



**Сокровища
погибших
кораблей**





**Лев Скрягин
СОКРОВИЩА
ПОГИБШИХ
КОРАБЛЕЙ**



**Издательство
ЦК ВЛКСМ
„Молодая гвардия“
1968**



P2
C45

Художник И. Блюх

Скрягин Лев Николаевич.
СОКРОВИЩА ПОГИБШИХ КОРАБЛЕЙ.
М., «Молодая гвардия», 1968.
144 с., с илл. («Бригантина»).

Редактор С. Митрохина
Худож. редактор Г. Позин
Техн. редактор Р. Грачева

Сдано в набор 22/IV 1968 г. Подписано
к печати 5/VIII 1968 г. А04616. Формат
70×108^{1/32}. Бумага типографская № 2.
Печ. л. 4,5 (усл. 6,3). Уч.-изд. л. 6,5. Ти-
раж 100 000 экз. Цена 20 коп. Т. П.
1967 г., № 244. Заказ 624.

Типография изд-ва ЦК ВЛКСМ «Молодая
гвардия». Москва, А-30, Сущевская, 21.

*Посвящается
Марине Скрягиной*

ПРЕДИСЛОВИЕ

Черный Роджерс, абордаж, флибустьеры... С детства мы носим в себе романтику этих слов, вызывающих ощущение безграничных морских просторов и отчаянных приключений. И вероятно, мало кто задумывается над тем, что флибустьерство, этот, казалось бы, удел детского преклонения перед отвагой «мушкетеров моря» — серьезное историческое явление, имеющее глубокие социальные корни.

В XV—XVI веках Западная Европа вступила в новый этап своего развития — период зарождения капитализма. Одним из главных условий его являлось наличие капиталов, которые можно было бы вложить в растущее производство. Однако их количество было ограниченным: старые методы накопления (эксплуатация зависимого крестьянства, торговля) уже не могли удовлетворить резко выросшие потребности, новые (промышленная прибыль) еще не сформировались. Поэтому зарождавшемуся капитализму были жизненно необходимы особые пути создания капитала, отличающиеся и от прежних феодальных и от будущих капиталистических. И эти новые формы были найдены: среди них одним из главных стал колониальный грабеж вновь открытых земель. Древнейшие цивилизации Азии, Африки и Америки, едва успев познакомиться с европейцами, пали жертвой ненасытной жажды богатств. «Золото искали португальцы на африканском берегу, в Индии, на всем Дальнем Во-

стоке; золото было тем магическим словом, которое гнало испанцев через Атлантический океан; золото — вот чего первым делом требовал белый, как только он ступал на вновь открытый берег» (Ф. Энгельс). И золото широким потоком хлынуло в Европу. Ежегодно несколько тонн золота и десятки тонн серебра доставлялись из испанских колоний в Севилью. За полтора столетия (1503—1660 гг.) испанцы вывезли из Америки около 2 тысяч тонн драгоценных металлов (в пересчете на золото). За одно XVI столетие общее количество бывших в обращении денег в Европе увеличилось вчетверо.

Колониальные захваты резко изменили географию тогдашнего мира. Через моря и океаны, простираясь на тысячи километров, потянулись к метрополии золотonosные артерии. Естественно, что в этих условиях вновь расцвел один из древнейших видов морского промысла — пиратство.

Пиратство XVI—XVIII веков — сложное и далеко не однозначное явление. В среде буканьеров — рыцарей наживы, по локоть обagrивших свои руки в крови, нередко можно было встретить и смельчаков-правдоискателей, вольных рыцарей открытого моря. Однако не личные качества действующих лиц определяли сюжет этой исторической драмы и не они диктовали законы ее развития.

