

ПИТЕР ЛЕР

# ИСТОРИЯ ПИРАТСТВА

ОТ ВИКИНГОВ ДО НАШИХ ДНЕЙ



Питер Лер

**История пиратства. От  
викингов до наших дней**

«Альпина Диджитал»

2019

## **Лер П.**

История пиратства. От викингов до наших дней / П. Лер —  
«Альпина Диджитал», 2019

ISBN 978-5-00-223068-6

"История пиратства: от викингов до наших дней" – глобальный труд специалиста и признанного знатока пиратства Питера Лера, автора книги "Насилие на Море: Пиратство в Эру Глобального Терроризма" (Violence at Sea: Piracy in the Age of Global Terrorism). Новая монография Лера лишена какой бы то ни было романтизации пиратской жизни, характерной, скорее, для Голливуда – ученого интересуют первопричины возникновения этой "профессии" и способы борьбы с ней в наши дни. В трех частях книги Питер Лер дает подробную картину возникновения, развития и угасания (пусть пока и не полного) мирового пиратства – рассказывает о пиратах-крестоносцах, экзотических вокоу и оранг-лаутах, о буканьерах и каперах, о пиратских портах, набегах на города, о роботизированных кораблях и правильном поведении заложников, а также о красивой жизни морских разбойников и о тех тяжелых испытаниях, с которыми сталкивается каждый, решивший ступить на этот путь.

ISBN 978-5-00-223068-6

© Лер П., 2019

© Альпина Диджитал, 2019

## Содержание

Введение	7
Кратко о терминах	11
Часть I	12
Вступление в нечестивый орден	15
На то воля Божья	20
Смотреть сквозь пальцы	22
У них не было выбора?	24
Найти корабль в море	26
Конец ознакомительного фрагмента.	28
Комментарии	

# Питер Лер

## История пиратства.

### От викингов до наших дней

Переводчик *Владислав Федюшин*

Научные редакторы *Александр Березин, Артем Космарский, канд. соц. наук*

Редактор *Анна Матвеева, Роза Пискотина*

Издатель *П. Подкосов*

Руководитель проекта *А. Шувалова*

Ассистент редакции *М. Короченская*

Художественное оформление и макет *Ю. Буга*

Корректоры *Е. Воеводина, Е. Сметанникова*

Компьютерная верстка *А. Ларионов*

Иллюстрация на обложке *Darby Harbold (The Map of Famous Pirates Buccaneers and Freebooters, 1938)*

*Все права защищены. Данная электронная книга предназначена исключительно для частного использования в личных (некоммерческих) целях. Электронная книга, ее части, фрагменты и элементы, включая текст, изображения и иное, не подлежат копированию и любому другому использованию без разрешения правообладателя. В частности, запрещено такое использование, в результате которого электронная книга, ее часть, фрагмент или элемент станут доступными ограниченному или неопределенному кругу лиц, в том числе посредством сети интернет, независимо от того, будет предоставляться доступ за плату или безвозмездно.*

*Копирование, воспроизведение и иное использование электронной книги, ее частей, фрагментов и элементов, выходящее за пределы частного использования в личных (некоммерческих) целях, без согласия правообладателя является незаконным и влечет уголовную, административную и гражданскую ответственность.*

© Peter Lehr, 2019

Originally published by Yale University Press

© Издание на русском языке, перевод, оформление. ООО «Альпина нон-фикшн», 2023

\* \* \*

ПИТЕР ЛЕР

# ИСТОРИЯ ПИРАТСТВА

ОТ ВИКИНГОВ ДО НАШИХ ДНЕЙ



**АНО**  
АЛЬПИНА НОН-ФИКШН

Москва, 2023

## Введение

### *Внезапное возвращение пиратства*



Мрачный ноябрьский день. Корабль рассекает волны Южно-Китайского моря на пути из Шанхая в Порт-Кланг, что в Малайзии. Команда из двадцати трех моряков занимается своими делами, не обращая внимания на десятки мелких рыбацких суденышек поблизости. Внезапно, словно из ниоткуда, на борт забираются несколько хорошо вооруженных людей, размахивающих ножами и пистолетами. Они тут же берут верх над перепуганными членами команды и запирают их в трюме. Некоторое время спустя пленников вытаскивают обратно на палубу. Им завязывают глаза, выстраивают вдоль борта, а затем избивают, закалывают или расстреливают. Финал для всех двадцати трех одинаков: чтобы скрыть следы ужасного преступления, их выбросили в море (некоторых еще живыми). Кто-то сказал, что редко даже «в так называемый золотой век пиратства, в XVII и XVIII веках, совершались более зверские и хладнокровные убийства в открытом море, чем на этом захваченном судне»<sup>[1]</sup>. А ведь это нападение произошло не так уж давно – 16 ноября 1998 года, и целью его был сухогруз MV<sup>1</sup> *Cheung Son*.

Кровавое побоище на *Cheung Son* и другие подобные преступления 1990-х имели одну общую черту: несмотря на варварскую жестокость, в целом они оставались незамеченными. Если пиратство и удостоивалось внимания широкой публики, то, как правило, в виде вымышленных историй – в романах вроде «Острова сокровищ» (1883) Стивенсона или голливудских фильмах наподобие «Черного пирата» (1926) с Дугласом Фэрбенксом, «Капитана Блада» (1935) с Эрролом Флинном или чрезвычайно успешных «Пиратов Карибского моря» (2003 и т. д.) с Джонни Деппом. В этих книгах и фильмах пираты воплощали романтический типаж лихих смельчаков, весьма далекий от реальности<sup>[2]</sup>. За пределами сравнительно узкого круга ученых – и, конечно, моряков и правоохранительных органов, которые следят

---

<sup>1</sup> Здесь и далее MV – motor vessel, моторное судно. – Прим. науч. ред.

за соблюдением норм морского права, – всем казалось, что угроза пиратства миновала, так что даже само это слово стало ассоциироваться скорее с различными формами кражи интеллектуальной собственности, нежели с морской преступностью. Положение изменилось лишь в ноябре 2005 года, когда дерзкое нападение на современное круизное судно принесло международную известность пиратам нового типа – сомалийским.

*Seabourn Spirit*<sup>[3]</sup> был не из тех утлых посудин, что курсируют обычно по водам вдоль Африканского Рога<sup>2</sup>. Экипаж этого роскошного круизного лайнера первого класса насчитывал 164 человека и обслуживал до 208 состоятельных клиентов, а по результатам ежегодного опроса читателей журнала для путешественников *Condé Nast Traveller* судно было признано лучшим из небольших круизных лайнеров. В ноябре 2005 года маршрут лайнера пролегал от египетской Александрии до Сингапура. Его 200 пассажиров уже насладились путешествием по Красному морю и Аденскому заливу, куда корабль вошел через Баб-эль-Мандебский пролив. Теперь они предвкушали знакомство с Момбасой – следующим портом назначения.

Ранним утром в субботу, 5 ноября, в 5:30 по местному времени, большая часть экипажа еще спала. Судно находилось примерно в 100 морских милях<sup>3</sup> от побережья сомалийского региона Банадир. На мостике все шло своим чередом: отслеживали положение других кораблей на экране радара и наблюдали за небольшим рыбацким судном, которое собиралось пройти перед носом лайнера, пренебрегая правом прохода. Внезапно к *Seabourn Spirit* стремительно направились два небольших суденышка. Члены экипажа лайнера поначалу удивились, а затем встревожились: люди на лодках размахивали автоматами и гранатометами. Несколько мгновений у находившихся на мостике ушло на то, чтобы понять: это пираты. Да, в предыдущие месяцы подобные случаи происходили, но намного ближе к берегу, и жертвами становились только небольшие местные суда, а не первоклассные западные круизные лайнеры. Нападение пиратов на такой корабль было делом неслыханным.

При всем своем удивлении капитан Свен Эрик Педерсен, не теряя времени, включил сигнал тревоги и прибавил скорости. Его план заключался в том, чтобы обогнать два крошечных 7-метровых суденышка из стеклопластика и с помощью ловкого маневра, возможно, даже протаранить и перевернуть одно из них. Поднятая по тревоге служба безопасности немедленно приступила к действиям: бывший полицейский Майкл Гроувс встретил приближающихся и ведущих яростную стрельбу пиратов струей из шланга высокого давления, надеясь потопить их судно, в то время как старшина корабельной полиции и бывший солдат-гуркх Сом Бахадур управлял корабельной акустической пушкой, которая издавала оглушающий высокочастотный звук, не давая нападающим приблизиться. Успешного маневрирования в сочетании со звуковой и водяной пушками оказалось достаточно, чтобы сбросить пиратов с хвоста, так что вскоре те исчезли в утреннем тумане. Кроме Сомы Бахадура, легко раненного осколками, никто не пострадал, даже несмотря на то, что один из гранатометных выстрелов пробил обшивку корабля и повредил каюту; вторая граната отскочила от кормы, не причинив ущерба.

