонт. Его «Argo» стала прообразом всех наших кораблей, включая строящуюся «Три короны», и когда я смотрю на её стройный корпус в копенгагенской гавани, я вижу руку мастера, знающего о корабельной науке больше, чем все голландские судостроители, вместе взятые. За 1597—1634 годы этот шотландец создаст весь костяк флота, и хотя его имя скорее забыто на родине, в Дании-Норвегии мы помним, кому обязаны нашим морским величием.

В отличие от Испании или Португалии, у нас нет далёких колоний с пряностями и золотом — наше богатство гораздо ближе, но оно требует не меньшей защиты. Норвегия, с её протяжённым и изрезанным фьордами побережьем, даёт нам лес для постройки кораблей, рыбу для пропитания экипажей и матросов, привычных к суровому северному морю. Исландия и Гренландия, хоть и далёкие, формально также подвластны короне, и Кристиан время от времени посылает галеры к их берегам, чтобы показать: хозяин здесь — датчанин. Балтийские владения — остров Эзель (Сааремаа) и северогерманские территории Шлезвига и Гольштейна — требуют постоянного внимания, ибо шведы и бранденбуржцы не упускают случая расширить свои границы за наш счёт.

В 1600 году наша политика проста: защищать Зунд, защищать Норвегию и защищать господство на Балтике любой ценой. Король Кристиан объявил о датском суверенитете над Балтийским морем — *Dominium Maris Baltici* — и хотя голландцы и англичане посмеиваются за спиной, они предпочитают платить пошлину, а не проверять, насколько серьёзны наши намерения. Войны, которые грядут — с Голландией и в особенности со Швецией в 1643—1645 годах, — покажут, чего стоит наша мощь. Но я, Йорген Брак, адмирал, умеющий смотреть вперёд, говорю молодым офицерам одно: пока «Три короны» плавают, пока Бальфур строит новые корабли, пока Кристиан IV остаётся на троне, Дания-Норвегия будет владычицей Балтики, а что будет после нас, знает только

Господь и, быть может, шведский король, который уже сейчас смотрит на наши владения голодными глазами.

Русское царство в 7108 году. Глазами кормчего

Я, Иван Холмогоров, старый кормщик из Архангельска, написавший на берегу Белого моря не один десяток лет, в этот 7108 год, от сотворения мира служу государеву делу на Северном Ледовитом океане, но звания адмирала у нас, московитов, покамест нет, ибо флот не военный, а промысловый.

Кормчим на Руси называют того, кто правит кормой и знает ветры и звёзды, а я, как выживший из ума помор, отвечаю и за путь, и за судно, и за души людей, которых вёл через Карское море к устью Оби. Нас, таких кормщиков, на всём побережье от Колы до Печоры — не более двух десятков, остальные же мужики ходят «на глаз», ибо грамоте не обучены, а компас, что немцы называют «бусоль», у нас редкость и чудо. Государь наш Борис Фёдорович Годунов, венчанный на царство в 1598 году, сидит на Москве и думает больше об урожае да о боярских крамолах, а до моря ему дела нет, потому что и границ морских у нас почти нет, кроме Белого, да и там каждый свои промыслы ведёт, а не казну царскую.

Звание наше, кормчего, приравнивать к адмиральскому нельзя, но без нас на промысел не выходят: я не только руль верчу, но и судно веду через льды, и путь выбираю по солнцу и по приметам, и за исправность такелажа отвечаю, и коман-

ду учу, когда шторм застанет в море. На промысловом коче моя власть — выше купеческой, ибо купец сидит в трюме и меха считает, а я смотрю вперёд на лёд, который может раздавить судно в щепки. Адмиралов, как у англичан или голландцев, у нас нет, но если бы нашёлся такой человек, что взялся бы объединить поморские кочи в эскадру, то звали бы его, поди, «корабельным воеводой», как встарь, когда новгородцы ходили на Югру морским путём. В 7108 году о таком чине никто не думает, страна не до флота: голод, Смута на пороге, а Балтийское море и вовсе для нас закрыто шведами, так что вся надежда на северный путь, где мы, русские, хозяева, а не немцы.

Однако, дорогой читатель, если ты хочешь понять мою страну, запомни: у нас нет военного флота, зато есть коч — судно, которого не знают ни голландцы, ни англичане, и оно, быть может, лучше всех их кораблей приспособлено к морю, которое даже летом дышит льдом. В 1600 году по указу царя Бориса снарядили отряд князя Мирона Шаховского из Тобольска на реку Таз, и пошли они не на ладьях, не на стругах, а на кочах, потому что только коч способен пройти сквозь льды Карского моря и не разбиться. Корабль наш — это чудо: у него яйцеобразный корпус, и если лёд сжимает его с бортов, то не ломает, а выжимает на поверхность, как скорлупу ореха — целиком. Днище плоское, осадка малая, грузу берёт от 6 до 10 тонн, а иногда и все 90, если коч большой, и на волоке его можно перетащить по брёвнам, не разгружая.

В 7108 году царь Борис, прослышав про соболиные богатства за Уралом, где самоедские племена торгуют мехами, приказал поставить на реке Таз острог и церковь, и я хорошо помню, как наш отряд из сотни стрельцов и казаков под воеводством князя Мирона Шаховского и Данилы Хрипунова вышел из Тобольска в море. Суда наши, кочи с крепкими мачтами и двойной обшивкой в районе ватерлинии, выдержали переход через Обскую губу, но у входа в Тазовскую губу нас встретил шторм, и несколько кочей разбило о скалы, а уцелевших людей на берегу перебили остяки и самоеды, потеряв тридцать человек убитыми. Будь у нас военный корабль с пушками, мы бы отогнали туземцев, но на промысловых кочах орудий почти нет — только пищали у стрельцов, и те на берегу быстро вымокли под дождём.

Мы только пробиваем дорогу через море, которое поморы называют Мангазейским ходом, от Белого моря через Югорский Шар на Карскую губу и далее на волок через Ямал. В устье Мутной реки мы оставляли кочи, перетаскивали их на руках через перешеек, и спускали в Зелёную реку, откуда уже по воде доходили до Оби. Мангазейский ход, это путь через три моря, и никто, кроме нас, поморов, не знает всех его извилин и мелей, а мы не карты чертим — в голове держим, как прадеды учили: если пройдёшь, вернёшься с соболями, не пройдёшь, то ляжешь на дно, и кости твои перемоют белухи.

Пока я размышляю о морском деле, на юге, в Москве, царь

Борис ведёт переговоры с польским послом Львом Сапегой о том, чтобы отвоевать у шведов Нарву и построить на Балтике совместный флот с поляками, и мне, старому кормчему, эта затея кажется безумной, ибо наши люди не обучены воевать на парусных кораблях, а для каторг и галер нужно не дерево, а железо, которого у нас в 7108 году почти нет. У нас добрый лес, смола, пенька и канаты, которые даже в Англии считаются лучшими, но нет мастеров, которые построили бы большой корабль с двумя пушечными палубами, как датский король Кристиан строит свой «Tre Kroner» во Фленсбурге. Пока наши цари, будь то Годунов или будущие Романовы, не увидят моря своими глазами, не захотят строить военный флот, и мы, поморы, так и останемся вольными охотниками за мехами, а не воинами.

Речь Посполитая в 1600 году. Глазами королевского комиссара

Я, Эльбрус Хмелевский, королевский комиссар по морским делам при дворе Сигизмунда III, короля польского и великого князя литовского из династии Ваза, пишу этот отчёт в Гданьске, и перо моё то и дело засыхает от отсутствия чернил, не потому, что они кончились, а потому что мне не о чем писать. Речь Посполитая, объединённая Люблинской унией 1569 года, в 1600 году представляет собой гигантскую державу, простирающуюся от Балтики до Чёрного моря, но на море у этой державы нет ни единой настоящей ноги. Казна пуста, шляхта не желает платить на флот, а Гданьск, этот богатейший торговый город, ревниво оберегает свои привилегии и не пускает королевские корабли в свою гавань, предпочитая иметь собственную флотилию каперов, подчинённую городскому магистрату, а не короне. Король Сигизмунд, сам из шведской династии Ваза, два года назад изгнанный из Швеции своим дядей Карлом IX, одержим идеей вернуть себе шведский престол, но для этого ему нужен флот, а для флота — деньги, которых сейм не даёт, считая морские затеи прихотью короля, а не необходимостью, и всё же, как королевский комиссар, я обязан разобраться в том, что мы имеем, и доложить, что флот Речи Посполитой, это данность, которую мы не заслужили, но и отказываться от которой бы-

ло бы преступлением.

Наш флот, если его можно назвать флотом, существует на базе Гданьского каперского флота, основанного ещё в XV веке, когда польские короли выдавали свидетельства на грабёж вражеских кораблей. Наивысшей точки развития он достигнет позже — при Владиславе IV, когда мы спустим на воду несколько галеонов, купленных в Голландии, но в 1600 году наш флот — это жалкое зрелище по сравнению с датским или голландским. Корабли наши строятся по канонам торговых судов — это переоборудованные флейты и пинки, на которые наскоро ставят пушки, ибо строить военные корабли с нуля и дорого, и долго. Вооружение тоже оставляет желать лучшего: когда в инвентарных описях указано «32 орудия», это значит, что 32 железные трубы любого калибра засчитаны как пушки, включая те, из которых можно выстрелить только камнем, ибо пушечных ядер не хватает. Многие наши корабли — это вооружённые транспорты, не способные выдержать бортовой залп настоящего линейного корабля, и я, зная это, не смею смотреть в глаза голландским адмиралам, когда они спрашивают меня о нашей морской мощи.

Базируется вся эта немногочисленная флотилия в Гданьске — или Данциге, как называют его немцы, — который является не только нашим главным портом, но и главным препятствием на пути к созданию королевского флота. Гданьск, будучи членом Ганзейского союза, традиционно противится любым попыткам Варшавы установить контроль над его

верфями и складами, и городской магистрат скорее позволит утопить свои корабли, чем передаст их в королевское подчинение. Король Сигизмунд мечтает построить постоянную морскую базу в Пуцке, небольшом городке к северу от Гданьска, но на это нужны средства, которых сейм выделять не желает, предпочитая воевать на суше с Москвой и турками. В 1600 году этот конфликт между королём и городом только начинается, и ни одна из сторон не готова уступать, а флот тем временем гниёт в гавани, лишённый единого командования и чёткой боевой задачи.