В колониальной политике более других европейских государств преуспели Испания и Португалия, в 1493—1494 годах с помощью римского папы поделившие между собой весь как известный тогда, так и еще не открытый мир; в стороне от легально узаконенного грабежа оказались Англия, Франция, Голландия. Молодая хищная буржуазия этих стран, опираясь на королевскую власть, вступила в открытое соперничество с первыми колониальными державами. И в этой борьбе одним из главных методов стало «государственное» пиратство. Десятки и сотни каперских судов с санкции и при неофициальной под-

держке трона, с капитанами, носившими титулы графов и герцогов, звания адмиралов королевского флота, постоянно бороздили открытое море и скрывались в засадах в ожидании груженых серебром и золотом испанских галеонов. Так происходило «перераспределение» награбленных за океаном богатств, жизненно необходимых европейскому капитализму.

Но у медали была и другая сторона. Издавна протест угнетенных против своих угнетателей выражался в побегах, уходе в далекие места, где не могла достать их рука господина. Мечта о свободных землях, где нет насилия и господского гнета, переходя из поколения в поколение, превращалась в веру в сказочную страну Кокейн и в устах наиболее передовых представителей эпохи находила блестящее литературное выражение в различного рода «Утопиях». Ко времени позднего средневековья помыслы крестьянства стали обретать более реальные очертания и выливаться в форму свободных «мужицких» государств, возникающих на окраинах централизованной Европы (например, ранняя Запорожская Сечь).

Сходные процессы протекали и на колониальных окраинах далеких «Индий». И там в XVII веке стали сколачиваться пестрые по составу вольные республики, ядро которых составляли разорившиеся фермеры и беглые рабы испанских колоний. Эта вольница скоро нашла применение необузданной ярости протеста, сделав грабительский промысел своим основным занятием.

Но это только некоторые из аспектов пиратства, и они, конечно, далеко не исчерпывают всей его сложности. История пиратства еще не написана; на $\frac{4}{5}$ она представляет собой книгу с чистыми листами. Никем не были сосчитаны сокровища пиратов. Несомненно, что в многочисленных легендах о них есть какая-то доля истины, однако не случайно, что находки пиратских кладов — явление исключительной редкости. Эти чуждые

расчету, постоянно рискующие жизнью люди не привыкли думать о завтрашнем дне, и легко добытые богатства так же легко уплывали из их рук. Сведения о сокровищах Моргана, Кида и других пиратских вожаков (так же, как и предания о кладах Стеньки Разина) на протяжении столетий обросли такой фантастической оболочкой, что в них уже невозможно отделить правду от вымысла. Еще трудней найти места погребения пиратских сокровищ. Человеку, посвятившему себя их поискам, приходится рассчитывать на помощь ненадежного, хотя и все-таки сильного, союзника — Случая.

Иначе на первый взгляд обстоит дело с теми богатствами, которые ушли на дно вместе с затонувшими судами. Казалось бы, нетрудно определить и их ценность, а во многих случаях — их координаты, и дело упирается только в технические возможности подъема этих сокровищ. Однако действительность гораздо сложнее, чем это может показаться нетерпеливому кладоискателю.

Во все времена транспортировка драгоценных металлов происходила под покровом строжайшей тайны. Трудно вообразить себе все те уловки, на которые шли владельцы сокровищ, маскируя их переправу. Тайна, как всегда, вызывает пересуды и толки, и эта стоустая молва, искажаясь в передаче, больше мешает, чем помогает искателю подводных кладов. Не легче разыскать следы погибших сокровищ в архивах. Далеко не все сведения исторических документов достойны доверия, и требуются специальные изыскания, которые довольно редко кончаются успехом. Работа осложняется тем, что в большинстве стран подобного рода архивные материалы засекречены и так же недоступны, как и печально известные фонды секретного архива Ватикана.