В итоге то, что могло обернуться продолжительным захватом заложников, закончилось счастливым спасением самого корабля, его экипажа и пассажиров. Из соображений безопасности лайнер тотчас же взял курс на Викторию (Сейшельские Острова) вместо запланированной изначально Момбасы. Оттуда он по расписанию прибыл в Сингапур, где и высадил переполненных впечатлениями пассажиров<sup>[4]</sup>.

В последующие годы международное сообщество привыкло к дерзким пиратским нападениям сомалийцев, но в ноябре 2005 года этот инцидент был столь необычен, что многие наблюдатели, включая министра иностранных дел Австралии Александра Даунера, не реша-

---

<sup>2</sup> Африканский Рог – широко известное, хотя и не принятое в официальной картографии название полуострова Сомали на востоке Африканского континента. – *Здесь и далее примечания редактора, если не указано иное.*

<sup>3</sup> Одна морская миля – 1,852 км. – *Прим. науч. ред.*

лись назвать его пиратством, – им представлялось, что налет был скорее актом терроризма, за которым, вероятно, стояла «Аль-Каида»<sup>4</sup>. Как две команды по четыре пирата в каждой рассчитывали захватить современный 134-метровый корабль с несколькими сотнями людей на борту? Восемь человек заведомо не могли удержать их под контролем, рассуждали наблюдатели. Реальное положение дел стало вырисовываться не сразу: да, это было пиратское нападение, и да, беспощадные сомалийские пираты, вооруженные автоматами и реактивными противотанковыми гранатометами, не задумываясь, попытались бы похитить десятки или даже сотни безоружных пассажиров и членов экипажа, которых было легко запугать. С тех пор вымышленным пиратам Карибского моря пришлось всерьез конкурировать с реальными пиратами Сомали за передовицы газет и так называемый «добрый корабль общественного сознания»<sup>[5]</sup>. Наиболее дерзкие операции сомалийских пиратов даже попали на большой экран: неудачный захват шедшего под американским флагом контейнеровоза *MV Maersk Alabama* подарил сюжет блокбастеру 2013 года «Капитан Филлипс» с Томом Хэнксом в главной роли.

В апреле 2009 года *Maersk Alabama* вез продовольственную гуманитарную помощь голодающим сомалийцам. Большинство сомалийских портов не гарантировало безопасность, поэтому судно направлялось в кенийскую Момбасу, что, однако, не освобождало его от необходимости проплыть через изобилующие пиратами воды вдоль сомалийского побережья. И действительно 8 апреля примерно в 240 морских милях от берега полуавтономной провинции Пунтленд к идущему на малой скорости судну приблизилась моторная лодка с четырьмя вооруженными людьми. Как и команда *Seabourn Spirit*, члены экипажа на мостике *Maersk Alabama* прибегли к обходному маневру, чтобы не допустить бандитов на палубу. Но, хотя пиратскую лодку удалось затопить, сомалийцы все же забрались на корабль. Команда отступила на вторую линию обороны – в «цитадель» (что-то вроде секретной комнаты в некоторых эксклюзивных апартаментах), где они могли укрыться и откуда можно было вызвать помощь и управлять кораблем. Однако экипажу *Maersk Alabama* вновь не повезло: несмотря на то, что большая часть команды, состоявшей из одних американцев, успела попасть в цитадель вовремя, капитан Ричард Филлипс и помощник корабельного инженера Захид Реза были схвачены пиратами. Поразительно, но экипаж Филлипса тоже сумел добыть пленника: пока Захид Реза по требованию главаря показывал тому корабль, возле машинного отделения бандита одолел главный инженер Перри. Затем развернулось драматичное противостояние: с одной стороны три оставшихся пирата с заложником, капитаном Филлипсом, с другой – одиннадцать членов команды с плененным главарем бандитов. После напряженных переговоров было решено совершить обмен пленными и позволить пиратам покинуть корабль на одной из оранжевых спасательных лодок *Maersk Alabama* – их собственная лодка к тому времени уже затонула. Но пираты не сдержали обещания и отплыли вместе с капитаном Филлипсом.

Прибывшие на место американские военные корабли, которых успели оповестить остальные члены экипажа, оказались в трудном положении: четыре хорошо вооруженных сомалийских пирата удерживали заложника на борту качающейся на волнах спасательной лодки длиной 8,5 м. Вскоре кризис достиг наивысшей точки. Одного из разбойников делегировали для ведения переговоров на американское судно *USS Bainbridge*, тем временем ждавшим в засаде снайперам неожиданно удалось взять на мушку три ясно различимые цели: один из пиратов был хорошо виден – и угрожающе держал дуло автомата у головы капитана Филлипса, а два других прильнули к иллюминаторам спасательной шлюпки, чтобы глотнуть свежего воздуха. Несколько мастерских выстрелов – и три пирата мертвы, а капитан Филлипс освобожден. Единственный выживший пират впоследствии был приговорен к тридцати трем годам и девяти месяцам заключения в тюрьме строгого режима.

---

<sup>4</sup> Организация признана террористической решением Верховного суда Российской Федерации от 13.11.2008 № ГКПИ 08–1956, деятельность организации запрещена на территории Российской Федерации.

Сегодня не только сомалийцы рискуют своими жизнями, занимаясь пиратством в надежде разбогатеть. Многие нигерийцы также охотно идут на это, промышляя в Гвинейском заливе; растет и частота пиратских нападений в Малаккском проливе и Южно-Китайском море.

Пиратство в тренде – его обсуждают в газетах и грандиозных развлекательных программах, ему посвящают бесчисленное множество документальных фильмов, статей, книг и конференций по всему миру. Все пытаются найти ответ на вопрос, почему количество пиратских нападений так стремительно выросло с 1980-х годов. Начало глобализации и либерализации торговли в конце 1970-х годов способствовало увеличению числа морских грузоперевозок, а крах Советского Союза и конец холодной войны десятилетием позже привели к исчезновению военных судов из многих прежде патрулируемых областей. С точки зрения пиратов, это означало, что потенциальных жертв стало больше, а рисков быть пойманными – меньше. Публикуются всесторонние исследования о том, что «движет пиратами» и почему эту «профессию» выбирают в наши дни. Но даже самые интересные из этих работ дают искаженную картину, так как неизменно фокусируются на отдельных регионах и не проводят сравнений между различными областями, страдающими от пиратства сегодня – и на протяжении предшествующих веков. Многие важные вопросы остаются по-прежнему открытыми. Сохраняются ли в наши дни причины, побуждавшие людей становиться пиратами раньше? Как действия современных морских грабителей соотносятся с пиратством прежних эпох? Можно ли извлечь из прошлых попыток обуздать пиратство какие-либо уроки, способные помочь в борьбе с ним сегодня? И самое важное: если теперь военно-морские силы мощнее, чем прежде, почему нам не удастся раз и навсегда положить конец пиратству? Почему оно продолжается несмотря ни на что? Книга отвечает на эти вопросы, показывая путь пирата на протяжении веков: *как становятся пиратами, что значит быть пиратом и, наконец, как уйти из пиратства*<sup>[6]</sup>.

У пиратства долгая история, связанная с разными морями и странами, поэтому нельзя говорить о «типичной карьере пирата». Чтобы выявить преемственность и переломные моменты в пиратстве разных культур и эпох, мы будем рассматривать судьбу пирата в географическом контексте: самые крупные вспышки морского разбоя случались в то или иное время в Средиземном, Северном и Японском морях, и именно этим регионам уделяется основное внимание в книге. Также книга разделена на три исторических периода. Первая часть посвящена отрезку между 700 и 1500 годами, когда три указанных морских региона были разъединены и представляли собой не связанные между собой и не влиявшие друг на друга театры пиратских действий. Вторая часть фокусируется на 1500–1914 годах, когда европейские морские державы постепенно одержали верх над мощными в прошлом пороховыми империями (Османской, Могольской, позднее – Цинской), постепенно монополизировав «четыре источника социальной власти: идеологические, экономические, военные и политические отношения»<sup>[7]</sup>. Европа получала все больший контроль над сухопутными территориями: в 1500 году она контролировала 7 %, в 1800-м – 35 %, а «к 1914 г., когда наступил неожиданный конец этой эпохи, они... [европейцы] контролировали 84 % мировой суши»<sup>[8]</sup>. Наряду с локальными проявлениями пиратства, постоянное вмешательство европейских держав в региональные дела усугубляло проблему: и без того взрывоопасная смесь обогащалась благодаря импорту судов и вооружений западного образца и вдобавок европейским пиратам и авантюристам. Наконец, часть третья посвящена периоду с 1914 года по наши дни – здесь показана эволюция, или деградация, пиратства эпохи глобализма.