Единственная истинная проблема, которую я, как комиссар, вижу, — это полное отсутствие морских традиций у польской шляхты. Шляхтич из Мазовии или Подляшья никогда в жизни не видел моря и считает его стихией богооставленной, где не место христианскому воину. Матросов мы нанимаем из голландцев, немцев и кашубов, ибо своих моряков у нас почти нет, а офицеров из поляков и литвинов — единицы, и те больше похожи на сухопутных ротмистров, чем на капитанов. Флот Речи Посполитой — это государство в государстве, где командуют иностранцы, платят горожане, а король лишь ставит печати на каперских свидетельствах, и я, как честный комиссар, не могу скрыть этой правды от его величества.

Но к чему все эти печальные вступления, спросите вы, когда надлежит говорить о кораблях? Да к тому, что в 1600 году у нас почти нет кораблей, достойных имени, и те, что есть,

перечислены в нескольких ветхих описях, которые я держу в руках, и всё же давайте переберём их, эти суда, составляющие гордость и позор нашего флота, — ибо помнить их имена — наш долг перед историей.

«Król Dawid» («Царь Давид»), 31-пушечный галеон, был построен на гданьской верфи в 1590-х годах по голландскому образцу и считается одним из лучших кораблей нашего скромного флота. Его водоизмещение составляло около 400 тонн, он нёс двадцать четыре тяжёлых орудия на нижней палубе и семь лёгких — на надстройках, и его корпус, обшитый дубом из Беловежской пуши, был прочнее, чем у многих голландских флейтов. «Król Dawid» участвовал в патрулировании Балтийского побережья, но в открытые конфликты вступал редко, ибо наш флот избегал встреч со шведскими и датскими эскадрами, которые имели численное превосходство. Имя корабля было выбрано не случайно: библейский царь Давид, который был и пастырем, и воином, и поэтом, олицетворял для поляков ту универсальность, которую они видели в лучших представителях своей шляхты.

«Ritter Sankt Georg» («Рыцарь Святой Георгий»), 32-пушечный галеон, был построен несколько позже — уже в правление Сигизмунда III, и его название напоминает о том, что покровителем Польского королевства был святой Георгий, сражающий дракона. Корабль этот водоизмещением около 420 тонн нёс двадцать восемь кулеврин калибром 12 и 18 фунтов на двух пушечных палубах (хотя вторая палу-

ба была скорее полупалубой, открытой для волн и ветров) и имел экипаж до 150 человек при полной боевой загрузке. В 1627 году, в битве при Оливе, этот корабль под командованием адмирала Якоба Мюррея сыграет ключевую роль в разгроме шведской эскадры, прорвав блокаду Гданьска и доказав, что польский флот всё же способен на великое дело, но в 1600 году «Ritter Sankt Georg» ещё только проектировался на бумаге и не был спущен на воду.

«Wodnik» («Водяной») был кораблём иного класса — небольшим, водоизмещением около 150 тонн, с 12—16 лёгкими пушками, предназначенным для разведки и борьбы с вражескими каперами у берегов Пруссии. Это судно, построенное в 1580-х годах, было типичным пинком — быстрым, манёвренным, но совершенно непригодным для линейного боя, поскольку его бортовая обшивка не выдерживала прямого попадания тяжёлого ядра. «Wodnik» использовали скорее для демонстрации флага и патрулирования, чем для реальных боевых действий, и его экипаж составлял не более 50 человек, большинство из которых были наёмники из Голландии и Шлезвига. Судьба его неизвестна, но, как и многие корабли Речи Посполитой, он, вероятно, сгнил в гавани Гданьска, не дождавшись, пока корона обратит наконец своё благосклонное око на дела морские.

Таковы наши корабли в 1600 году — не более чем игрушки на фоне датских сторскипов и английских галионов. Но я, Эльбрус Хмелевский, не теряю надежды: когда Владислав

IV, сын Сигизмунда, взойдёт на престол, он построит для нас десять настоящих кораблей и провозгласит Польшу морской державой, и тогда мы скажем своё слово на Балтике, а пока пусть этот отчёт ляжет в архив, вместе с чертежами, которые я с таким трудом собирал по гданьским складам, в надежде, что будущие поколения не забудут о том, что у Речи Посполитой был свой флот, пусть небольшой, пусть слабый, но свой и корабли его имели имена, достойные памяти.

Сражение у острова Фортуна.

14 декабря 1600 года

В 1600 году на другом конце света, в далёких Филиппинах, разыгралась морская драма, в которой сошлись испанские колониальные силы и голландские корсары, совершавшие первое кругосветное плавание. Голландская эскадра под командованием Оливье ван Ноорта, вышедшая из Роттердама в 1598 году с четырьмя кораблями и 248 членами экипажа, к декабрю 1600 года потеряла два судна и теперь состояла всего из двух кораблей — «Mauritius» и «Eendracht» (также упоминается как «Hendracht») — с 90 измождёнными моряками на борту. Голландцы, уже успевшие разорить побережье Чили и Перу, грабя и сжигая испанские поселения, вышли к Манильской бухте, где их появление вызвало панику у местных властей, ибо никто не ожидал увидеть европейских врагов в этих водах. Губернатор Филиппин Франсиско Тельо де Гусман, понимая, что голландцы перехватят китайские джонки с товарами и парализуют торговлю с Акапулько, приказал срочно вооружить всё, что могло плавать, и поставил во главе флотилии дона Антонио де Моргу, исполнявшего должность вице-губернатора и главного судьи колонии. Морга, несмотря на полное отсутствие морского опыта (современники называли его книжным червём, а не капитаном), рвался в бой, ибо видел в этом воз-

возможность снискать расположение короля Филиппа III и поправить свои дела. Так началась история, которая для одних стала символом отваги, а для других — уроком самонадеянности и глупости.

Главным испанским кораблём в этом сражении стала «San Diego» (или «San Diego»), бывшая торговая галера под именем «San Antonio», построенная на верфи острова Себу под руководством европейских корабельных мастеров. Это было 300-тонное судно длиной 115 футов (около 35 метров) и шириной 11 метров, изначально предназначенное для перевозки китайского фарфора, шёлка и пряностей между Манилой и мексиканским Акапулько. Когда в конце октября 1600 года стало известно о приближении голландцев, Морга приказал срочно переоборудовать «San Antonio» в военный корабль, переименовав его в «San Diego», и наспех установил на нём 14 пушек, снятых с крепостных стен Манилы. Кроме того, на борт погрузили 127 бочек с порохом, тысячи ядер и мушкетных пуль, сотни глиняных кувшинов с провизией и, самое страшное, более 450 человек экипажа — испанских солдат, филиппинских вспомогательных войск, японских наёмников и даже нескольких португальских канониров. В результате «San Diego», рассчитанный на 150—200 человек и 6—8 пушек, оказался чудовищно перегруженным: его ватерлиния поднялась так высоко, что вода доходила до пушечных портов, и орудия невозможно было использовать, ибо при малейшем открытии в корабль хлынула бы вода.

Голландские корабли, которым противостоял Морга, были совсем иного склада — не перегруженные торговцы, а настоящие разбойники с большой дороги, построенные для скорости, манёвренности и боя. «Mauritius», флагман Оливье ван Ноорта, был 400-тонной караккой (по другим данным — около 250 тонн), вооружённой примерно 8—10 пушками и имевшей экипаж из 45—50 человек — голодных, злых и закалённых в штормах двухлетнего плавания. Второй корабль, «Eendracht» (что по-голландски означает «Согласие»), был меньше и слабее, но всё же представлял серьёзную угрозу для испанских торговцев благодаря своей быстроходности. Ван Ноорт, бывший трактирщик из Роттердама, не имевший формального морского образования, но прошедший Магелланов пролив и Тихий океан, знал о кораблестроении и тактике больше, чем любой выпускник Саламанки. Его люди не были обременены лишним грузом, и их корабли держались на воде легко, как морские птицы, в отличие от испанской утюги, едва не тонувшей под тяжестью собственных пушек. Ван Ноорт уже успел захватить несколько испанских судов у берегов Перу, и его репутация безжалостного корсара бежала впереди него.

Встреча флотов произошла 14 декабря 1600 года примерно в 50 километрах к юго-западу от Манилы, у небольшого островка, который испанцы называли Островом Фортуны (ныне Фортюн-Айленд, Насугбу). Морга, несмотря на то что его корабль не мог стрелять из-за поднявшейся воды, при-

казал идти на таран и на полной скорости врезался в борт «Mauritius», после чего испанские солдаты — около 30 человек — во главе с самим Моргой бросились на abordаж и захватили носовую часть и кормовую каюту. Голландцы, видя, что их вдвое меньше, запросили пощады, и казалось, что победа уже в руках испанцев, но тут случилось непредвиденное: ван Ноорт, не желая сдаваться, приказал поджечь свой собственный корабль, рассчитывая, что испанцы в панике отцепятся, и действительно, когда «Mauritius» загорелся, Морга, испугавшись огня, отдал приказ отрубить канаты, которыми «San Diego» был привязан к вражескому судну, и тут же перегруженная испанская галиона, лишившись опоры, начала стремительно погружаться в воду.

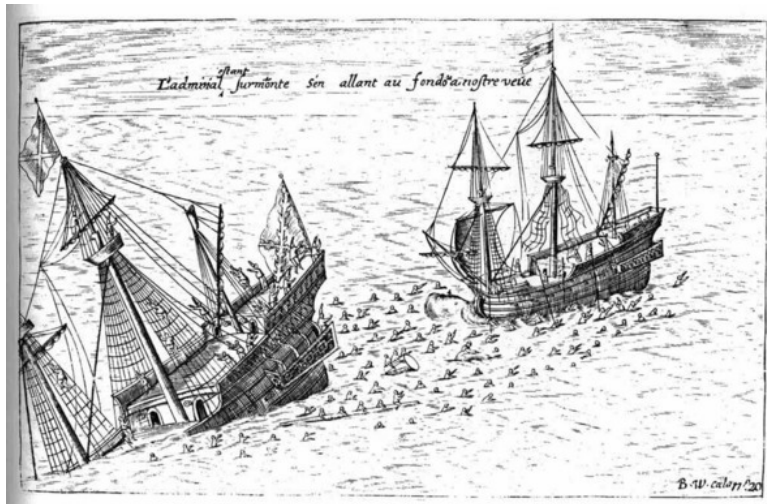


Иллюстрация 1603 года, изображающая бой Сан-Диего де Морга против Мауритиуса ван Нурта

«San Diego» затонул так быстро, что большинство находящихся на борту не успели даже сбросить доспехи — около 350 человек ушли на дно вместе с кораблём, включая японских наёмников, филиппинских гребцов и испанских кабальерос, которые секунду назад праздновали победу. Сам Морга, как ни странно, спасся: ухватившись за сорванный голландский флаг (который он в панике прихватил с собой), он четыре часа провёл в воде, пока его не выбросило на берег Острова Фортуны, где к нему присоединились ещё несколько выживших. На берегу он, по его собственному призна-

нию в книге «*Sucesos de las Islas Filipinas*», написанной девять лет спустя, вёл себя героически, но голландские источники называют его иначе — трусом и некомпетентным выскочкой, который погубил сотни людей из-за своей гордыни. «*Mauritius*», чей пожар удалось погасить, с трудом, на одном переднем парусе и с десятком выживших матросов, добрался до Борнео, а затем и до Голландии, куда ван Ноорт вернулся 26 августа 1601 года с единственным кораблём и 45 членами экипажа. Второй голландский корабль, «*Eendracht*», был захвачен вторым испанским судном «*San Bartolomé*» и отведён в Манилу, где его капитан Бисманн и 25 матросов были повешены по приказу губернатора.