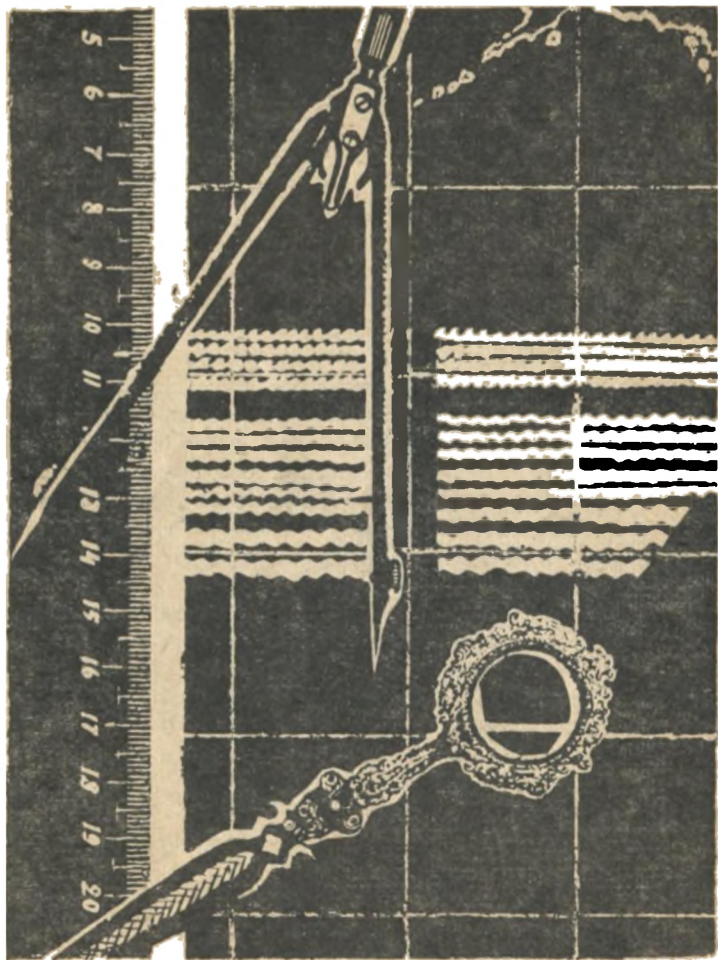
Результаты поисков подводных сокровищ, как правило, не оправдывают тех сил и средств, которые на них затрачиваются.

Лишь редкие, поставленные на широкую ногу экспедиции могут рассчитывать на более-менее серьезный успех. Но это никогда не останавливало подводных кладоискателей. Влекомые романтикой или наживой, сотни и тысячи водолазов и аквалангистов, дельцов или просто случайных людей рискуют своим состоянием, а иногда и жизнью, пытаясь вытащить счастливый билет, но чаще испытывая разочарование. И все же, несмотря на столь безрадостные итоги, подводное кладоискательство имеет большое будущее.

В трюмах затонувших кораблей хранятся многие тонны ценнейших грузов, сами эти суда представляют собой богатый источник металла и других видов сырья, наконец, как показала практика ЭПРОНа, часть кораблей может быть снова использована по назначению. Есть и другая область кладоискательства, имеющая огромные перспективы, — подводная археология. Простой предмет, возвращенный морем через столетия, нередко обладает не меньшей ценностью, чем слиток драгоценного металла. Ладьи викингов и греческие амфоры, произведения искусства различных эпох и народов — это и многое другое, порой недоступное даже фантазии, ждет на морском дне своего часа.

О пиратах и их сокровищах, о морских трагедиях и многовековой истории поисков подводных богатств; о том, как редко и неохотно отдает море свою добычу или, наоборот, вдруг щедро вознаграждает случайного счастливца — обо всем этом прочтет читатель на следующих страницах. В нашей литературе не столь уж часты подобные книги, и я уверен, что эта будет принята с заслуженным интересом.