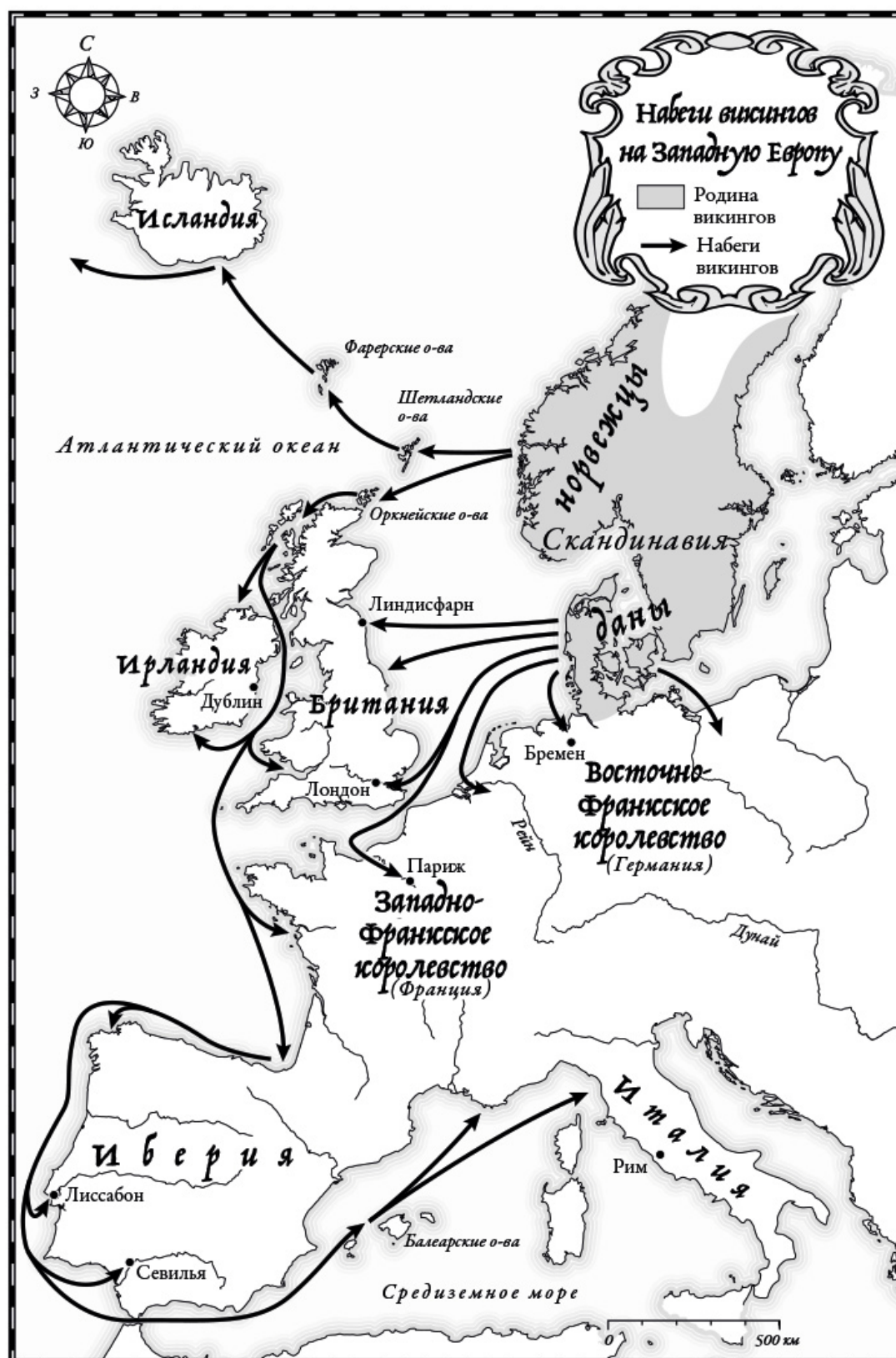
## ***Кратко о терминах***

Необходимо упомянуть два основных понятия, которые часто встречаются в этой книге: *пираты* и *каперы*, или *приватиры* (в Средиземном море известные как *корсары*). Как вы увидите, те и другие морские хищники пользовались одинаковой тактикой и вели себя очень похоже; разница в том, что пираты действуют по собственному почину, а каперы, приватиры и корсары (этот термин происходит от лат. *cursarius* – «налетчик») выступают от лица некой законной власти и имеют на то полномочия. Ключевое различие прекрасно отражено в определении из Оксфордского словаря английского языка: пиратство – это «акт грабежа, похищения или насилия на море или с моря *без* законного основания»<sup>[9]</sup>. В широком смысле слова каперство может быть определено как акт грабежа, похищения или насилия на море или с моря по распоряжению законной власти. Многие из героев книги относятся к серой зоне, оперируя где-то между незаконным пиратством и законным каперством, – вот почему в этой работе речь пойдет в том числе и о каперах.

## Часть I

### *Разные регионы, 700–1500 годы*







## ***Вступление в нечестивый орден***

Почему люди решают стать пиратами или корсарами и связать свою жизнь с морскими грабежами? Голливудские фильмы и романы о пиратах чаще всего приукрашивают суровую правду: пиратство было, а в некоторых морских регионах мира остается и по сей день очень опасным занятием. В прошлые времена человек выбирал этот путь, наверное, в надежде быстро разбогатеть. Но с куда большей вероятностью он мог утонуть или скончаться от голода, цинги, малярии, чумы или множества других экзотических болезней, не имевших тогда даже названия; он мог остаться на всю жизнь калекой в результате несчастного случая или раны, полученной в бою; мог погибнуть в сражении или не выдержать разнообразных и весьма неприятных пыток; его могли казнить на эшафоте или попросту сгноить в тюрьме. Словом, желание посвятить себя пиратской карьере не обязательно связано с романтикой и жаждой приключений.

Решение стать пиратом обычно было продиктовано одной из двух причин: либо ужасная бедность, безработица, трудные жизненные условия и мрачные перспективы, либо жажда наживы и соблазн легких денег. Еще одним мощным мотивом для некоторых была необходимость скрыться от правосудия: «Море всегда служило прибежищем для незаконных и преступных общественных элементов»<sup>[10]</sup>. Точный состав этих элементов зависел не столько от региона, сколько от субрегиональных или даже местных условий, которые могли заметно меняться с течением времени.

В эпоху позднего Средневековья, между 1250 и 1500 годами, некоторые области Средиземноморья переживали экономический подъем – и это открывало массу возможностей для предприимчивых людей, особенно для умелых ремесленников. Другие регионы переживали упадок: быстрый рост населения влиял на уровень безработицы, и происходило это на территориях, где повсеместная нищета усугублялась непрерывными набегами и ответными походами различных морских держав и их регулярных флотов, которым, в свою очередь, содействовали каперы, или корсары, действовавшие по лицензии, и пираты, орудовавшие без нее. На христианских берегах Средиземного моря такие мощные морские державы, как Венеция, Генуя и Пиза, наживались на успешной торговле с Византией, с основными портами мусульманских империй, например Александрией, и с прибрежными черноморскими городами наподобие Кафы<sup>5</sup>. Дорогие товары: шелк, специи, фарфор, драгоценные камни, золото, серебро, меха и рабы – обогатили купцов Венеции, Генуи и Пизы, как и торговцев Византии и Александрии. Если жители этих растущих портовых городов занимались пиратством, то ими руководила жажда наживы и они становились корсарами – пиратами с лицензией. Неудивительно, что в большинстве своем они происходили из низших слоев общества и намеревались улучшить свое положение; встав на этот опасный путь, они ничего не теряли, а получить могли очень многое. Например, в портах Беджая (Алжир) и Трапани (Сицилия) «люди скромного происхождения» вроде рабочих, торговцев или ремесленников, рыбаков и моряков часть своего времени отводили пиратству<sup>[11]</sup>. Обитателям небольших прибрежных островов, едва сводившим концы с концами рыбакам и крестьянам, приходилось провожать завистливыми взглядами проходившие мимо груженные торговые суда. Эти местности, как правило, были отрезаны от экономического прогресса и сплошь и рядом разграблялись корсарами, которые охотились прежде всего за рабами, но попутно забирали все, что удавалось обратить в деньги. Вполне естественно, что нищета и жадность успешно справились с превращением подобных мест в горячие точки пиратства – и некоторые из них сохранялись в этом качестве до XIX века.

В водах Северной Европы тоже именно суровые жизненные условия стали главной причиной появления объединений пиратов, известных как виталийские братья, а позднее

---

<sup>5</sup> Кафа – основанное греками поселение на юго-восточном побережье Черного моря. Теперь – Феодосия.