Вскоре после битвы губернатор Тельо де Гусман, дабы оправдать собственное решение отдать флот в руки штатского, отправил королю в Мадрид хвалебный отчёт о «героической обороне Филиппин», а Морга, вернувшись к своим судебским обязанностям, начал писать книгу, в которой выставил себя спасителем колонии, а вину за потопление «*San Diego*» возложил на капитана «*San Bartolomé*», якобы не поддержавшего его в самый ответственный момент. Правда, как это часто бывает, оказалась иной: голландские матросы, вернувшиеся в Роттердам, рассказывали о том, что испанский адмирал даже не знал, как управлять кораблём, и не мог отдать внятного приказа в бою. В 1609 году Морга опубликовал свою «*Sucesos de las Islas Filipinas*», труд, который и по сей день является ценнейшим источником по истории

Филиппин, но который по части морской тактики следует читать с изрядной долей скепсиса. Что касается кораблей, то «San Diego» покоится на глубине 54 метров у Острова Фортуны, будучи обнаруженным лишь в 1992 году экспедицией Франка Годдио, поднявшей со дна 34 407 артефактов, от китайского фарфора династии Мин до японских самурайских мечей и мексиканских монет. Сегодня эти вещи хранятся в Национальном музее Филиппин и служат напоминанием о том, как амбиции одного человека и перегрузка одного корабля отправили на дно Тихого океана более трёхсот человеческих жизней.

1601 год

Четыре итальянки Темзы. 1601 год

Я, Финеас Петт, судостроитель из Чатема, один из династии Петтов, которую короли ценят на вес золота, а соперники ненавидят пуще чумы, пишу эти строки, чтобы потомки знали, как в 1601 году мы строили галеры. Приказ пришёл от Тайного совета: Лондону вместе с Миддлсексом, Вестминстером и прочими пригородами надлежит построить два гребных судна для обороны Темзы, ибо англичане, привыкшие полагаться на парус и ветер, вдруг испугались, что враг войдёт в реку, когда стихнет бриз. Королева (а правит нами в этом году Елизавета, хотя ей уже под семьдесят) выделила деньги на четыре корабля, но мы, судостроители, решили не торопиться и заложили в 1601-м только два: «*Advantagia*» и «*Superlativa*», а остальным быть в 1602-м. Звали нас тогда на континентальный манер, имена дали итальянские, наверное, чтобы враг подумал, будто мы наняли генуэзцев, но строили их в Чатеме, своими руками, из английского дуба, который ничуть не хуже средиземноморского.

Строили мы эти галеры по средиземноморскому образцу, длинные, узкие, с низким бортом, чтобы вёсла не задевали волну, и с тремя мачтами для попутного ветра, когда греб-

цы устают. Но главное отличие от наших привычных кораблей — не пушки, не паруса, а гребцы: их на борту от 216 до 260 человек, и все они сидят на банках в два или три ряда, прикованные цепью к вёслам, если преступники, или нанятые за плату, если свободные. Водоизмещение каждой галеры, около 100 тонн, что для нас, англичан, привыкших к 500-тонным галеонам, было сущим пустяком, но и задача стояла иная: не океан бороздить, а в устье Темзы дежурить. Корпус мы делали не клинкерным, как встарь, а гладкой обшивкой вгладь, ибо это уменьшало сопротивление воды и позволяло грести быстрее, а на днище крепили дополнительные шпангоуты, чтобы выдержать тяжесть сотни гребцов и припасов.

Технологии, которые мы применили, были отчасти заимствованы у голландцев, отчасти у венецианцев, чьи галеры стояли на рейде Лондона во времена короля Генриха VIII. В днище каждой галеры мы встроили киль-балку из цельного дуба, специально вырубленного в Суссексе, и обшили его двойным слоем досок — внутренним и внешним, с прокладкой из просмоленной пеньки для водонепроницаемости. Над палубой возвышался полубак и ахтеркастель (кормовая надстройка), но их мы сделали низкими, чтобы не увеличивать парусность, ибо галеру и так раскачивает сильнее, чем круглобокий когг. Мачты мы поставили съёмные — в бою их можно было убрать, чтобы не мешать гребцам и не дать врагу зацепиться абордажными крюками. Главным новшеством стали пушечные порты, которые мы впервые в Англии при-

способили для стрельбы прямо по ходу движения: две кулеврины в носу били вперёд, тогда как остальные орудия стояли по бортам и могли стрелять только тогда, когда вёсла поднимали из воды.

Пушки на каждой галере мы поставили одинаковые: одна кулеврина (длинноствольная пушка калибром около 4 дюймов), две полукулеврины поменьше, две сакры (этакие дробовики, стрелявшие картечью) и два фоглера — лёгкие орудия для стрельбы с надстроек. Экипаж такой галеры состоял из пятидесяти матросов и десяти канониров, а сверх того — от 118 до 126 солдат для абордажа, которые сидели на вёслах, пока не начиналась битва, а потом бросались на врага с пиками и абордажными саблями. На «Superlativa» общее число душ достигало 446 человек — почти столько же, сколько было матросов на «Ark Royal» тридцать лет назад, но размещались они на судне двухметровой высоты, как сельди в бочке. Что касается имён: «Advantagia», «Gallarita», «Superlativa», «Volatilia», то они наверняка были заимствованы из итальянского или испанского языка и означали нечто вроде «Преимущество», «Галера», «Превосходная» и «Летучая», но моряки, я уверен, быстро перекрестили бы их на английский лад, будь им суждено выйти в море. Однако, сказать по правде, эти наши «итальянки» так и не увидели настоящего сражения: они стояли в доках Чатема долгие годы, поедая королевскую казну, и только в 1629 году, уже при Карле I, их продали с торгов за бесценок. Так

что строительство их было скорее данью моде на средиземноморские флоты, чем реальной нуждой, и я, Финеас Петт, оглядываясь назад, жалею только о том, что потраченное на них дерево могло бы пойти на постройку доброго линейного корабля.

Мир с Савойей и гнилые корабли Бреста

Я, Генрих IV, король Франции и Наварры, встретил 1601 год не в боевом походе и не в охотничьих угодах, а за подписанным в Лионе мирным договором, который поставил точку в короткой, но разорительной войне с герцогством Савойя. Семнадцатого января мы ударили по рукам, я отдал Салуццо, этот вечный камень преткновения, а взамен получил Бресс, Бюже, Жекс и Вальроме — земли, которые, как мне сказали мои советники, должны укрепить наши восточные границы. Савойя также обязалась выплатить мне триста тысяч ливров, но я не обманываюсь: герцог Карл Эммануил будет тянуть с деньгами, как утопающий за соломинку, и увижу я эти ливры не раньше, чем моя борода станет совсем седой. Война напомнила мне простую истину, которую я знал и раньше: Франция слишком бедна для двух фронтов, а моя казна, подобно старой бочке, пуста, сколько в неё ни лей. Но, по правде говоря, заключив этот мир, я чувствовал не столько облегчение, сколько горький привкус поражения — ведь Салуццо был символом французского присутствия в Италии, и я сам, своей волей, поставил на этом присутствии крест.

Закрыв итальянскую кампанию, я снова обратил свой взор на запад, к атлантическому побережью, где гнили мои

корабли. В памяти всплыла моя прошлогодняя поездка в Брест — тот самый день, когда я собственными глазами увидел «Флот Запада» и ужаснулся. Тогда, стоя на причале, я насчитал лишь три более-менее боеспособных судна: испанский приз «Saint Philippe» водоизмещением около 600 тонн с 34 пушками, который, как мне доложили, за год ни разу не выходил в море, ибо его корпус требовал такого ремонта, на который у казны не было денег; построенный в Гавре «Croissant» («Полумесяц»), водоизмещением 250 тонн с 20 орудиями, слишком маленький и хлипкий для настоящего сражения; и старый «Espérance» («Надежда») водоизмещением 400 тонн с 26 пушками, который вообще давно следовало бы разобрать на дрова. Я приказал тогда содержать эти корабли в порядке, но сейчас, сидя в Лувре и перебирая доклады интендантов, понимал, что за год ничего не изменилось: «Saint Philippe» всё так же стоит на якоре, канаты гниют, а порох отсырел в трюмах.

Я вспомнил и разговор с бретонскими каперами, теми оборванцами, которые не жаловались на отсутствие флота, потому что сами были флотом. Я велел тогда своим секретарям собрать сведения о том, сколько каперских судов выходит в море под французским флагом, и вот что мне доложили: в Ла-Рошели, Нанте и Дьеппе насчитывается не менее сорока небольших судов, вооружённых дюжиной-другой лёгких пушек и управляемых людьми, которые знают атлантические течения лучше, чем любой королевский адмирал. В

1601 году я подписал ещё несколько каперских свидетельств, рассудив, что пусть эти псы грабят испанские галеоны за свой страх и риск, а в королевскую казну потечёт хоть какая-то доля, и всё же, сидя зимними вечерами у камина, я ловил себя на мысли, что настоящий флот, это не стая корсаров, а строй линейных кораблей, способных выдержать залп вражеских батарей и не развалиться. Но где взять на них деньги, когда мои крестьяне только начинают ставить куриные горшки на огонь, а знать всё ещё поглядывает на испанскую партию, об этом я предпочитал не думать, откладывая решение до лучших времён.

«Итальянский лев». 1601 год

Я, Федерико Спинола, генуэзский адмирал на службе его католического величества короля Испании Филиппа III, пишу эти строки в Слэйсе, грязном фламандском порту, куда меня загнала война, а честь — привела. Год 1601-й застаёт меня в расцвете сил — мне тридцать лет, я брат Амброзио Спинолы, который скоро станет самым знаменитым полководцем Испании, а пока мы с ним просто два генуэзских авантюриста, вложивших семейное состояние в мечту разрушить Англию. Испанский флот, который я вижу перед собой в Северном море, не похож на тот, что бороздит Средиземное: вместо высоких галеонов с золотыми мадоннами на корме здесь плавают мои галеры — узкие, низкие, быстрые, созданные для штилевых вод, но брошенные в пучину Атлантики. Португальцы же, наши союзники, чьи корабли гниют в Лиссабоне после захвата голландцами их индийских маршрутов, в этом году почти невидимы — вся их морская сила сосредоточена на востоке, где они пытаются отбить у еретиков пряности, а здесь, во Фландрии, только мы, итальянцы и фламандцы, держим испанское знамя.