Кандидат исторических наук
В. Самаркин





CANADA

UNITED
STATES

Montreal



MEXICO

Cocos

EQUATEUR

PERU

BRÉSIL

Frio Grande

URUGUAY

ГЛАВА I



•ЗОЛОТОЙ
ТРЕУГОЛЬНИК•

Возьмите карту западного полушария. От Монреаля на юго-восток проведите прямую линию до мыса Кабо-Фрио, расположенного у восточной оконечности Южной Америки. Затем соедините Кабо-Фрио с островом Кокос в Тихом океане, близ Панамы, и проведите еще одну линию — от Кокоса до Монреаля. На карте появится треугольник.

Зарубежные археологи и историки называют его «Золотым треугольником», или «Треугольником сокровищ». Рассказ о нем лучше всего начать с исторического экскурса во времена открытия Нового Света.

Все началось с Колумба...

Открытие и завоевание стран Нового Света — одна из наиболее трагичных и кровавых страниц мировой истории.

В 1492 году Христофор Колумб открыл неизвестные земли — Багамские острова, Кубу и Эспаньолу, названную позже Санто-Доминго и затем переименованную в Гаити.

Вдохновенные рассказы Колумба и его спутников об изобилии золота и жемчуга в открытых ими странах воспламенили воображение разорившихся испанских дворян, купцов и разного рода искателей приключений. Многие из них подались в конкистадоры¹. В 1495 году испанское правительство нарушило

¹ Конкистадоры (буквально «завоеватели») — так назывались испанские дворяне, получившие разрешение от правительства на захват заморских территорий во имя испанской короны с обязательством делиться добычей с казной. Чаще всего конкистадорами становились разорившиеся идальго, стремившиеся разбогатеть за счет жестокого грабежа «туземцев», которых они затем обращали в христианство. «Золото, — писал Энгельс, — было тем магическим словом, которое гнало испан-

договор с Колумбом и разрешило всем кастильским подданным переселяться в заморские земли с обязательством неукоснительно пополнять королевскую казну двумя третями добытых сокровищ.

Испанские конкистадоры Эрнандо Кортес, Франсиско Писарро, Диего де Альмагро, Педро де Вальдивия, Франсиско де Орельяна и многие другие авантюристы устремились в глубь открытого материка на поиски легендарной страны золота — Эльдорадо. Закованные в латы, изрыгающие огонь из кремневых ружей, восседающие на лошадях, дотоле неизвестных в Новом Свете, испанцы внушали панический ужас аборигенам, нещадно грабили коренных жителей Америки, истребляя их десятками и сотнями тысяч.

На американском материке — в Мексике, Панаме, Перу и Чили завоеватели обнаружили баснословно богатые залежи золота и серебра. Здесь взорам нищих идальго явились такие сокровища, которые им даже и не снились. Например, когда Кортес в 1519 году высадился в Вера-Крус, индейцы, помимо множества золотых и серебряных украшений, преподнесли ему в дар два золотых блюда величиной с колесо телеги...

Страсть к наживе заставила испанцев преодолеть неприступные горы, непроходимые джунгли и болота Южной Америки. Они не останавливались ни перед чем. По своим масштабам эта золотая лихорадка превзошла все последующие — калифорнийскую лихорадку 1849 года, австралийскую — 1852, трансваальскую — 1885 и клондайкскую — 1896 года.

С начала XVI века на протяжении почти трехсот лет сокро-

цев через Атлантический океан». Современник эпохи завоевания епископ Б. Лас-Касас так охарактеризовал испанских конкистадоров: «Они шли с крестом в руке и ненасытной жаждой золота в сердце».

вища Нового Света полноводной рекой текли в Испанию. Вот некоторые цифры.

Только с 1521 по 1530 год, когда Кортес завоевал Мексику, испанцы вывезли в свою метрополию около 5 тысяч килограммов золота. В следующее десятилетие, когда Писарро покорил империю инков, в Испанию было отправлено четырнадцать с половиной тонн золота и восемьдесят шесть тонн серебра. Прошло еще десять лет, Вальдивия покорил Чили — и золотой запас испанского двора увеличился на 25 тонн, а серебряный — на 178. Очередное десятилетие — настоящий апофеоз в кровавом ограблении целого материка: за это время из Нового Света уплыло в «добрую старую Европу» еще 42 620 килограммов золота и 303 120 килограммов серебра!