как ликеделеры и промышлявших в Балтийском и Северном морях в последнее десятилетие XIV и первые годы XV века. В этом регионе бесконечные морские войны опустошили множество прибрежных районов, а суровые феодальные порядки удерживали крестьян под беспощадным неотступным контролем; огромные массы крестьян и безземельных работников уходили в XIII и XIV веках в города в надежде найти здесь лучшую долю, но лишь еще глубже погружались в нищету на фоне относительной анонимности городской жизни. Именно так обстояли дела в государстве Тевтонского ордена, которое включало в себя области современных Эстонии, Латвии, Литвы, Польши, России и Швеции и было образовано католическим военным орденом, предводителем Крестовых походов против нехристианских племенных королевств и княжеств<sup>6</sup> вплоть до начала XV века.

Весьма частые пиратские нападения в Балтийском море происходили по тем же причинам, что и в других местах: здесь шли оживленные морские перевозки ценных товаров, а недолговечные политические союзы прибрежных государств не могли гарантировать эффективную защиту водных путей. В 1158 году, например, население прибрежных областей Дании – Ютландии и Зеландии – из-за постоянных налетов бежало вглубь страны, оставляя невозделанные земли и незащищенные территории. «Всюду царило запустение. Нельзя было положиться ни на оружие, ни на крепости»<sup>[12]</sup>. Решение герцога Альбрехта Мекленбургского (в ту пору – короля Швеции) предоставлять каперские полномочия всем подряд во время его войны против датской королевы Маргариты I в последнее десятилетие XIV века смело все преграды – и беспорядочные ватаги пиратов превратились в крупные организованные флоты. Война Мекленбурга против Дании велась преимущественно на море, требовала строительства множества кораблей – и на каждом корабле нужна была команда. Так как война, помимо прочего, открывала перспективу массовых грабежей и мародерства, в порты Мекленбурга хлынула разномастная толпа авантюристов или людей, находившихся в отчаянном положении, желавших записаться во флот и происходивших главным образом из Северной Германии. «Хроника Детмара» описывает это следующим образом:

В год сей [1392] собралась воедино непокорная толпа дворян, граждан множества городов, магистратов и крестьян, называвших себя виталийскими братьями. Они сказали, что отправятся войной на королеву Дании, чтобы освободить короля Швеции, которого она держала в плену, и что не будут никого пленять и грабить, но поддержат тех [сторонников Мекленбурга] товарами и помогут им против королевы.

Нарушив обещание, виталийские братья начали угрожать «всему морю и всем торговцам, дружественным или враждебным»<sup>[13]</sup>.

Как и другие крупные организованные группы пиратов, виталийские братья и их премники, ликеделеры, возникли не на пустом месте. О том, что заставило их стать морскими разбойниками – нужда или алчность, можно лишь гадать, так как никто из этой в основном неграмотной когорты не оставил мемуаров; но скорее всего, для тех, кто был родом из ганзейских городов, сыграли роль оба фактора. Устоять перед призывом герцога Мекленбургского пойти в каперы было сложно: ведь он давал шанс покончить с нищетой и либо разбогатеть, либо биться насмерть<sup>[14]</sup>. Для тех, кто на тот момент уже был моряком, присоединение к виталийским братьям тем более имело смысл: хотя условия мекленбургских каперских контрактов могли включать в себя пункт «Нет трофеев – нет платы», соблазн нажиться на грабежах все равно был велик. Если вступить в пиратское братство решал капитан, команде даже не надо было переходить на другое судно. Разница между купцом, с одной стороны, и капером

<sup>6</sup> Орден предпринял множество походов и против христианских государств, включая православные русские княжества и католическую Польшу. – *Прим. науч. ред.*

или пиратом – с другой, состояла лишь в том, что корабли, принадлежавшие второй группе, лучше управлялись и были мощнее вооружены.

Имена, под которыми союзы морских грабителей вошли в историю, весьма показательны. Есть мнение, что название «виталийские братья» отсылает к одной из миссий этой группы в качестве каперов: в 1390 году братьям было поручено добыть провиант (на нижненемецком языке – *vitalie*) для голодающего населения Стокгольма, отрезанного от поставок продовольствия датской армией<sup>[15]</sup>. Более правдоподобное толкование названия связывает его с тем, как эти пираты на практике обеспечивали себя припасами<sup>[16]</sup>. Само понятие «братья», или «братство», предполагает взаимность, если не равенство – и это подчеркивает средне-нижненемецкое название «ликеделеры», которое появляется в немецких источниках около 1398 года и означает «делящие поровну». Во времена, когда общество было строго иерархическим и каждый должен был знать свое место, квазисоциалистическая идея делить все поровну, независимо от происхождения, сама по себе стала вызовом политической элите – аристократии, Церкви и могущественным ганзейским купцам.

Интересно, что в Средние века не только угнетенные члены общества решались стать пиратами или каперами. Подобная карьера могла соблазнить и аристократов – и зачастую по той же причине: в ней видели шанс порвать с бедной и жалкой жизнью, навязанной им злой судьбой. Конечно, в их случае бедность была относительной, и многие, вполне возможно, выходили в море, ведомые духом приключений. И все же обычно представители знати становились пиратами или каперами от безысходности. Например, в Италии XIV века частые ожесточенные столкновения между различными городами-государствами и даже между политическими группировками внутри них вынудили множество могущественных семей покинуть родину. Они «пытались сохранить свой статус (или, скорее, выжить), обратившись к пиратству и разбою. Около 1325 года десятки галер генуэзских гибеллинов<sup>[17]</sup> выслеживали конвои, устраивали нападения и грабежи»<sup>[18]</sup>. В 1464 году пиратом – и притом весьма знаменитым – стал дож и архиепископ Генуи Паоло ди Фрегозо, изгнанный из своего города политическими врагами<sup>[19]</sup>. Итальянские политические эмигранты были не единственными представителями знати, которые переживали в эти времена трудности, – например, каталонские рыцари пострадали из-за внезапно воцарившегося в 1302 году мира, вследствие чего они оказались не у дел. Многие из них собрались под стягом некоего Рожера де Флора, который прежде был сержантом ордена тамплиеров и после изгнания оттуда за нарушение дисциплины занялся пиратством, в чем имел немалый опыт, будучи знакомым с морскими грабежами с восьми лет, когда прислуживал на галере тамплиеров. Под именем Каталонской великой компании эти профессиональные наемники действовали главным образом в Восточном Средиземноморье на протяжении большей части XIV века либо как пираты, либо как каперы, в зависимости от того, на кого работали – на себя или на господина<sup>[20]</sup>.

Мало чем отличалось положение дел к концу того же века у виталийских братьев на Балтийском море. Многие представители низших слоев знати в этом регионе изнывали от *infausta paupertas* – «фатальной бедности», хотя и сохраняли прежние титулы и претензии<sup>[21]</sup>. В большинстве своем они зависели от доходов от земельных владений, что неизбежно делало их уязвимыми перед частыми аграрными кризисами, когда цены на продовольствие опускались на самое дно. Типичные представители своего беспокойного, воинственного времени, аристократы обладали по крайней мере одним востребованным на рынке навыком – искусством боя, отточенным в частых крупных и мелких войнах. Кроме того, обедневшие представители знати считали грабеж и мародерство «наименьшими» из смертных грехов и не слишком позорными. Это подтверждает поговорка тех времен: «Ruten, roven, det en is gheyen schande, dat doint die besten von dem lande» («Скитаться и грабить не грех, лучшие люди на земле делают это»)<sup>[22]</sup>. Так что вполне логично было практику грабежа на суше распространить и на море.

Конечно, в отличие от простолюдинов, люди благородные на этом пути выступали в роли предводителей. На свои скудные средства они покупали корабль, снаряжали его и управляли им вместе с проверенными в бою товарищами, небезосновательно надеясь вернуть вложения после пары успешных набегов. А некоторые другие бедные дворяне были настолько искусны в бою и командовании, что и без покупки собственного судна возглавляли пиратские вылазки. Так произошло, например, с двумя монахами нищенствующего ордена, которые поднялись до руководства виталийскими братьями<sup>[23]</sup>.