Моя эскадра в 1601 году насчитывает четыре галеры, которые я привёл из Испании в 1599-м, и две новые, построенные в Дюнкерке. Флагманская «Капитана» (она же «Сан-Фелипе» в честь короля) — галера длиной 50 метров, шири-

ной 6 метров, с одной мачтой для латинского паруса и двумя рядами вёсел по 25 банок с каждой стороны, где гребут по пять человек на весло — итого 250 рабов, прикованных цепями к скамьям. На носу у неё установлены три тяжёлые пушки (две 24-фунтовые по бокам и одна 50-фунтовая куртауна прямо по курсу), а по бортам — шесть лёгких фальконетов для ближнего боя, что суммарно даёт 9 орудий, тогда как моя вторая галера «Патрона» несёт 7 пушек и более лёгкое вооружение. «Бонавентура» и «Сан-Луис» — чуть меньше, каждая по 45 метров, с экипажем в 300 человек, из которых только 50 солдаты, а остальные гребцы, чья жизнь стоит дешевле пороха. Две дюнкеркские галеры, которые пополнили мой флот, построены на местных верфях, и они отличаются от итальянских: у них более плоское дно (мелководье у берегов Фландрии требует малой осадки, не более 1,5 метров) и укороченные вёсла для гребков в штормовую погоду. Стоимость содержания такой галеры в 1601 году достигла 13 500 дукатов, что на треть дороже, чем 20 лет назад, и на 40 процентов дороже, чем содержание галеона с втрое большей огневой мощностью и это безумие, но у нас нет выбора, так как галеон не зайдёт в мелкие каналы Слёйса, а моя галера да.

Потери, к сожалению, были. В 1601 году я получил приказ привести из Испании ещё восемь галер, но из них дошли только четыре, а две были потеряны в сражении при Сетубале (Битва при заливе Сесимбра) в феврале 1602 года, разбившись о скалы у португальского побережья, а ещё две сожгли

англичане в проливе Па-де-Кале в так называемой «Битве на Узких морях», и теперь королевские министры винят меня, будто я не умею командовать. Но правда в том, что галеры, эти средиземноморские бабочки, не созданы для атлантических ураганов: подняв вёсла, чтобы их не сломало волной, мы становимся игрушкой ветра, и английские галеоны, у которых четыре якоря и три мачты, просто переезжают нас, как телега цыплёнка.

Самая большая моя проблема в 1601 году, это даже не англичане, а эрцгерцог Альбрехт Австрийский, который правит Испанскими Нидерландами. Он мечтает о мире, идиот, а не о победе, и отказывается дать мне ни артиллерии, ни солдат, ни даже леса на новые вёсла. Я посылаю письмо за письмом в Мадрид, прошу 13 000 солдат и 600 000 дукатов, чтобы создать эскадру из 12 галер и высадиться наконец в Англии, но Государственный Совет, в своём обычном стиле, тянет время и говорит: «Подождите, если мирные переговоры с Англией провалятся, тогда мы дадим деньги».

При этом они же требуют, чтобы я блокировал Остенде, последний оплот голландцев во Фландрии, и для этого нужны гребцы — рабы, которых я просил прислать из Испании или хотя бы из Венгрии, где 400 пленных турок гниют в генуэзских подвалах, а не служат на галерах. Мне отвечают: «Рабов нет, берите голландцев» — но голландец на весле, когда его корабль атакуют свои же, перестанет грести и ударит тебя же веслом по голове, проверено на моём опыте.

В марте 1601 года я еду в Испанию, в Мадрид, и там, стоя на коленях перед королём Филиппом III, рассказываю ему свой план вторжения в Англию. Он слушает, кивает, но я вижу его пустые глаза — этот монарх, унаследовавший империю от своего великого отца Филиппа II, не понимает моря, он понимает только охоту и камины Эскориала. Тем не менее он даёт добро: я могу набрать во Фландрии 12 галер, Амброзио — набрать 8 тысяч солдат в Италии, и мы попробуем высадиться в английском портовом городе, пока ирландские повстанцы отвлекают внимание Лондона.

Что касается португальцев, а португальцы в 1601 году перестали существовать как морская держава в этих водах. Их король тот же, что и испанский, но их флот либо в Индии, где голландцы бьют его при Бантаме, либо в Лиссабоне, где корабли гниют, потому что не хватает денег на конопатку. Единственный португалец, которого я уважаю, это дон Андре Фуртаду де Мендоса, но он в декабре этого года проиграл голландцам у Бантама, и теперь его карьера разрушена, а корабли стоят на якоре в Гоа, требуя ремонта. Поэтому, когда говорят об «испано-португальском флоте», не верьте: есть испанский флот (галеры, галеоны, мои налёты на Темзу) и есть португальский флот (призраки, которые кормят червей в Индийском океане). Моя стратегия проста — не вступать в генеральное сражение с английскими линейными кораблями, у которых три палубы и 100 пушек, а бить по купцам в штиль, когда их паруса обвисают и они становятся, как

коровы на льду. В феврале 1600 года я захватил три голландских корабля, в июне — двадцать транспортов с лагерным имуществом Сидни, а в июле — сжёг два военных корабля и взял пять других, и всё это в условиях, когда Северное море штормит так, что мои гребцы блюют через каждые два взмаха. Но в конце 1601 года наступает кризис: людей нет, доски на вёсла вырубить негде, а эрцгерцог помогает голландцам больше, чем мне. Я не сдамся. Я поведу новые галеры во Фландрию, я возьму 6 тысяч солдат и высажу их на английский берег, или умру, пытаясь это сделать. Я — Федерико Спинола, и море не удержит меня.

Сражение у Бантама.

27 декабря 1601 года

В 1601 году на другом конце света, у северного побережья острова Ява в Индонезии, произошло сражение, которое навсегда изменило баланс сил в торговле пряностями. Пять голландских кораблей под командованием адмирала Волферта Харменса, входивших в состав так называемой «Молуккской эскадры» Пятой экспедиции, столкнулись с огромным португальским флотом из восьми галеонов и двадцати двух малых гребных судов (фуст), насчитывавшим до тридцати вымпелов. Португалы, чья империя в Индийском океане трещала по швам под ударами голландских и английских корсаров, отправили эту армаду из Гоа под командованием Андре Фуртаду де Мендосы с одной целью — вышвырнуть ненавистных протестантов из Индонезийского архипелага раз и навсегда. Однако голландцы, чьи корабли были легче, быстрее и управлялись людьми, которые не боялись умирать за перец, решили атаковать первыми. 27 декабря 1601 года в заливе Бантам завязалось сражение, которое историки назовут битвой при Бантаме, и исход его оказался столь же неожиданным, сколь и сокрушительным.



Корабли: «Гелдерланд», «Зеландия», «Утрехт», «Вахтер» и «Дейфкен»: пять против тридцати

Голландская эскадра, которую вёл в бой Харменс на своём флагмане «Гелдерланд» (водоизмещение около 250 ластов или приблизительно 500 тонн), состояла из пяти кораблей, построенных по лучшим образцам голландского судостроения. «Зеландия» под командованием Яна Корнелиса была чуть меньше — около 200 ластов (400 тонн), но несла тяжёлое вооружение, а «Утрехт» (120 ластов) отличался манёвренностью. Два малых яхтенных судна — «Вахтер» (65 ластов) и «Дейфкен» (25—30 ластов, то есть 50—60 тонн) —

выполняли роль разведчиков и посыльных судов; последний, чьё имя в переводе означало «Маленький голубь», славился своей скоростью и малой осадкой, что позволяло ему ходить по мелководью там, где португальские галеоны садились на мель. На вооружении голландцев было примерно по 10—20 пушек на каждом корабле — в основном 6- и 12-фунтовые кулеврины, стрелявшие на дистанции до полутора километров, но главным их оружием было не число пушек, а тактика: они держались на ветре, не подставляя борт под залп, и били противника с дистанции, на которой португальские тяжёлые орудия не могли толком прицелиться.

Португальская армада, напротив, представляла собой грозное, но неповоротливое зрелище: восемь галеонов, огромных, высокобортных, с двумя-тремя пушечными палубами и экипажем из 200—300 человек на каждом — встали на якорь у входа в Бантамскую бухту, преграждая голландцам путь к городу. Командовал этим флотом дон Андре Фуртаду де Мендоса, опытный колониальный администратор, участвовавший в подавлении восстаний в Индии и Цейлоне, но не привыкший к манёвренной войне на море. В дополнение к галеонам португальцы выставили несколько десятков фуст — небольших гребных судов с 4—8 лёгкими пушками, которые должны были действовать как зажигатели и абордажные команды, но гребцы на них были набраны из местных жителей, чья верность португальской короне оставляла желать лучшего. Первое, что понял Мендоса, увидев

приближающиеся голландские паруса, — его флот слишком тяжеловесен: пока галеоны поднимали якоря и ставили паруса, голландцы уже заходили с подветренной стороны, выбирая удобную позицию для атаки.

Сражение началось с того, что голландцы, несмотря на численное превосходство противника, сами перешли в нападение, используя своё главное преимущество — скорость и малую осадку. Мендоса рассчитывал, что его галеоны просто раздавят врага массой и мощью бортового залпа, но голландские капитаны, многие из которых были ветеранами Восьмидесятилетней войны, знали слабые места испанско-португальской школы боя. Они не вставали на якорь и не выстраивались в линию, а кружили вокруг португальской эскадры как стая собак вокруг медведя, осыпая её ядрами из пушек дальнего боя и уходя прежде, чем португальцы успевают ответить. Особенно отличилась яхта «Дейфкен», которую вёл в бой Виллем Схаутен (будущий открыватель мыса Горн): её шкипер, не боясь мели, подошёл так близко к португальским фустам, что те не могли стрелять из своих тяжёлых орудий, опасаясь попасть в свои же.