Основным местом добычи серебра были копи горы Потоси (Боливия). За каких-нибудь 50 лет эти поистине «золотые» серебряные рудники дали Испании 7175 тонн высокосортного серебра.

А как же перевозились награбленные ценности из Америки в Европу?

Армады серебряные и золотые

Выкачивая несметные богатства из американских недр, испанцы одновременно ввели строжайшую монополию на торговлю с Новым Светом. Право на торговые сношения с американскими колонизаторами имел всего один испанский порт — Севилья. В «Новой Испании» этой привилегией пользовались лишь две гавани—Вера-Крус в Мексике и Портобельо на атлантическом побережье Панамского перешейка. Сложился своеобразный ритуал ежегодного ограбления американского материка.

На протяжении двух столетий, с 1550 по 1750 год, каждую

весну из Испании в Новый Свет отправлялось две флотилии. Они состояли из нескольких десятков галеонов, охраняемых многопушечными боевыми кораблями. Галеоны были загружены продовольствием и товарами для продажи в колониях.

Первая флотилия, носившая официальное название «Серебряный флот», совершив трансатлантический переход, шла вдоль цепочки Больших Антильских островов, оставляя к северу Порто-Рико, Эспаньолу и Кубу. Портом ее назначения был Вера-Крус. Здесь галеоны, разгрузившись, принимали в свои трюмы серебро и медь рудников Мексики, табак, индиго, кошениль и сахар.

Вторая флотилия, именовавшаяся «Золотым флотом», пройдя Малые Антильские острова и обогнув остров Гренада, шла вдоль северного берега Южной Америки на запад, в Картажену, расположенную на побережье нынешней Колумбии.

Когда «Золотой флот» появлялся в пределах видимости порта Риоача у подножия горы Маракайбо, в Перу тут же снаряжали гонцов. Драгоценный металл знаменитых перуанских копей доставлялся по суше в порт Кальяо, а оттуда морем на тихоокеанский берег Панамы. Здесь золото выгружали на берег, пересчитывали, регистрировали и грузили на мулов. Вьючные обозы, преодолев трудный Панамский перевал, доставляли ценности в атлантический порт Панамы — Портовельо. Вся эта сложная процедура занимала два месяца. Тем временем корабли разгружались в Картажене и шли в Портовельо. Погрузка ценностей занимала еще один месяц. Помимо золота и серебра, трюмы галеонов набивали табаком, индиго, сахаром. Выйдя из Портовельо, флотилия иногда заходила еще раз в Картажену, чтобы принять дополнительный груз — золото и изумруды из копей острова Гренада. Затем эскадра следовала в Гавану, где должна была встретиться с «Серебряным флотом», прибывшим на Кубу из Вера-Крус.

Начиналось самое главное и самое трудное в этой ежегодной «золотой» и «серебряной» эпопее — обратный путь к берегам Испании. В назначенный губернатором острова день обе флотилии снимались с якоря и выходили в открытый океан: либо через Наветренный проход (между Кубой и островом Эспаньола), либо через опасный своими многочисленными рифами Флоридский пролив. Далее, попав в поток Гольфстрима, галеоны шли на север вдоль восточного берега Северной Америки и на широте мыса Гаттерас брали курс на Севилью.

Увы, далеко не всем галеонам удавалось благополучно достичь обетованных берегов родной Испании. Более того, не всем суждено было выйти даже из Карибского моря на просторы Атлантики. Очень часто суда становились жертвами знаменитых вест-индских ураганов. Да, в Карибском море испанцам пришлось не раз познать тяжесть кораблекрушения! И не только стихии властвовали над мореплавателями. В те далекие времена даже опытные мореходы допускали при управлении кораблями грубые, а порой непоправимые ошибки. Особенно трудно было точно измерить время. Без этого невозможно сколько-нибудь сносно определять долготу места и, следовательно, свое местоположение в океане. Компас, астролябия, таблица склонения солнца и очень неточная карта составляли единственные средства судоводителя XVI века. Без хронометров, без какого-либо точного навигационного оборудования утлые суденышки то дрейфовали «без руля и без ветрил», то носились по вздыбленным громадам волн.