Что заставило этих двух чернецов стать пиратами, неизвестно. Но, как ни странно, они были не первыми монахами, прибившимися к морским разбойникам<sup>[24]</sup>. Монах Юстас, известный также как Черный Монах, родился во Франции около 1170 года в знатной семье в городе Булонь-сюр-Мер. Его отец Бодуэн был одним из старших баронов этой прибрежной зоны, и Юстаса, видимо, хорошо обучили и рыцарскому, и морскому делу – его последующие успехи в качестве капера и пирата указывают на то, что он, вероятно, набрался опыта в Средиземноморье, где был корсаром<sup>[25]</sup>. Почему Юстас решил уйти в бенедиктинский монастырь, неясно. Чуть яснее причины, по которым он покинул обитель: ходили слухи о некоем его проступке, и вдобавок Юстас хотел отомстить за смерть своего отца, которого убил другой вельможа. Проведя какое-то время в бегах вблизи Булонь-сюр-Мер, Юстас нашел хорошее применение своим навыкам бывшего корсара, став около 1204 года одним из каперов короля Англии Иоанна Безземельного, втянутого в длительную войну против французского короля Филиппа II Августа. На протяжении примерно десяти лет Юстас нападал на французские корабли, а также на берега Ла-Манша, превратив остров Сарк в полунезависимую пиратскую базу, к досаде обитателей близлежащих английских портов Гастингс, Нью-Ромни, Хайт, Дувр и Сэндвич (известных как Пять портов), которые тоже страдали от его набегов. Когда в 1212–1213 годах против Юстаса ополчился английский двор, он тут же переметнулся на сторону Франции и стал грабить теперь уже английские корабли и побережья. Смертный час Черного Монаха пробил 24 августа 1217 года во время битвы при Сэндвиче, когда английским морякам удалось взять на бордаж его корабль и ослепить оборонявшихся французов размолотой в порошок известью: «Они запрыгнули на корабль Юстаса и очень жестоко обошлись с его людьми. Всех баронов пленили, а Монаха Юстаса убили. Ему отсекли голову, едва лишь закончилось сражение»<sup>[26]</sup>.

Но не только христианские монахи нарушали свои обеты, становясь пиратами; буддийские на другой стороне земного шара поступали порой точно так же. Сюй Хай, например, много лет вел спокойную жизнь уважаемого монаха в знаменитом монастыре «Пристанище тигров» близ города Ханчжоу<sup>[27]</sup>. Но в 1556 году по неизвестной причине он внезапно решил уйти оттуда и присоединиться к пиратам вокоу, которые орудовали в Восточно- и Южно-Китайском морях в период между 1440-ми и 1560-ми годами<sup>[28]</sup>. Знание религиозных обрядов, песнопений и ворожбы обеспечило Сюй Хаю «верность его команды, которые называли его "генералом, посланным Небом для умиротворения океанов"»<sup>[29]</sup>. Но, как и христианские монахи, пиратствовавшие в Северном и Балтийском морях, Сюй Хай был скорее исключением, чем правилом: вокоу набирали главным образом японцев, китайцев и малайцев, которыми двигала либо алчность, либо нужда, либо то и другое. Основная масса, вероятно, происходила из закаленных китайских моряков, служивших прежде на кораблях регулярного военно-морского флота. Толчком к увеличению числа новобранцев послужило введение жестких ограничений или прямых «морских запретов» (хайцзинь) на морскую торговлю, а также расформирование мощного флота империи Мин, бороздившего Индийский океан под командованием адмирала Чжэн Хэ в 1405–1433 годы.

Резкие перемены в китайской морской политике привели к тому, что тысячи уволенных моряков стали отчаянно пытаться найти работу и новую жизнь, а многие купцы решили продолжить заниматься своим ставшим теперь незаконным бизнесом, принимая участие в пиратских операциях – либо активно, организуя набеги, либо пассивно, перекупая краденое. Самый

могущественный из этих купцов-пиратов, Ван Чжи, до того как стать разбойником, был богатым и уважаемым торговцем солью. На острове Кюсю, под защитой японских феодалов, Ван Чжи устроил базу, откуда стал контролировать быстро растущую пиратскую империю, не участвуя в набегах лично. В его случае превращение из уважаемого купца во внушающего страх пирата не было намеренным: запрет на мореходство, введенный в империи Мин, уничтожил его бизнес, основанный на морской торговле<sup>[30]</sup>. У Ван Чжи просто не было выбора.

## *На то воля Божья*

Заниматься пиратством было намного легче, если это ремесло не подвергалось общественному осуждению. В некоторых приморских культурах, например у раннесредневековых викингов, которые с VIII века нападали на берега Британских островов, Ирландии и материковую Европу, или у оранг-лаутов («морских людей»), примерно в то же время грабивших побережья Малаккского пролива на противоположной стороне земного шара, мародеры считались благородными воинами, достойными восхищения и уважения<sup>[31]</sup>. В таких культурах участие в пиратских рейдах было одним из приемлемых способов заработать себе репутацию и богатство.

Тот, кто принадлежал к сообществу воинов и намеревался стать феодальным сеньором, стремился к трем главным целям: снискать славу свирепого бойца; добиться власти, заполучив рабов; и накопить богатства. Особенно важно это было для викингов:

В мире викингов богатство заключалось не в пассивном накоплении золота и серебра, спрятанных под землей или на дне сундука, а скорее в статусе, союзах и связях. Скандинавские сообщества эпохи викингов были открытыми системами, в которых каждый человек или отдельная семья должны были постоянно отстаивать свое положение перед другими, теоретически занимавшими то же место<sup>[32]</sup>.

Для того чтобы сохранить или улучшить свое положение в таком обществе, требовался доступ к ценностям в ликвидной форме, чтобы делать щедрые подарки, подходящие статусу; и совершенно очевидно, что предпочтительны были золото и серебро<sup>[33]</sup>. Постоянная необходимость преподносить дары, по меньшей мере равные полученным, способствовала беспощадности и вседозволенности. Неудивительно, что во время весьма редких и непродолжительных мирных периодов, в отсутствие законных возможностей совершать набеги, социально приемлемой альтернативой им становилось пиратство – не вполне узаконенная, но и не осуждаемая форма морского грабежа. Соответственно, «возможность быстро получить прибыль в виде движимого имущества и рабов должна была склонить многих к разбою»<sup>[34]</sup>. Эта практика сохранялась и в период обращения викингов в христианство в X – XII веках.

На фоне набожности, царившей на обоих берегах Средиземного моря в позднее Средневековье, религия во многом благоприятствовала мировоззрению в духе «мы против них», предлагая убедительное объяснение, почему «их» можно или даже нужно атаковать и убивать. Средиземноморские каперы, будь то сарацинские пираты VIII – XIII веков, берберские корсары или же «истинно верующие» рыцари-госпитальеры (иоанниты), прибегали к этой весьма грубой дихотомии, чтобы оправдать свои действия, хотя мотивы их были скорее экономическими и политическими. Девиз *Deus vult* – «Этого хочет Бог», провозглашенный папой Урбаном II на Клермонском соборе 1095 года, где был объявлен I Крестовый поход, благословил сомнительные акты морского разбоя; вот почему среди участников подобных предприятий было немало христианских рыцарей. Другая – мусульманская – сторона не имела регулярного военно-морского флота и использовала пиратские набеги для ослабления христианских морских держав: мусульманские корсары и пираты считали себя *гази* – воинами, сражающимися против неверных, за ислам. Стоит ли говорить, что религиозные мотивы можно обнаружить и в морской борьбе за политические и экономические выгоды в Индийском океане, Южно-Китайском море, на Дальнем Востоке – всюду, где сталкивались соответствующие интересы мусульман и христиан.

Истинный религиозный пыл и рвение, выраженные в словах *Deus vult*, были мощной движущей силой таких предприятий; например, госпитальеры, по красноречивому описанию

великого английского историка Эдуарда Гиббона, «пренебрегали жизнью и были готовы умереть в служении Христу»<sup>[35]</sup>. Пиза и Генуя совершали постоянные набеги на мусульманские порты по всему североафриканскому побережью и «тратили наживу на прославление Бога, ибо часть ее они пожертвовали на собор Святой Марии, строительство которого начинали тогда пизанцы»<sup>[36]</sup>. Такие действия однозначно свидетельствуют о том, что религия использовалась для легитимизации пиратства: «Эти набеги порождали у пиратов чувство причастности к священной борьбе против мусульман. Бог должен был вознаградить их усилия победой, добычей и некими духовными благами»<sup>[37]</sup>. И все же объяснять вышеупомянутые конфликты одной лишь религией было бы чрезмерным упрощением: при необходимости мощные экономические и политические мотивы виртуозно преодолевали религиозную пропасть. Например, благочестивый кастильский корсар XV века дон Перо Ниньо, бывший капером на службе у своего короля Энрике III, любезно посетил по приглашению местных властей входившие в Гренадский эмират порты Гибралтар и Малагу – как пишет биограф дон Перо, «ему подарили коров, овец, птицу, печеные хлеба в изобилии и большие блюда с кускусом и всяческим пряным мясом; однако капитан не притронулся к тому, что дали ему мавры»<sup>[38]</sup>. Поскольку в то время Кастилия не воевала с Гренадским эмиратом, для местных мусульман, в отличие от их соплеменников с североафриканского побережья, враждовавших с кастильцами, гость опасности не представлял. Не каждый мусульманин был врагом даже для ревностных госпитальеров – бывали и исключения согласно известному принципу: «Враг моего врага – мой друг».