В ходе боя, который продолжался несколько дней с перерывами (некоторые источники указывают, что основные столкновения пришлись на 27—30 декабря, а окончательное отступление португальцев случилось уже на Новый год, 1 января 1602-го), голландцам удалось захватить три португальские фусты. Две из них были просто брошены экипажами

после того, как голландские ядра перебили вёсла и мачты, а третью подожгли сами португальцы, чтобы она не досталась врагу, но голландцы успели потушить огонь и взять судно на буксир. Португальские галеоны, чьи тяжёлые корпуса получили серьёзные повреждения в районе ватерлинии, вынуждены были отступить в сторону Малакки, оставив голландцам контроль над Бантамской бухтой и торговыми путями к Молуккским островам. Мендоса, опозоренный, вернулся в Гоа, где долго оправдывался перед вице-королём, ссылаясь на то, что голландцы использовали «нечестные приёмы» и будто бы кого-то подкупили. Голландцы, потеряв в этом бою всего несколько человек убитыми и ни одного корабля, торжествовали: они доказали, что старый португальский лев ещё может рычать, но зубы у него уже не те.

Победа при Бантаме имела далеко идущие последствия, которые выходили далеко за пределы одного сражения. Благодаря этому успеху голландцы смогли беспрепятственно войти в гавань Бантама, закупить там необходимые припасы, отремонтировать корабли и продолжить путь к Тернате и Банде — родине мускатного ореха и гвоздики. В феврале 1602 года «Гелдерланд», «Вахтер» и «Дёйфкен» бросили якорь у Тернате, где местный султан, давний союзник голландцев, продал им пряностей на целое состояние, а через год корабли вернулись в Голландию с трюмами, набитыми специями, стоимость которых в Европе выросла в десять раз. Сама «Дёйфкен» («Маленький голубь») ещё не раз про-

славится: в 1606 году именно этот корабль под командованием Виллема Янсзона первым из европейцев увидит берега Австралии и нанесёт их на карту, открыв новую страницу в истории мореплавания. Что касается португальцев, то битва при Бантаме стала для них одним из первых звоночков, предвещавших скорый крах их монополии в Индийском океане — всего через несколько лет голландцы и англичане вытеснят их с Молуккских островов, а в следующем столетии португальская колониальная империя Индии, пережившая пиратов, штормы и болезни, не выдержит конкуренции с дисциплинированными и жестокими купцами из Амстердама.

Шведское кораблестроение. 1601 год

Я, Ханс Флеминг, главный корабельный мастер королевства Шведского на верфях в Стокгольме, пишу эти строки в 1601 году от Рождества Христова, и перо моё скрипит по бумаге, ибо за окном военный порт почти пуст. В этом году на наших стапелях не заложено ни одного нового крупного корабля, ни «Äpplet», ни «Vasa», ни «Kronan», все эти великие имена появятся лишь через двадцать лет и позже, при короле Густаве II Адольфе, когда Швеция начнёт строить настоящий океанский флот, а пока мы, кораблестроители, латаем старые корпуса времён Юхана III и покупаем голландские флейты, переоборудуя их под военные нужды. В 1600 году король Карл IX вступил в войну с Польшей за Ливонию, и казна брошена на армию, а не на море, так что мне, мастеру, приходится выкручиваться с тем небольшим запасом дуба и сосны, который я припас с прошлых лет. В списках флота, которые я веду, значатся корабли постройки 1590-х — «Fortuna», «Gripen», «Svan», но ни один из них нельзя назвать новым; это скорее старые боевые единицы, которые стоят на плаву только благодаря нашей, шведской, крепости духа.

Единственным судостроительным событием года стал спуск на воду **нескольких малых кораблей**, пинков и шняв, которые должны были пополнить эскадру для блокады

Риги. Первый из них, названный «Älgen» («Лось»), был построен по голландским чертежам: водоизмещение 120 тонн, длина 22 метра, ширина 6 метров, осадка всего 2 метра, что позволяло ему ходить по мелководью Рижского залива. Я сам руководил закладкой «Älgen» в январе 1601 года, а спустили его на воду в июне, ибо король торопил, и мы работали день и ночь, не покладая рук. Вооружение «Лося» составляли 12 лёгких пушек, четыре 6-фунтовые на нижней палубе и восемь фальконетов на надстройках, а экипаж насчитывал 50 матросов и 30 солдат для абордажа. Другим кораблём, построенным в 1601 году, стал «Hjorten» («Олень»), схожий по размерам, но с более мощной кормовой надстройкой, на которой я установил два дополнительных орудия для стрельбы по погоне.

Что касается технологий, которые мы применяем, то они, сказать по правде, отстают от голландских и английских лет на двадцать. Корпуса мы по старинке строим в клинкерной технологии (внахлёст), потому что так строили наши предки-викинги, и это прочнее при встрече со льдом, но тяжелее и медленнее. Только на самых новых пинках переходим на гладкую обшивку вгладь, когда доски ставятся «край к краю» на шпунтах, что уменьшает сопротивление воды и увеличивает скорость — эту технику я подсмотрел у голландских мастеров, нанятых в Амстердаме. Для «Älgen» я лично заказал мачты в Гётеборге, где лес растёт прямо на скалах, и приказал пропитать их льняным маслом и смолой, чтобы не гни-

ли в солёной воде. Яйцеобразный корпус, о котором говорят поморы, у нас не применяется — мы строим традиционные скандинавские суда с острым форштевнем и высокой кормой, ибо воевать на Балтике приходится не во льдах, а в штилях и встречных ветрах. Главное наше достижение — это пушечные порты, которые мы впервые сделали запираемыми изнутри: в шторм крышка захлопывается, и вода не заливает батарейную палубу. Мелочь, а приятно.

В Стокгольме, в военном порту у Слюссена, наши верфи занимают целый островок, куда по зимнику свозят лес со всей страны: дуб из Смоланда (он лучший, плотный, как железо) и сосну из Норрланда (лёгкую и смолистую, не боится червя). В 1601 году я нанял восемь плотников из Голландии за большие деньги — они умеют делать блоки и тали, каких наш брат не выточит, — и тридцать местных мастеровых, которых обучил резать шпангоуты по лекалам, а не на глаз. Строим мы медленно, ибо смолу везут из Финляндии, парусину — из Голландии, канаты плетём на месте из конопля, которую идёт неделя на одну верёвку. Король Карл IX, который сам приходит на стапели и суёт нос в каждую бочку со смолой, требует, чтобы к Пасхе 1602 года флот имел 15 боеготовых единиц. Я обещал. Будет 15, если голландцы не перехватят пеньку и пушки, а если перехватят, то пеняйте на себя, ваше величество. Мы, шведы, не умеем воевать на море, но умеем строить, чёрт возьми

Датский корабль «Три короны». 1601 год

Я, Дэвид Бальфур, родом из Сент-Эндрюса в Шотландии, главный корабельный мастер его величества датского короля Кристиана IV, пишу эти строки во Фленсбурге, где от смолы и дубовой пыли слезятся глаза. В 1601 году его величество Кристиан, которому тогда было двадцать четыре года и который уже успел прослыть самым деятельным монархом на Балтике, заключил со мной контракт на постройку нового корабля — такого, который превзошёл бы всё, что я создавал раньше. Годом ранее я закончил «Арго», 1200-тонный стор-скип с 54 пушками и экипажем до 400 человек, но король хотел большего и потребовал увеличить размеры ещё до того, как было вырублено первое бревно. Кристиан, помнивший уроки Северной семилетней войны, решил, что Дания должна иметь корабли, способные диктовать волю на море, и доверил эту задачу мне, шотландцу, который к тому времени уже десять лет строил для него галеры и линейные суда.

Во Фленсбурге, небольшом порту на юго-востоке Ютландии, который принадлежал датской короне, я развернул верфь, какую ещё не видели в этих краях. Главным в конструкции «Трех Корон», как король назвал корабль в честь государственного герба Дании-Норвегии, была не длина и не ширина — а высота. Я спроектировал его как трёхпа-

лубник с двумя полностью закрытыми пушечными деками и третьим, частично открытым, расположенным между полубаком и кормовой надстройкой, что позволяло разместить орудия на всех уровнях. Нижняя батарейная палуба находилась так низко над водой, что пришлось усилить борта двойной обшивкой, ибо попадание вражеского ядра на уровне ватерлинии грозило мгновенным затоплением. Водоизмещение корабля, по моим расчётам, составляло от 1500 до 2100 тонн, что делало его одним из крупнейших судов в мире того времени, а экипаж должен был насчитывать от пятисот до шестисот матросов и солдат. Длина по килю достигала, согласно чертежам 1602 года, которые я храню как зеницу ока, примерно 45 метров, а ширина — 12 метров, что давало соотношение длины к ширине чуть менее 4:1 — пропорция, характерная для тяжёлых линейных кораблей, а не для лёгких галионов.

Вооружение «Трёх Корон» стало предметом особой гордости и особой заботы, корабль мог нести до восьмидесяти орудий разного калибра, от тяжёлых 24-фунтовых пушек на нижней палубе до лёгких фальконетов на надстройках. Точное число пушек, установленных при спуске на воду в 1604 году, различается в источниках, но я, зная свой проект, говорю, что мы подготовили места для восьмидесяти стволов, хотя в первых плаваниях корабль нёс около шестидесяти. Пушки мы отливали на королевских литейных дворах в Копенгагене, а часть закупили в Голландии, ибо свои мастера не все-

гда справлялись с заказами такого объёма. Две батарейные палубы позволяли вести огонь одновременно с двух высот, накрывая врага градом ядер и картечи, и ни один корабль на Балтике не мог похвастаться такой огневой мощью.

Король Кристиан, который лично приезжал во Фленсбург наблюдать за работами, требовал от меня не только мощи, но и красоты, ибо «Три короны» должны были стать символом королевской власти. Украшения на корабле были столь обильны, что морские историки потом будут спорить о вкусах Кристиана IV, но я лишь выполнял приказ: корма, нос и борта покрылись резными фигурами, позолотой и росписью, изображавшими геральдических львов, морских божеств, античных воинов и, разумеется, три золотые короны, давшие имя кораблю. Я использовал чертежи, которые потом, через четыре века, Нилс Пробст назовёт уникальными, ибо до меня никто из корабелов не оставлял столь подробной документации. Цвета мы подбирали яркие — красный, синий, золотой, чтобы корабль выделялся на фоне серого балтийского неба и был виден за несколько миль.