О сомнительной достоверности морских карт того времени говорить не приходится. Сейчас они вызывают у нас просто недоумение.

Не сразу испанцы постигли премудрость господствующих в водах Нового Света течений, не сразу нанесли на свои карты

опасные рифы, банки и отмели Карибского моря. Изучение района плавания досталось им слишком дорогой ценой. Ведь галеоны «Золотого флота» были самыми «дорогими» судами, когда-либо бороздившими моря и океаны. Как ни парадоксально, но они были и самыми немореходными кораблями в истории мирового судостроения!

Известно, что безопасность плавания судна во многом зависит от его формы и так называемых мореходных качеств, определяющих его способность находиться в любую погоду в открытом море. К ним относятся: плавучесть, остойчивость, непотопляемость, ходкость и маневренность. Испанские галеоны были громоздкими, неуклюжими и малоостойчивыми. В основном они плавали с попутным ветром. При этом волны ударялись в корму, так что ее приходилось делать очень высокой. Но с увеличением размеров кормовой надстройки снижалась остойчивость.

Водоизмещение галеонов обычно не превышало 700 тонн. При этом длина киля составляла 30 метров, длина же всего судна над водой равнялась 50 метрам, ширина — 15, высота борта от киля до поручней — около 10 метров. Главная из трех мачт возвышалась над палубой на 37 метров, а ее нижняя рея имела длину 32 метра. Помимо трех, а иногда четырех сплошных палуб, галеоны имели две платформы в кормовой надстройке.

Со временем размеры галеонов увеличивались. В 1762 году испанцы построили гигантский галеон «Сантисима Тринидад», водоизмещением 2000 тонн. Осадка этого корабля равнялась 10 метрам. Это осадка современного морского судна.

Теперь несколько слов о тех, от кого прежде всего зависит успех любого плавания, — о капитанах. Если даже опытные морские волки не всегда могли одолеть ревущие стихии, то что же говорить о высокородных «донах», которые станови-

лись капитанами лишь в силу благородного происхождения и чаще всего ни аза не смыслили в морском деле. Вельможе королевских кровей или отпрыску богатой придворной семьи, не желавшему отправляться за океан в должности рядового офицера, ничего не стоило испросить у королевского двора почетное звание капитана галеона. Бездарность такого рода командиров обходилась испанской короне в круглую сумму.

Обычно уже на подходе к экваториальным водам состояние многих галеонов, изрядно потрепанных штормами, было весьма плачевным. А в тропиках корпуса кораблей постоянно разъедал грозный «teredo navalis» — корабельный червь-древоточец. Не было ничего удивительного в том, что «золотые» и «серебряные» корабли тонули каждый год.

В испанских архивах сохранились документы так называемого «Торгового дома в Севилье». Помимо записей о количестве вывезенного из Нового Света в метрополию золота и серебра, в них есть названия сотен не дошедших до Севильи кораблей.

Сейчас достоверно известно, что подлинными кладбищами испанских галеонов в Карибском море являются берега Багамских островов, Восточные рифы Флорида-Ки, Восточные барьерные рифы Бермудских островов, отмели мыса Фир и мыса Гаттерас. Кстати, в зыбучих песках мыса Гаттерас покоятся не только галеоны, но и множество современных океанских судов.

Пират ее королевского величества

Впрочем, тропические ураганы и коварные рифы Карибского моря — далеко не главные препятствия на путях галеонов. Был более опасный враг, и он не оставлял в покое «Золотой

флот» ни на единое мгновение, вселяя ужас в сердца мореплавателей. Пираты — вот кто сотрясал основы могущества испанского королевства.