И с мусульманской стороны работал тот же механизм. Хотя корсарство считалось морским продолжением сухопутного джихада («священной войны»), а те, кто в нем участвовал, рассматривались как воины ислама, или гази, в ряды пиратов вступало много перебежчиков из числа греков, калабрийцев, албанцев, генуэзцев и даже евреев, и не обязательно из-за вновь обретенного религиозного рвения после обращения в ислам (на самом деле многие из этих вероотступников вовсе его не принимали) – ими руководили экономические мотивы: жадность и жажда наживы<sup>[39]</sup>. Особенно показателен здесь пример грозного «эмира-пирата» XIV века Умур-паши. Как воин ислама он был безупречен: предпочитал «отправлять души плененных франков в ад», а не держать их ради выкупа. Папа Климент VI считал Умура настолько опасным, что объявил лично против него Крестовый поход. Однако это не помешало Умур-паше заниматься каперством на стороне православного византийского императора Андроника III и его преемника Иоанна VI; впрочем, авторы поэмы из 2000 стихов, посвященной жизни Умур-паши, «Дестан д'Умур-паша» («Эпос об Умур-паше»), поспешили добавить, что «император и его сын подчинялись, как рабы», что было попыткой закамouflировать явное предательство «истинных убеждений», предположительно продиктованное тоже экономическими соображениями<sup>[40]</sup>.

## Смотреть сквозь пальцы

Для процветания пиратства, помимо политических и экономических мотивов или религиозного пыла отдельных разбойников, требовалось попустительство со стороны коррумпированных чиновников, определенных портов или даже самой политической системы – все это было необходимо для формирования «благоприятной среды». К сожалению, доступные средневековые источники не проливают свет на роль конкретных должностных лиц. Зато есть немало сведений, дающих кое-какое представление о другом компоненте благоприятной среды – о некоторых портах. Крупные порты, в отличие от относительно небольших и отдаленных пиратских стоянок, использовались не только как безопасные гавани, но и как места сбыта добычи<sup>[41]</sup>. Более того, здесь можно было набрать команду, получить важную и самую свежую информацию о движении кораблей и любых антипиратских мерах.

«Священная война» в Средиземном море, будь то Крестовый поход или джихад, служила респектабельным прикрытием для портов, которые либо были активно вовлечены в морской разбой, либо получали от него пассивный доход, предоставляя пиратам тихие гавани, где они могли пополнять запасы и торговать. Такие портовые города, как Алжир, Беджая, Тунис или Триполи, не выжили бы без непосредственного участия в морском разбое.

На берегах северных морей уже к XIII веку вымерли почти все дохристианские религии, а ислам не сумел забраться так далеко на север. «Священной войны» как предлога для легитимизации пиратства здесь не было. Зато появлению в этом регионе дружественных пиратам портов способствовали политическая раздробленность и относительно слабый контроль государств над отдаленными прибрежными областями. В Северном и Балтийском морях главными политическими образованиями были Ганзейский союз (свободная торговая федерация портовых городов) и ряд территориальных государств: Датское, Норвежское и Шведское королевства, Мекленбургское герцогство и монашеское государство Тевтонского ордена. Роль главных портов этих стран выполняли несколько ганзейских городов – Висмар и Росток, например, стали таковыми для Мекленбурга. Раздробленность привела к постоянной борьбе между политическими образованиями и разными фракциями внутри Ганзейского союза, а все в целом создало практически идеально благоприятную среду для виталийских братьев: всегда можно было найти один-два порта, где не задавали лишних вопросов и обеспечивали спокойную стоянку. После того как в начале 1398 года виталийские братья были наконец изгнаны со своих «охотничьих угодий» Балтийского моря объединенными усилиями Тевтонского ордена и ганзейского города Любека (см. ниже), они нашли несколько мелких портов, готовых вести дела вместе с ними на Фризском побережье Северного моря: «берега Восточной Фризии с их обширными болотами, свободные от господства какого-то одного феодального землевладельца, были разделены на различные сельские приходы, власть над которыми осуществляли *hovetlinge*, или вожди»<sup>[42]</sup>. Эти вожди (например, Видзель том Брок, Эдо Виёмкен и Зибет Люббенсон) постоянно враждовали друг с другом, и закаленные в боях виталийские братья стали для них удобным источником пополнения войск, готовых сражаться на условиях «нет добычи – нет оплаты», да к тому же приносящих награбленное добро, которое можно было продавать на местных рынках.

Похожим образом действовали пираты в восточных водах. Здесь феодалы, представители бюрократии и знати часто сговаривались с пиратами вокоу, промышлявшими у китайских берегов. В число знати входили образованные люди, которые сдавали государственные экзамены и занимали ведущие позиции в местных и региональных правительствах. Поэтому Чжи Ван, координировавший прибрежную оборону провинций Чжэцзян и Фуцзянь, в 1548 году с сарказмом замечал: «Покончить с иностранными пиратами... легко, а вот с китайскими пиратами – сложно. Убрать китайских пиратов на побережье опять же просто, а вот избавиться

от китайских пиратов в официальных одеяниях и головных уборах [...] особенно сложно»<sup>[43]</sup>. Взаимовыгодные отношения между пиратами и элитой можно наблюдать также на примере японских пиратов конца XIV – XV века, которые тоже относились к вокоу. Различные прибрежные феодалы острова Кюсю регулярно прибегали к услугам этих пиратов для того, чтобы защитить свою морскую торговлю и заодно причинить неприятности конкурентам:

Взаимная поддержка одинаково устраивала и землевладельцев, и пиратов. Пираты надеялись распространить свой контроль над новыми важнейшими стратегическими морскими локациями и получить лицензию на приносящие власть и деньги занятия вроде нападения на корабли и выколачивания платы за безопасный проход. Покровители-землевладельцы, такие как военные феодалы, надеялись получить косвенный контроль над отдаленными морскими регионами, которые в противном случае могли избежать этого<sup>[44]</sup>.

Однако наем пиратов тоже был рискованным делом: в краткосрочной перспективе эта стратегия оказывалась успешной, но в долгосрочной приводила к нежелательным последствиям. К примеру, в Южно-Китайском море правители Шривиджай (морской державы на Суматре, Яве и Малайском полуострове, центр которой в VIII – XIII веках находился в районе Малаккского пролива) использовали оранг-лаутов в качестве морских наемников, с тем чтобы заставить купеческие суда, проплывавшие через Малаккский пролив, заходить в шривиджайский порт Палембанг, где их облагали большими пошлинами. Но, если казалось, что хватка правящей династии ослабевает, или когда ей бросал вызов какой-нибудь другой князек, оранг-лауты моментально обращались к пиратству и принимались попросту грабить те самые купеческие суда, которые должны были конвоировать в порт. В Восточно-Китайском и Японском морях пиратские кланы побережья Кюсю тоже оказались ненадежными и слабо контролируемыми союзниками прибрежных феодалов.

Несмотря на разные особенности, все эти группы – как виталийские братья, рыскающие по Северному и Балтийскому морям, так и пираты Ла-Манша, оранг-лауты в Южно-Китайском море или японские пираты в Восточно-Китайском и Японском морях – без малейших колебаний изменяли своим прежним нанимателям, предпочитая либо стать «несанкционированными» пиратами, либо служить более могущественным и богатым конкурентам, работа на которых сулит больше выгод. Наниматели же, будь то герцог Мекленбургский, король Иоанн, правители Шривиджай или японские прибрежные феодалы, в свою очередь, тоже руководствовались собственными соображениями. Снарядить и поддерживать на плаву регулярный военный флот было слишком сложно и затратно, тогда как выдавать пиратам лицензии – выгодно, по крайней мере в краткосрочной перспективе. Со временем эта практика начала приводить к нежелательным результатам, потому что «пираты не обязательно подчинялись властям на суше, [но] спокойно игнорировали свои клятвы и принимали патронаж других покровителей»<sup>[45]</sup>.

## ***У них не было выбора?***

Иногда сама мать-природа создает события, толкающие людей на путь разбоя. В имперском Китае природные катастрофы вроде наводнений, засух и тайфунов были в числе главных факторов, способствовавших крупномасштабному пиратству. Голод и эпидемии часто приводили к голодным бунтам, восстаниям и бандитизму в сельской местности и к быстрому росту их морского эквивалента – прибрежного пиратства<sup>[46]</sup>. В Японии наводнения, голод и повсеместные эпидемии не только лишали человека средств к существованию и покоя на суше, но и способствовали регулярным вспышкам крупномасштабного пиратства. Голод 1134 года вызвал всплеск «голодного» пиратства, когда целью становились груженные зерном корабли, направлявшиеся к императорскому двору в Киото; немедленно принятые меры и две кампании, проведенные в 1134 и 1135 годах под началом прославленного самурая Тайра-но Тадамори, поставили пиратов на колени<sup>[47]</sup>.