Но самое важное, пожалуй, даже не величина и не красота, а то, что **«Три короны» стали прообразом нового класса кораблей.** Через несколько лет, в 1606 году, когда король Кристиан отправился в Англию навестить своего шурина Якова I, английские корабелы, увидев наше судно на Темзе, пришли в изумление и тут же захотели построить такое же. Английский строитель Финеас Петт, которому ко-

роль Яков заказал большой корабль, просто скопировал размеры и конструкцию датского сторскипа, и в 1610 году на воду спустился «Принс Ройял» — корабль, который историки позже назовут одним из первых настоящих линейных кораблей. Да, моя «Три короны» прослужила недолго — после нескольких неудачных попыток ремонта её вывели из состава флота в 1624 году, и уже к 1640-м она была разобрана, — но её конструкция пережила её саму. Я, Дэвид Бальфур, построивший за свою жизнь двадцать кораблей для датской короны, считаю этот флагман вершиной своего мастерства, и пусть история помнит, что именно шотландец на службе у датского короля подарил Европе новый тип судна — тот, который через полвека назовут линейным кораблём.

Год великих дерзаний голландцев

В 1601 году Соединённые провинции Нидерландов, ещё не оформившие свою независимость от Испании окончательно, но уже чувствовавшие себя хозяевами морей, отправили на восток сразу несколько экспедиций. За год пятнадцать флотилий, насчитывавших в общей сложности шестьдесят пять кораблей, прошли в Индийский океан вокруг мыса Доброй Надежды, стремясь выбить португальцев из торговли пряностями, которую те монополизировали на протяжении целого столетия. Среди этих экспедиций были и малые разведывательные отряды, и крупные флоты с тысячами человек на борту, и частные инициативы купцов, не желавших больше платить посредникам. Каждый корабль, от 50-тонной яхты до тяжело гружёного галеона, нёс на себе не только пушки и команду, но и амбиции молодой республики, решившей диктовать свои правила на всём земном шаре.

23 апреля 1601 года с рейда Текселя вышли одновременно две флотилии, которым суждено было разойтись в Атлантике и встретиться только через два года у берегов Африки. Первая, Ачехская, состояла из восьми кораблей под командой Якоба ван Хемскерка, того самого, кто уже прославился во Второй экспедиции; её задачей было пройти к султанату Ачех на Суматре и закупить перец. Вторая, Молуккская, включала пять судов под командованием Волферта Хармен-

са и должна была следовать дальше, к островам пряностей — Тернате и Банде, где год назад голландцы уже заручились поддержкой местных султанов. В состав Молюккской флотилии входили «Гелдерланд» (250 ластов), «Зеландия» (200 ластов), «Утрехт» (120 ластов) и две малые яхты — «Вахтер» (65 ластов) и «Дёйфкен», едва достигавшая 50 тонн водоизмещения и имевшая команду всего в пятнадцать человек. Ван Хемскерк на своей «Амстердам» должен был вести вдвое более тяжёлые суда, включая «Сварте Леув» — «Чёрного льва», — но именно маленький «Голубок», как переводится имя «Дёйфкен», станет звездой этого плавания.

Уже в первые дни плавания, 8 мая, флотилия ван Хемскерка — восемь медлительных грузовых судов с тяжёлыми боками — столкнулась с тринадцатью испанскими галеонами, направлявшимися в Америку. Голландцы, застигнутые врасплох, попытались уклониться, но разгорелась короткая стычка: яхта «Роде Леув» («Красный лев») получила тяжёлые повреждения, её капитан Питер Клас погиб, а «Сварте Леув» («Чёрный лев»), пытаясь прийти на помощь, оказался в самой гуще испанской эскадры. Корабль чудом вырвался из окружения, но в суматохе потерял из виду остальные суда своей флотилии и остался один в океане. Капитан Ян Гренье, не имея возможности догонять (ветер был не тот, да и паруса потрепаны), принял дерзкое решение: продолжать путь в Азию в одиночку, и «Сварте Леув» пошёл к мысу Доброй Надежды, не зная, что ван Хемскерк со своими семью

кораблями, потеряв связь с «Львом», тоже двинулся дальше — но изменил маршрут, направившись не к Ачеху, а прямо к Яве, где и встретится с волей случая.

В то время как Харменс воевал у Бантама, а ван Хемскерк пробивался через Индийский океан, третья голландская эскадра — шесть кораблей под командованием Якоба Корнелисона ван Нека — появилась у берегов Китая. 27 сентября 1601 года «Амстердам» и «Гауда» бросили якорь в виду Макао, португальской колонии на южном побережье Поднебесной, которую португальцы ревниво охраняли от любых чужаков. Ван Нек, наивно полагая, что его встретят как торгового партнёра, отправил на берег 11 человек с белыми флагами — но едва они ступили на причал, как были схвачены португальской стражей. Не дождавшись вестей, капитан послал вторую группу — девятерых на маленькой шлюпке; аналогичная судьба постигла и их, причём португальцы, не тратя времени на переговоры, повесили 17 голландцев на городских стенах.

Новость об этой «несправедливости», как назвал её ван Нек, разнеслась по всем голландским факториям Восточной Азии. Она стала искрой, из которой разгорелся пожар: через два года Якоб ван Хемскерк, тот самый, кто плыл в 1601-м к Ачеху, подстерёг у берегов Сингапура португальскую каракку «Санта-Катарина» и захватил её с грузом, стоимость которого составляла более двух миллионов гульденов — половину начального капитала будущей Ост-Индской компа-

нии. Этот приз стал настолько скандальным, что вопрос о его законности обсуждался в университетах Европы, а Гуго Гроций написал свой знаменитый трактат «Свобода морей», где оправдывал голландскую торговлю с Азией против португальских притязаний.

Флоты, которых почти не было. 1601 год

Речь Посполитая в 1601 году, раздираемая войной с Швецией на суше, почти не замечала собственного военно-морского флота, который влачил жалкое существование в тени польской шляхетской спеси. Формально флот Содружества базировался на Гданьском каперском наследии XV века, но королевская казна, опустошённая войной, выделяла на корабли лишь жалкие крохи, а дворянство, не видевшее в море ни славы, ни прибыли, предпочитало воевать на конях, а не на палубах. Корабли Речи Посполитой — в основном переоборудованные торговые флейты и галеоны вроде «Рыцаря Святого Георгия» или «Царя Давида» — строились по купеческим канонам, но не по военным; их вооружение было ограниченным, и под «артиллерией» часто числилось всё, что было крупнее мушкета. В 1601 году, когда основные усилия были брошены на сухопутную войну в Ливонии, флот оставался статистом, не способным ни блокировать шведские порты, ни защитить даже собственное балтийское побережье. Только Гданьск, в котором магнаты усматривали «вольный город», оказывал сопротивление любым попыткам короля Сигизмунда III усилить королевскую эскадру, и в этом противостоянии рождалась фраза, что «Речь Посполитая — это страна с одним портом и без единого корабля».

В 1601 году Бранденбург, который позднее станет ядром Прусского королевства, сделал свой первый робкий шаг к морю: курфюрст Иоахим Фридрих приобрёл в Голландии галеон «Roter Löwe» («Красный Лев»), который стал первым немецким военным кораблём под государственным флагом в восточной Балтике. До этого бранденбургские маркграфы, чьи владения лежали вдали от берегов, полагались на случайные каперские свидетельства или вовсе не имели флота, но покупка «Красного Льва» стала знаком, что берлинский двор начинает осознавать значение морской торговли для будущего государства. Галеон, купленный в Голландии, был построен по типичным для республики технологиям: лёгкое, но прочное судно с малой осадкой, способное нести от 20 до 30 пушек и служить как для блокады, так и для эскорта купеческих караванов. С 1602 по 1607 год «Roter Löwe» нёс сторожевую службу в Пиллау (ныне Балтийск), охраняя подходы к единственному бранденбургскому порту, а в 1608 году его, как ненужную игрушку, продали в Лиссабон вместе с грузом леса — символический конец первого, но не последнего бранденбургского флота.

Ещё печальнее обстояли дела у древней ганзейской столицы Любека, которая к 1601 году доживала свои последние дни как морская держава: её флот, насчитывавший в 1595 году около 253 судов (из них примерно 50 — водоизмещением свыше 120 ластов), уже не мог конкурировать с голландскими и английскими купцами, захватившими транзит-

ную торговлю Северной Европы. Любекские корабли, строившиеся традиционно — с высокими бортами и округлыми кормами, по когговой технологии, — уступали голландским флейтам в скорости и вместительности, а их военная составляющая давно пришла в упадок после распада Ганзейского союза. Сами бюргеры, когда-то грозные морские разбойники, теперь полагались на нейтралитет и дипломатию, а не на пушки, и их корабли выходили в море только под торговыми, а не под военными флагами. Таким образом, фактически в 1601 году военно-морского флота у Любека не существовало: были лишь старые ганзейские барки, которые могли при случае купить пушки, но не было адмирала, который велел бы в них стрелять.

А между тем на другом конце Европы, на студёных берегах Студёного моря, поморы — создали тип судна, гениальный в своей простоте и надёжности: коч. Именно эти суда в 1601 году, когда на реке Таз боярин Мирон Шаховской закладывал Мангазею — первый русский заполярный город, — стали единственной нитью, связывавшей его с «большой землёй». Коч, длиной от 18 до 24 метров, шириной около 5 метров, имел яйцеобразный корпус, который при сжатии во льдах не давился, а выталкивался на поверхность — эта нано-технология XVII века позволила русским осваивать Арктику за полтора столетия до того, как европейцы поняли, как строить ледоколы. Детали конструкции были уникальны: обшивка «внакрой» («шитьё») с креплением вицей (ветками

можжевельника), пазы конопатились паклей и закрывались планками на скобах, что создавало двойной герметизирующий слой; одна мачта с прямым парусом из оленьих шкур или грубого холста позволяла развивать неплохую скорость при попутном ветре, а для манёвров использовались вёсла и навесной руль с длинным румпелем.

Плавание в Мангазею, основанную в 1601 году на реке Таз, было делом привычным, но смертельно опасным. Караван кочей под руководством промышленника Леонтия Шубина (по прозвищу Плехан) вышел из Холмогор летом 1601 года, но путь преградили встречные ветры и «льды великие», из-за чего экспедиция зазимовала в Пустозерске, чтобы только в июне 1602 года продолжить путь — через Карское море, Югорский Шар и волок на Ямале. Технология преодоления волоков была отработана до совершенства: коч разгружали, подкладывали под днище брёвна-катки и с помощью ручного ворота (брашпиля) перетаскивали судно через перешеек, иногда по несколько вёрст; в трюмы на это время укладывали до 100 четвертей зерна (каждая четверть весила около 4 пудов, то есть 64 кг), и такие перегрузки выдерживали только кочи, у которых шпангоуты были массивнее обычного. Самым удивительным было то, что в Мангазее, куда дрова приходилось завозить на судах (леса там не было), кочи разбирали на брёвна и использовали для строительства домов и церквей; при раскопках 2025 года археологи нашли, что часовня Василия Мангазейского сложена из

кочевых досок, а сам святой, вероятно, покоился в гробу из бортовой доски.