Слухи о фантастических богатствах, которые потекли в Европу из Нового Света, возбудили зависть многих монархов Европы. Первым не выдержал французский король Франциск I. С его ведома и при его покровительстве в Карибское море вторглись французские пираты. Они совершили несколько смелых налетов на гавани Эспаньолы, Ямайки и Кубы.

Пират-флорентиец на французской службе — Джованни да Верраццано был хорошо известен своими грабежами испанцам. Они называли его Хуаном Флорином. Это он перехватил первые два галеона с золотом и другими сокровищами, отнятые Кортесом у последних вождей ацтеков и инков — Монтекумы и Куатемока. «Это был, — пишет один французский историк, — груз, превосходивший по своей ценности все, что до того времени перевозилось по воде... Пираты захватили изумруд величиной с кулак, ограненный в виде правильной пирамиды, золотые маски, украшенные золотом облачения жрецов, огромную серебряную змею, одежды из разноцветных птичьих перьев, столь искусной работы, что казалось, будто они скроены из тончайшего шелка, тысячи золотых пластин, и множество предметов огромной художественной ценности».

Между тем не дремала и Англия. Могущественную морскую державу уже не устраивала открытая контрабандная торговля с колониями Испании. «Королевские пираты» начали совершать отчаянно смелые налеты на испанские гавани и форты, разбросанные вдоль побережья Центральной и Южной Америки. Несколько галеонов, нагруженных ценностями, стали добычей английских «джентльменов удачи». К середине XVI века пиратство в Карибском море достигло таких масштабов, что испанцы вынуждены были конвоировать не только караваны «золотого

и «серебряного» флотов, но и защищать гавани и форты. Английские пиратские экспедиции наносили Испании громадный ущерб, исчислявшийся ежегодной суммой до трех миллионов золотых дукатов.

Основателем этого романтического промысла был пират Фрэнсис Дрейк — фигура, ставшая в Англии легендарной. Он был сыном бедного деревенского священника, имевшего приход в графстве Девоншир. Отец Фрэнсиса, обремененный многодетной семьей, вынужден был избрать для своего отпрыска морскую профессию и определил его юнгой на небольшой корабль, который совершал торговые рейсы из Англии в Голландию.

Настойчивый и расчетливый Дрейк быстро приобрел необходимые для моряка теоретические и практические знания по навигации и астрономии. Хозяин корабля, на котором плавал Дрейк, настолько полюбил молодого способного матроса, что, умирая, завещал ему свое судно. Выгодно продав посудину и добавив свои сбережения, Дрейк купил большой корабль и предпринял несколько прибыльных рейсов в Гвинею. Однажды на него напали испанцы и отняли корабль. Дрейк был разорен и поклялся отомстить им.

Боевое крещение Фрэнсис Дрейк получил в 1568 году, командуя небольшим боевым кораблем в эскадре известного английского адмирала, работоторговца и «королевского пирата» Джона Хаукинса. Адмирал командовал экспедицией по захвату испанских городов в Центральной Америке, чтобы беспешлинно вести торговлю неграми с испанскими же плантаторами. Набег этот кончился плачевно: пять кораблей попали в руки испанцев, и лишь корабль, которым командовал Дрейк, вернулся в Англию.

Начиная с 1572 года Дрейк совершил несколько плаваний к берегам Южной Америки, ограбил города Вера-Крус и Номбре-де-Диос, захватив большую добычу. Смелые пиратские на-

беги на города, абордажные схватки с хорошо вооруженными испанскими кораблями, подавление восстания в Ирландии — все эти деяния создали ему в Англии такую славу, что он был удостоен милости быть представленным самой королеве Елизавете. Фрэнсис Дрейк изложил ее королевскому высочеству свой план грабежа западных берегов Южной Америки. Королева отнеслась к задуманному предприятию благосклонно. После аудиенции Дрейк был произведен в адмиралы и получил пять кораблей с экипажем из ста шестидесяти отборных матросов.