В Северной Европе англй, саксы и юты обратились к морскому пиратству еще в III веке, когда вследствие постепенного подъема уровня моря оказались затоплены плодородные земли, которые они прежде возделывали<sup>[48]</sup>. Очевидно, что бандитизм и пиратство во времена пауперизации были распространены повсеместно и служили, по сути, «формой самопомощи, позволявшей при некоторых обстоятельствах избежать обнищания»<sup>[49]</sup>. Иногда просто не было выбора. Это особенно касалось обществ, населявших территории с неблагоприятными условиями. Северные народы, откуда происходили викинги, как раз тот случай. Скандинавские государства располагались на краю прибрежного района со сложными природными условиями: бесчисленные фьорды, бурные реки и горные гряды делали сухопутное транспортное сообщение трудным или даже невозможным. В период между VIII и XI веками географические факторы, наряду с ростом населения и постепенным изменением климата, практически вынудили местных жителей обратиться к морской торговле или грабежу, а порой к тому и другому<sup>[50]</sup>. В скандинавской культуре – культуре воинов – превыше всего ценилось личное мужество на поле боя. Здесь все воевали друг с другом: датчане – против шведов, шведы – против норвежцев, норвежцы – против датчан. Многие из этих войн сопровождалась морскими сражениями и частыми набегами, опустошавшими прибрежные поселения. Археологические раскопки на шведском острове Готланд, например, обнаружили множество тщательно закопанных кладов с золотом, серебром и другими ценными предметами, относящимися к тому беспокойному периоду. Не заставили себя долго ждать и набеги на богатые берега Британии, Ирландии и континентальной Европы.

Мать-природа не только подталкивала целые общества к пиратскому промыслу, но нередко «вовлекала» их в него, создавая среду, чрезвычайно благоприятную для морского разбоя. Отличная иллюстрация – разбросанные в изобилии по Карибскому и Южно-Китайскому морям или в водах между Грецией и Левантом мелкие острова, многие из которых связывали главные морские пути и которые прекрасно подходили для того, чтобы устроить там засаду или просто подкараулить ничего не подозревающий корабль. В Средиземном море идеальные условия для этого были на Эгейских островах. В водах между Лесбосом, Тенедосом и Дарданеллами сходились три главных морских маршрута, которые соединяли Константинополь с другими основными портами Средиземноморья: первый путь шел из Венеции через Адриатическое море, второй – с Варварийского берега<sup>7</sup> и из Александрии, огибая Левант и Малую Азию, а третий – с Киклад и Хиоса. В районе Эгейского архипелага эти маршруты были тем более небезопасны, что сопровождалась непредсказуемыми шквалами, сильными течениями и опасными рифами. «В пиковые периоды ежегодной навигации, особенно весной

---

<sup>7</sup> Название побережья Северной Африки от Марокко до Египта в XVI – XIX веках. – *Прим. науч. ред.*

и осенью, эти секторы должны были быть переполнены судами», что делало их «излюбленными охотничьими угодьями для пиратов и корсаров всех убеждений»<sup>[51]</sup>.

На северных берегах Северного и Балтийского морей тоже хватало укромных мест в виде бухт, небольших скал и рифов, а также приморских болот, где мог скрыться из виду пиратский или каперский корабль. В особенности пираты любили Нормандские острова – Джерси, Гернси, Олдерни, Сарк. Остров Сарк, идеально расположенный для того, чтобы перехватывать морские суда, монах Юстас превратил в свой плацдарм. Обыкновенно не удаляться от берега, характерное для эпохи становления мореплавания в позднее Средневековье, затрудняло обход таких очевидных пиратских ловушек даже для самых опытных мореходов. В любом случае это не всегда было возможно, ведь путь к пункту назначения мог пролегать мимо контролируемых пиратами зон. Например, из-за двух крупных островов, Зеландии и Фюна, Каттегат (пролив, ведущий из Северного моря в Балтийское) разделен на три узких прохода – Эресунн, Большой и Малый Бельты, вместе известные как Датские проливы, и во времена виталийских братьев и ликеделеров эти воды так «прославились» нападениями пиратов, что торговые корабли ради взаимной защиты обычно плавали караванами.

В восточных морях густые мангровые рощи вроде тех, что растут вдоль берегов Малаккского пролива – еще одного труднопреодолимого участка – и Андаманского моря, позволяли пиратам поджидать жертв в засаде и бесследно исчезать после стремительного нападения.

Баб-эль-Мандебский пролив («Врата слез»), соединяющий Красное море с Аденским заливом, и Ормузский пролив, что отделяет Персидский залив от западной части Индийского океана, тоже представляют собой узкие места, печально известные благодаря пиратским атакам. Атоллы, рифы и мелкие островки позволяли скрыться небольшим суденышкам, но не давали крупным кораблям пройти по тесным и мелким акваториям между ними. Намного позже, в XIX веке, капитан королевского флота Великобритании Генри Кеппел отмечал с иронией, что «как пауки обитают там, где есть укромные уголки, так и пираты появляются там, где есть группа островов с мелкими бухтами и отмелями, мысами, скалами и рифами – в общем, все условия для того, чтобы затаиться, застать врасплох, напасть, убежать»<sup>[52]</sup>. Хотя Кеппел писал о пиратах, с которыми боролся в XIX веке, его слова можно отнести и к позднесредневековым морским разбойникам, орудовавшим пятью веками ранее.

Несмотря на влияние средовых факторов, расцвет пиратства нельзя связывать только с ними. Сарды, например, покинули побережье и занялись пастушеством, вместо того чтобы превратить Сардинию в пиратское логово<sup>[53]</sup>. И даже викинги, проживавшие на прибрежной полосе с крайне сложной географией, могли сделать выбор в пользу обычной торговли без морского разбоя.

## *Найти корабль в море*

Для того чтобы стать пиратом, в первую очередь необходимо судно, на котором можно заниматься грабежом и мародерством. Средневековый пиратский «стартап» обычно решал эту проблему, либо устроив мятеж на борту купеческого или военного корабля, либо похитив подходящее и неохраняемое судно, стоящее на якоре. Многие пираты начинали свое дело одним из этих способов. К сожалению, источники, освещающие Средние века, не содержат детальных описаний зарождения пиратских банд – доступная информация, как правило, касается пиратов, уже сделавших себе имя, вроде Клауса Штёртебекера<sup>8</sup>, Годеке Михеля из виталийских братьев и ликеделеров или каперов наподобие Монаха Юстаса или дона Перо Ниньо<sup>9</sup>, которые получили свои суда от уважаемых сеньоров. В дальнейшем мы увидим примеры успешных пиратов, которые начинали карьеру либо с подстрекательства к мятежу, либо с кражи неохраняемого судна, но это, несомненно, происходило и в более ранний период.

Устоявшиеся пиратские банды выбирали определенный тип корабля в зависимости от излюбленных мест промысла. Если это были прибрежные воды недалеко от их собственных баз, использовались легкие и быстрые суда, идеально подходящие для засад; по этой причине ускоки – пираты, рыскавшие по Адриатическому морю в 1500-е годы, – предпочитали сравнительно небольшие галеры, известные как браццере (*brazzere*). Если же охота велась в открытом море, пираты склонялись в пользу мореходных судов – как правило, таких же, как у честных морских купцов. Например, виталийские братья плавали на тех же вездесущих коггах<sup>10</sup>, что и весь Ганзейский союз, но с большей по численности командой и с боевыми надстройками на носу и корме. Так что эти пиратские корабли выглядели в точности как военные суда Ганзы, известные как *Friedeschiffe*, или «мирные корабли». Китайские и японские пираты Восточно-Китайского моря того периода тоже предпочитали использовать переделанные торговые корабли – чаще всего китайские джонки – в силу их распространенности и невинного внешнего вида<sup>[54]</sup>. Для стремительных прибрежных набегов подходили небольшие весельные суда, которые часто превращали в боевые корабли, установив на носу и корме пару боевых башен и увеличив численность команды.

Как только пираты приобретали подходящее судно и выходили в море, им нужно было найти свою цель. До изобретения радара определение местоположения корабля зависело от точки наблюдения. Согласно простой математической формуле, человек ростом 173 см, находящийся на уровне моря, обозревает горизонт примерно на 5 км; если он поднимется на 100-метровый утес, то горизонт расширится примерно до 40 км. В силу дефицита утесов в открытом море альтернативой становилось «воронье гнездо»<sup>11</sup> на главной мачте, которое искусственно увеличивало дальность обзора до 15–25 км в зависимости от высоты мачты. Это означало, что все-таки шанс упустить жертву оставался огорчительно высоким.