Итак, 1601 год не стал годом громких морских побед для большинства стран Восточной и Северной Европы. Речь Посполитая, Бранденбург и Любек лишь пытались сохранить остатки бывшего могущества или сделать робкие шаги к морю, но их усилия были тщетны на фоне голландского рывка, и только поморы, не имея ни королевских грантов, ни признания в столицах, но имея многовековой опыт борьбы со льдами, каждый год рисковали жизнью на своей «швейной» технологии, чтобы доставить соль и муку на берега Таза, где возникал первый заполярный город России.

1602 год

Дыхание вулкана. Климат и история. 1602 год

В 1602 году Европа не знала голода, сравнимого с тем, что творился в России, где на улицах Москвы ежедневно умирали сотни, а люди ели кору, кошек и даже друг друга. Но неурожаи, прокатившиеся по континенту, были лишь верхушкой айсберга — симптомом глобального похолодания, которое всё начинало диктовать свои законы истории, раз за разом сталкивая народы в братоубийственных войнах и революциях. Виноват в этом оказался вулкан Уайнапутина в Перу, который извергся 19 февраля 1600 года, выбросив в стратосферу столько пепла, что средняя температура на планете упала на несколько градусов. В 1601—1602 годах в России морозы стояли даже летом, снег выпадал в июне, а замерзшие посевы обрекли страну на Великий голод — один из самых страшных в её истории, который станет прологом к Смуте. Франция тоже почувствовала дыхание вулкана: там в 1601—1602 годах мороз стоял с ноября по май, и часть виноградников погибла безвозвратно, что ударило по и без того шаткой экономике королевства.

Эта картина удивительным образом **повторится ровно через сто шесть лет**, в 1708—1709 годах, когда зима, вошедшая в историю как самая холодная за последние пятьсот лет, заморозит всё: в Венеции замёрзли каналы, в Париже вино в бокалах превращалось в лёд, а на Украине, где стояла армия шведского короля Карла XII, температура падала до минус 30—35 градусов. Шведы, шедшие на Москву, рассчитывали на быстрый поход, но русская тактика выжженной земли и этот лютый холод сделали своё дело: армия Карла потеряла за зиму до половины личного состава — лошади гибли тысячами, солдаты, не имевшие тёплой одежды, замерзали прямо в походных палатках. К весне 1709 года из 35 тысяч шведов, вступивших в зиму, в строю осталось около 19 тысяч, и именно это истончение, а не сама Полтавская битва (где русские уже имели численное превосходство), решило исход Северной войны. Мороз, таким образом, стал тем самым «генералом», который добил уже надломленного врага — и Швеция навсегда утратила статус великой державы, уступив место Российской империи.

Ещё более драматичным и масштабным по последствиям стало извержение вулкана Тамбора на острове Сумбава в Индонезии в апреле 1815 года — настолько мощное, что его гул слышали за 2600 километров, а столб пепла поднялся в стратосферу на десятки километров. На следующий год, 1816-й, весь мир не увидел лета: в Европе и Северной Америке в июле шёл снег, реки разливались от бесконечных до-

ждей, а заморозки уничтожали посевы даже в разгар календарного лета. Современники не случайно прозвали этот год «тысяча восемьсот насмерть замёрзшим» (Eighteen hundred and frozen to death) — цены на зерно выросли в десять раз, Европу охватил самый сильный голод XIX века, десятки тысяч людей бежали в Америку, спасаясь от смерти. Но последствия оказались гораздо разнообразнее и неожиданнее: именно из-за того, что лошадям не хватало овса, Карл Дрез изобрёл прототип велосипеда, а запертая непогодой на вилле Мэри Шелли написала «Франкенштейна», а лорд Байрон — первый рассказ о вампирах. В Китае же из-за неурожая риса фермеры переключились на опиийный мак, и страна наводнилась наркотиками, что в итоге привело к Опиумным войнам с Британией.

Когда климат бьёт по сельскому хозяйству, страдает прежде всего беднейшее население, и именно голод становится той спичкой, которая поджигает революционный порох. Ровно за два года до европейской «весны народов» 1848 года, в 1845—1847-м, по всему континенту прокатились неурожай, названные «голодными сороковыми»: картофельная гниль уничтожила урожай в Ирландии, где вымерло до миллиона человек, а в остальной Европе зерно подскочило в цене до небес, лишив работы сотни тысяч рабочих. Во Франции, где промышленный кризис совпал с аграрным, безработица в некоторых городах превысила 60%, и правительство, чтобы предотвратить бунты, ввело бесплат-

ные талоны на хлеб, но закупки зерна за границей за три года (1845—1847) обошлись казне в 349 миллионов франков — и эти деньги были изъяты из карманов налогоплательщиков. Именно в этой атмосфере отчаяния и недовольства в феврале 1848 года вспыхнуло восстание в Париже, которое свергло короля Луи-Филиппа, и вскоре пламя перекинулось на Вену, Берлин, Будапешт, Рим и Прагу.

Главный урок этой главы, который стоит вынести из четырёх веков европейской истории, заключается в том, что погода не просто фон, а зачастую главный персонаж исторической драмы, про который постоянно забывают. Извержения вулканов в далёких Андах, Индонезии или на Камчатке могут обрушить на Европу череду неурожаев, которые сотрут с карты целые армии (как шведскую в 1709 году) и на десятилетия определяют расстановку сил на континенте. Самые мощные социальные взрывы: Смута в России, революции 1848 года, имеют в своей основе не только политические интриги, но и элементарное чувство голода, который не знает сословных и национальных границ, а для нас, людей XXI века, это знание предостережение: климат на планете менялся и раньше, и всегда эти перемены оборачивались для человечества войнами, миграциями и кровью. 1602 год, с его мёрзлыми полями и толпами беженцев на русских дорогах, стоит в начале этой длинной цепи, замыкаясь с зимою 1708—1709, бессолнечным летом 1816 и голодными бунтами 1847 года.

Английский флот в 1602 году

В 1602 году английский королевский флот, насчитывавший по документам 36 больших кораблей общим водоизмещением чуть более 16 тысяч тонн, существовал в режиме парадокса: эти суда нельзя было назвать постоянной армией на воде — они собирались под флаг по случаю угрозы и распускались, едва опасность миновала, словно призранный флот из старой легенды. Моряков набирали по феодальной повинности прибрежных графств, которые должны были выставить определённое количество «податных» людей под угрозой штрафа, а офицеров вербовали из той же провинциальной знати, для которой морская служба была скорее тяжёлой повинностью, чем карьерой. В июне 1602 года, когда готовилась экспедиция к берегам Португалии, шерифы Кента и других графств получили приказы провести «levy of seamen» — облаву на портовых бездельников, бродяг и случайных матросов, которых силой затаскивали на корабли, заковывали в цепи (чтобы не сбежали) и худо-бедно одевали за казённый счёт, и при всём при этом, имея такую «ненадёжную» систему, англичане умудрились в 1602 году одержать две блестящие победы над испанским флотом — у берегов Португалии и в Дуврском проливе. Их секрет крылся не в дисциплине набранных с бору по сосенке матросов, а в двух других вещах: во-первых, все эти полуслучайные лю-

ди были прирождёнными моряками, выросшими в рыбацких деревнях Корнуолла и Дувра, а во-вторых, английские корабели строили суда, которые были длиннее и мощнее испанских галер, а их пушки (в основном 12—18-фунтовые полукульверины) били дальше и точнее, чем испанские носовые куртауны. Так что случайно собранная команда, посаженная на хороший корабль и ведомая опытным капитаном вроде сэра Ричарда Левесона, превращалась в грозную силу просто потому, что море было её родной стихией. Любопытный исторический парадокс заключался в том, что британская корона, официально исповедовавшая принцип «no standing army», на деле поддерживала боеспособность не регулярной муштрой, а самой экономикой — тысячи английских торговых судов, постоянно бороздивших Бискайский залив и Северное море, служили превосходной школой плавания для любого, кого затем могли «призвать» королевские вербовщики. Именно эта морская закалка (а отнюдь не казарменная муштра) позволяла английским экипажам лучше ориентироваться в ночном бою, быстрее ставить паруса и метче стрелять — навыки, которые в 1602 году сослужили им неоценимую службу в двух решающих сражениях у испанского и французского берегов.

3 июня 1602 года Ричард Левесон и Уильям Монсон, имея в распоряжении всего пять английских галеонов («Гарленд», «Уорспайт», «Дредноут», «Нонпарейл» и «Эдвенчер»), вошли в бухту Сесимбра у берегов Порту-

галии и атаковали эскадру генуэзского адмирала Федерико Спинолы, насчитывавшую 11 галер и огромную португальскую каракку «Сан-Валентин». Испанцы считали себя в безопасности, ибо галеры стояли на мелководье под прикрытием пушек берегового форта, через который должна была пройти любая атака с моря. Однако английские корабли, несмотря на то что два из них имели повреждения и несколько судов пришлось отправить домой из-за болезней экипажа, проявили удивительную для «импровизированного» флота слаженность. Левесон и Монсон повели свои корабли прямо под нос у испанских батарей, но держались на дистанции, на которой 60-фунтовые носовые пушки галер были бессильны, зато английские 16-фунтовые кулеврины «Гарленда» превращали палубы врага в кровавое месиво. Под этим огнём галеры Спинолы замешкались, две из них («Тринидад» и «Оксион») были сожжены и затонули, а сам Спинола, чудом уцелев, вынужден был отступить, бросив на произвол судьбы 1700-тонную каракку «Сан-Валентин». Потери испанцев составили около 800 человек убитыми и ранеными, тогда как английский флот потерял лишь 12 человек убитыми и 30 ранеными — статистика, которая кажется невероятной для боя, где нападающая сторона шла под огонь береговых батарей.

Исход сражения объяснялся не только меткостью английских канониров, но и тактической идеей, которую Монсон довёл до совершенства: его корабли не лезли под таран и

не пытались абординировать галеры (что было бы губительно из-за многократного численного превосходства противника), а методично расстреливали их с дальней дистанции, где у галер, чьи главные пушки стояли только на носу, почти не было возможности ответить. Каракка «Сан-Валентин», бывшая самой ценной добычей (её груз оценивался в миллион дукатов, то есть примерно в 44 тысячи фунтов стерлингов), была типичным португальским «индийцем» — огромным, высокобортным, мощным, но неповоротливым; и как только её прикрытие в виде галер разбежалось, она была обречена. Эта победа примечательна ещё и тем, что стала последней крупной морской операцией, санкционированной лично Елизаветой I: уже через год, в 1603-м, старая королева умрёт, и на престол взойдёт Яков I, который поспешит заключить мир с Испанией. Но пока Елизавета была жива, английские моряки, набранные по принуждению из портовых кабаков и вооружённые королевскими пушками, доказывали, что флот, не имеющий постоянного штата, всё равно может бить врага — если за его кормой стоит воля старой королевы, не желавшей уступать испанцам ни пяди Атлантики.