Конечно, пираты подтасовывали карты в свою пользу, выбирая удобные места, где можно встретить много кораблей. Они либо активно искали их вдоль основных морских путей, либо устраивали засаду в подходящем укромном месте, чтобы напасть на ничего не подозревающее судно. Иногда для засад использовались даже прежде безопасные порты и их стоянки.

---

<sup>8</sup> Штёртебекер – глава виталийских братьев, годы жизни: 1360–1401. Казнен после победы объединенного флота немецких торговых городов над флотом виталийских братьев. – *Прим. науч. ред.*

<sup>9</sup> Перо Ниньо – крупнейший кастильский приватир, воевавший на стороне Кастилии против Португалии, годы жизни: 1378–1453. – *Прим. науч. ред.*

<sup>10</sup> Когг – средневековое одномачтовое судно с высокими бортами и мощным корпусом, оснащенное прямым парусом, – военный корабль Союза ганзейских городов.

<sup>11</sup> «Воронье гнездо» – исторический морской термин, означающий наблюдательный пост в виде открытой бочки, закрепленной над марсовой площадкой фок-мачты парусного судна, где размещался наблюдатель.

В своих путевых заметках знатный генуэзец XV века Ансельм Адорно рассказывает историю одной такой засады у хорошо известного и прежде считавшегося безопасным порта. В мае 1470 года Адорно направлялся в Святую землю на борту огромного 700-тонного генуэзского корабля, «надежно защищенного орудиями, арбалетами и дротиками... помимо ста десяти вооруженных людей для отражения атак пиратов или турков»<sup>[55]</sup>. По пути судно должно было пришвартоваться в сардинском порту Альгеро, но из-за своих размеров вынуждено было встать на якорь за его пределами; Адорно и его сотоварищи-пилигримы отправились в порт на корабельных баркасах. В самом порту ничего плохого не случилось. Но, когда паломники поплыли назад, внезапно налетели пираты, пытаясь маневрировать между генуэзскими баркасами и «плавучей крепостью». Капитан корабля генуэзцев спас положение решительными ответными мерами: он немедленно приказал команде открыть по пиратам огонь, чтобы не дать им приблизиться, и выслал две лодки с вооруженными людьми, дабы безопасно конвоировать паломников на борт<sup>[56]</sup>. В других случаях экипажу и пассажирам везло меньше: их нередко захватывали, грабили и держали в качестве пленников до тех пор, пока не будет уплачен выкуп<sup>[57]</sup>.

Некоторые пираты, более организованные, старались загодя получить информацию о том, когда корабль с дорогостоящим грузом окажется в определенном месте, – чтобы устроить засаду. К примеру, пираты-ускоки имели наводчиков и информаторов в портах Адриатики и даже в самой Венеции. Как-то раз в сентябре 1586 года венецианское правительство «узнало, что духовный служитель из Лезины, Франческо да Бруцца, шпионит: он не только сообщал ускокам об отплытии каждого корабля, но и подсказывал, где можно найти товары, принадлежащие турецким подданным»<sup>[58]</sup>.

Тем пиратам, которые орудовали в открытых водах, а их корабли находились вдали от берега и были вне зоны видимости, требовалась определенная степень сотрудничества друг с другом. В конце XIII века пираты Аравийского моря, омывающего западное побережье Индии, пытались обнаружить, перехватить и преодолеть оборону торговых судов, большинство из которых держались у берега из соображений безопасности. Известный путешественник Марко Поло вспоминал:

## **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.

## Комментарии

1.

Burnett, *Dangerous Waters*, 224.

2.

Об этом см., напр.: Ritchie, 'Living with Pirates'.

3.

В это время лайнер принадлежал компании Seabourn Cruise Line. В апреле 2015 года судно было продано компании Windstar Cruises и получило новое имя Star Breeze.

4.

См., напр.: Scotland on Sunday, 'Pirates Attack Luxury Cruise Ship', 6 November 2005. См. также: Lehr and Lehmann, 'Somalia: Pirates' New Paradise', 4–5.

5.

Rediker, *Villains of All Nations*, 175.

6.

Тедди Сим критикует этот подход в духе теории «великих людей», который по самой своей природе заслоняет, вероятно, более неприметный опыт менее выдающихся пиратов, которых, скорее всего, большинство. Однако для иллюстративных целей эти истории работают весьма неплохо. См.: Sim, 'Studying Piracy', 5 (note 13).

7.

Mann, *The Sources of Social Power*, vol. 1, 2.

8.

Buzan and Little, *International Systems*, 257.

9.

Курсив мой; 'piracy, n.', OED Online; <http://www.oed.com/view/Entry/144486> (дата обращения: 17.09.2018).

10.

Antony, *Like Froth*, 89.

11.

Kaiser and Calafat, 'Violence, Protection and Commerce', 71–2.

12.

Saxo Grammaticus, *Gesta Danorum*, XIV, 15.5.

13.

Detmar Chronicle, цит. по: Puhle, *Die Vitalienbrüder*, 50.

14.

Там же, 151–2.

**15.**

Поскольку так называемые Hanseresses – архивы Ганзейской лиги, включавшие все отчеты, письма, договоры и т. д., охватывавшие последнее десятилетие XIV века, а значит, и время появления виталийских братьев, погибли в гамбургском Великом пожаре в мае 1842 года, нам остается лишь делать предположения, порой умозрительные.

**16.**

Puhle, Die Vitalienbrüder, 41–2.

**17.**

Гибеллинами (ит. *ghibellini*) именовались сторонники проимперской политической группировки в Италии XII – XIV веков, поддерживавшие императора в борьбе против папы. Согласно «Британской энциклопедии», этот термин происходит от названия местности Wibellingen (город Вайблинген в современной Германии), где находился замок Конрада III Гогенштауфена. Противники гибеллинов были известны как гвельфы – от искаженного имени германской династии Вельфов, которые, будучи заклятыми врагами Гогенштауфенов, находились на стороне папы в противостоянии с императором. См. статью 'Guelf and Ghibelline', <https://www.britannica.com/event/Guelf-and-Ghibelline>.

**18.**

Heers, Barbary Corsairs, 28, 34–5.

**19.**

Там же, 36.

**20.**

Там же, 28–9. См. также: Setton, The Catalans in Greece.

**21.**

Puhle, Die Vitalienbrüder, 33.

**22.**

Там же.

**23.**

Там же, 61–3.

**24.**

Дабы избежать недопонимания, следует заметить, что здесь мы говорим об отдельных монахах странствующих орденов, а не о профессиональных «монахах-воинах», таких как христианские рыцари-тамплиеры, госпитальеры или буддийские сохэй.

**25.**

Burgess, Two Medieval Outlaws, 7–8.

**26.**

Матвей Парижский, цит. по: там же, 34.

**27.**

Hucker, 'Hu Tsung-hsien's Campaign Against Hsu Hai', 280.

**28.**

Там же.

**29.**

Levathes, When China Ruled the Seas, 185.

**30.**

Chin, 'Merchants, Smugglers, and Pirates...', 50–52.

**31.**

О социальном бандитизме см.: Hobsbawm, Bandits.

**32.**

Hedeager, 'From Warrior to Trade Economy', 84.

**33.**

Там же.

**34.**

Foote and Wilson, The Viking Achievement, 229.

**35.**

Цит. по: Bradford, Mediterranean, 361.

**36.**

Abulafia, The Great Sea, 279.

**37.**

Там же.

**38.**

Diaz de Gamez, The Unconquered Knight, 54.

**39.**

О национальностях см.: Abulafia, The Great Sea, 415.

**40.**

Об Умур-паше и цитату из «Дестан д'Умур-паша» см.: Heers, Barbary Corsairs, 48–50.

**41.**

Amirell and Müller, 'Introduction: Persistent Piracy', 4.

**42.**

Meier, Seafarers, 153.

**43.**

Цит. по: Higgins, 'Pirates in Gowns and Caps', 30.

**44.**

Shapinsky, 'Japanese Pirates and Sea Tenure' (unpaginated).

**45.**

Там же.

**46.**

Antony, Like Froth, 30.

**47.**

Turnbull, Pirate of the Far East, 7; Farris, Heavenly Warriors, 242.

**48.**

Wilson, Empire of the Deep, 14.

**49.**

Hobsbawm, Bandits, 27.

**50.**

Об этом см.: Barrett, 'What Caused the Viking Age?'

**51.**

Pryor, Geography, Technology, and War, 99.

**52.**

Цит. по: Gosse, The History of Piracy, 1.

**53.**

Abulafia, The Great Sea, 271, 274.

**54.**

Обширное, всеобъемлющее и авторитетное исследование типов китайских кораблей можно найти в: Needham, Science and Civilisation in China, vol. 4, part 3, 379–699.

**55.**

Adorno, цит. по: Heers, Barbary Corsairs, 33.

**56.**

Там же, 33–4.

**57.**

Там же.

**58.**

Tenenti, Piracy and the Decline of Venice, 5.