Четыре месяца спустя, 3—4 октября 1602 года, уже другой английский адмирал — сэр Роберт Мэнселл — перехватил остатки той же самой эскадры Спинолы в Дуврском проливе: шесть галер, гружённых жалованьем для испанских войск во Фландрии, пытались пройти «Узкими морями» под покровом ночи, но были замечены английски-

ми дозорами. Мэнселл, имея всего три королевских корабля («Хоуп», «Виктори» и «Рипалс»), но хорошо зная местные течения и мели, загнал испанцев в ловушку, где их уже ждали девять голландских кораблей вице-адмирала Яна ван Канта — и тут началось побоище. Той ночью англичане и голландцы показали удивительную для «импровизированных союзников» координацию: голландские корабли, более мелкие и манёвренные, пошли на таран, в то время как английские тяжёлые галеоны с дальней дистанции расстреливали галеры, лишённые возможности уклониться.

В ходе этого сражения, известного также как битва при Гудвинских песках, были потоплены две испанские галеры, ещё одна выбросилась на берег у Кале, а остальным удалось спастись только благодаря налетевшему внезапному шторму, который разметал корабли союзников. Интересно, что и здесь британская система комплектации флота сработала безотказно: когда стало известно о приближении Спинолы, адмиралтейство просто разослало приказы мэрам портовых городов «собрать всех бывалых моряков», и к вечеру на кораблях Мэнселла оказались полные экипажи, укомплектованные людьми, которые знали Дуврский пролив как свои пять пальцев. Только представьте себе уровень самосознания человека той эпохи: тебя силой забирают из родной деревни, сажают на корабль, кормят сухарями с червями — и ты при этом не дезертируешь, а отважно дерёшься против испанских галер, ибо знаешь, что за твоей спиной — Англия,

а у испанцев — инквизиция.

В обоих сражениях 1602 года есть ещё один нюанс, который современный читатель, вероятно, упускает. Солдаты на английских кораблях были вооружены аркебузами и мечами, а основное бремя боя ложилось на пушкарей — мастеров, которых было не больше десятка на каждый галеон, но которые ценились на вес золота и не подлежали «облавному» набору, а нанимались за деньги из числа умельцев-подрядчиков. Именно эти суперпрофессионалы на «Гарленде» и «Дредноуте» в бухте Сесимбра так быстро расстреляли испанские галеры, что заставили замолчать огонь берегового форта, выведя из строя его орудия точными попаданиями. После битвы при Гудвинских песках в плен были взяты несколько галерных рабов, которые на допросе показали, что на каждом испанском судне было по 200 солдат и по 100 гребцов, прикованных к вёслам цепями и эти показания стали сенсацией в Лондоне, где о работоторговле знали лишь понаслышке. В памяти общества эпоха Елизаветы осталась как время, когда Англия воевала не столько «собственными» силами, сколько силами нации, которая не хотела иметь постоянный флот, но в час опасности выставляла корабли и людей, способных разбить любую армаду, и в этом был высший пилотаж тогдашней английской военной системы.

Английская кулеверина

Кулеверина была «длинной рукой» английского флота, в отличие от более коротких и тяжелых пушек. В начале XVII века английские мастера, в частности королевский литейщик Томас Смит и его конкуренты из Кента (семейство Браунов и Оуэны экспериментировали с различными сплавами для снижения веса орудия. 16-фунтовый калибр был выбран как «золотая середина»: ядро такого веса сохраняло убойную силу на дистанции до 400 метров, но при этом само орудие оставалось достаточно легким для установки на верхних палубах даже относительно небольших кораблей типа «Гарленд». В отличие от фальконетов или полевых орудий, эти корабельные кулеверины отливались по жесткому стандарту, чтобы ядра из разных партий подходили к любым стволам. Технология создания такого орудия требовала высочайшего мастерства. Ствол отливали из бронзы (или чугуна) в формах, причем особое внимание уделялось «ложе» — каналу ствола, который сверлился на водяном станке после застывания металла. Главной инновацией для кораблей вроде «Гарленда» стал не состав металла, а конструкция лафета и портов. В 1602 году английские корабли внедрили систему, позволявшую кулеверинам калибром до 18 фунтов стрелять с закрытых палуб через порты, которые теперь оснащались быстросъемными крышками. Это было важное усо-

вершенствование, так как ранее тяжелые орудия часто мешали управлению судном и работе с парусами. Таким образом, можно лишь предполагать, что пушки «Гарленда» были отлиты по одной из новых технологических схем лондонских или кентских мастерских, работавших на корону. Обычно историки связывают появление стандартизированных 16-фунтовых орудий в английском флоте с деятельностью мастера Джона Брауна, но его расцвет пришелся на более поздний период, вплоть до гражданской войны. В 1602 году орудия, вероятно, были разношерстными — смесь испанских трофеев после Армады и собственных отливок. Однако именно требование к единому весу ядра (16 фунтов) и длине ствола, которая обеспечивала настильную траекторию, позволило англичанам того времени эффективно расстреливать испанские галеры, не подставляясь под ответный огонь.

Корсары и галеоны. Франция в 1602 году

В 1602 году Франция формально не имела единого военного флота в том смысле, который вкладывали в это понятие англичане или голландцы: корона не содержала постоянных эскадр, а корабли, когда возникала необходимость, нанимали у частных судовладельцев или использовали случайные призы. Это была эпоха, когда море принадлежало не столько государствам, сколько отчаянным людям с каперскими свидетельствами, и Франция, уступавшая Испании и Англии в количестве регулярных кораблей, делала ставку на иное оружие — на корсаров. Эти «джентльмены удачи», действовавшие с благословения короля, были не пиратами в глазах закона, а узаконенными врагами испанской короны, и их предприятия решали исход морской войны не хуже, а порой и лучше целых армاد.

Самой громкой историей 1602 года стал подвиг нормандца Пьера Леграна, уроженца Дьеппа, который на крошечной барке (по другим данным — на пинасе) с командой всего в 28 человек отважился на то, что казалось безумием даже по меркам карибской флибустьерской вольницы. У западной оконечности Эспаньолы (ныне Гаити), у мыса Тибурон, Легран заметил флагманский испанский галеон, отставший от своего конвоя и шедший в одиночку — это был ко-

рабль самого вице-адмирала испанского флота. На его борту находились 80 человек экипажа и, по разным данным, от 8 до 20 орудий, и любой здравомыслящий капитан предпочёл бы обойти такое чудовище стороной: барка Леграна просто не могла тягаться с ним в артиллерийской дуэли. Но Легран, чьё имя впоследствии станет легендарным (хотя некоторые историки сомневаются, существовал ли он вообще, а не был ли он выдуман автором знаменитой книги о пиратах Александром Эксквемелином), придумал хитрость, достойную Одиссея.

Французы подошли к галеону на вёслах в сумерках, когда испанцы, чувствуя себя в полной безопасности, опустили паруса и готовились к ночному отдыху; тишина штилевого вечера скрыла шум вёсел от вахтенных моряков. По одной из версий, Легран приказал специально просверлить дно собственной барки — чтобы она начала тонуть, и команде не оставалось ничего иного, кроме как победить или умереть. Французы взобрались на борт испанского гиганта, ворвались в пороховой погреб и, приставив пистолеты к груди изумлённых испанских офицеров, застали самого вице-адмирала за игрой в карты в капитанской каюте. Шок испанцев был так велик, что они сдались без боя, приняв горстку оборванцев за авангард целого десанта — некоторые пленные потом клялись, что это были не люди, а призраки, «дьяволы, свалившиеся с неба». Легран забрал трофейный галеон, привёл его во Францию и, как считается, навсегда оставил морской

промысел, поселившись в Канаде, в Монреале, где его следы теряются после 1653 года.

В отличие от более централизованных флотов, французская система комплектации была децентрализована почти до анархии: никаких феодальных повинностей, никаких обязательных наборов — только частная инициатива, помноженная на королевскую лицензию. Капер (а именно он составлял костяк французского «флота» в 1602 году) получал от короля «*lettre de marque*» или «*lettre de course*» — документ, который в глазах французского правосудия делал его законным комбатантом и, что важнее, обещал статус военнопленного в случае захвата врагом, а не виселицу как пирату. Это был блестящий ход, перекладывавший издержки войны с казны на частные кошельки: капер снаряжал корабль за свой счёт (или за счёт судовладельца), набирал команду, рискуя жизнью, а корона получала долю добычи (обычно от четверти до трети) и ослабление вражеской торговли бесплатно. Команды таких судов набирались из самых разных слоёв: профессиональные моряки из портовых городов вроде Дьеппа, Гавра или Сен-Мало (где, кстати, существовала поговорка «Я не бретонец, не француз, я из Сен-Мало!»), обедневшие дворяне, искавшие быстрой славы, и просто авантюристы, для которых грабёж испанских галеонов был единственной возможностью разбогатеть. Дисциплина на таких судах была, мягко говоря, своеобразной: капитан не мог приказать, он мог лишь убедить и поделить добычу, и любое реше-

ние, включая начало атаки, часто принималось голосованием всей команды — но в драке эти «свободные люди» сражались с яростью, какой не добиться ни от одного наёмника.

Кроме каперов, существовал, конечно, и формальный флот, но его значение в 1602 году было мизерным. На Средиземном море сохранялась должность генерала галер, унаследованная от времён Карла IX, и порт Марсель содержал некоторое количество галер для борьбы с берберскими пиратами, но эти суда были стары, а их экипажи комплектовались из каторжников и добровольцев-гребцов. В Атлантике же дела обстояли ещё хуже: после смерти Генриха IV (который, к слову, погибнет в 1610 году, а в 1602-м был ещё жив и не планировал умирать) флот придёт в полный упадок, и только кардинал Ришельё в 1620-х годах начнёт создавать с нуля регулярный военный флот, закупая корабли в Голландии и строя верфи в Бресте. Однако в 1602 году понятия «французский флот» фактически не существовало как организованной структуры — была лишь разрозненная масса торговых судов, которые при случае брали на борт пушки, и отчаянных корсаров, чьи стоянки находились на острове Тортуга у берегов Эспаньолы, за тысячи миль от Парижа. То есть «флот» Франции в 1602 году, это не лафеты и адмиральские вымпелы, а предприимчивость нормандских и бретонских капитанов, которым король просто говорил: «Идите и грабьте испанцев, только долю мою не забудьте».

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.