15 ноября 1577 года началось беспрецедентное плавание «королевско-пиратской экспедиции». Поскольку пайщиками разбойного дела были сама королева и знатные вельможи английского двора, от Дрейка потребовали, чтобы пират хранил в тайне их имена в случае, если дело кончится провалом.

Основной целью новоявленного адмирала был грабеж тихоокеанских городов Южной Америки. С этой задачей он справился блестяще, хотя и потерял в бесчисленных битвах четыре корабля. Более того: помимо всемирной славы «железного пирата», Фрэнсис Дрейк получил признание как великий мореплаватель. Он совершил второе после Магеллана кругосветное плавание, впервые обогнул Огненную Землю, открыл группу островов у мыса Горн, на месте предполагавшегося материка. На оставшемся корабле «Голден Хинд» («Золотая Лань») пиратский капитан проделал путь, который тщетно искал Колумб и который за семьдесят лет до этого стал роковым для Магеллана...

Появление «Голден Хинд» у беззащитных гаваней тихоокеанского побережья Испанской Америки можно сравнить с вторжением лисы в открытый курятник. Ограбив Вальпараисо, Дрейк обогнул мыс Горн и поплыл на север вдоль западного берега Южной Америки. Здесь его молодчики разорили порт Арику, что расположен на нынешней границе между Перу и Чили.

Рассказывают, что когда предприимчивый пират появился

близ Кальяо, он увидел на рейде целых тридцать испанских судов. И все же Дрейк рискнул: его корабль вошел в гавань и простоял среди врагов всю ночь. Испанские моряки громко рассуждали о «золотых галеонах», недавно ушедших с ценным грузом в сторону Панамского перешейка. Среди них был королевский галеон «Какафуэго», по словам испанских моряков, буквально «перегруженный сокровищами». Все остальное происходило как в современном «пиратском» фильме. Дрейк немедленно снялся с якоря и устремился в погоню. Быстрая на ходу «Золотая Лань» догнала галеон у берегов Эквадора. «Какафуэго» был взят на абордаж. Когда изумленный шкипер робко спросил, объявлена ли война между Англией и Испанией, Дрейк без смущения ответил, что в свое время испанцы отняли у него корабль и что он-де теперь возмещает убытки.

«На следующее утро начался осмотр и подсчет, длившийся шесть дней... Мы нашли здесь драгоценные камни, тринадцать ящиков серебряной монеты, восемьдесят фунтов золота, двадцать шесть бочек нечekanенного серебра... В исходе шестого дня мы простились и расстались с хозяином судна: он, несколько облегченный, — пишет один из спутников Дрейка, — поспешил в Панаму, а мы — в открытое море».

Но «Золотая Лань», которой предстояло еще очень длинное плавание, была перегружена ценным металлом, и это хорошо знал расчетливый Дрейк. Здравый смысл взял верх: сорок пять тонн нечekanенного серебра полетело за борт... Это произошло близ острова, который Дрейк назвал в честь ценного металла Ла Плата.

Фрэнсис Дрейк совершил еще несколько более или менее удачных набегов на побережья Мексики. Наконец ему стало известно, что испанцы готовят против него карательную экспедицию. Не дожидаясь встречи с противником, он почел за благо вернуться в Англию. В конце сентября 1580 года «Золотая Лань»,

пройдя Тихий и Индийский океаны, обогнув мыс Доброй Надежды, подошла к берегам туманного Альбиона. У Плимута Дрейк остановил рыбацкое судно и спросил у капитана: «Королева жива и здравствует?» Получив утвердительный ответ, пират ввел «Золотую Лань» на плимутский рейд. Дрейк отлично понимал, что сменись в Англии за время его плавания власть, болтаться ему на рее военного корабля в «Доке казней». Испанцы уже давно требовали у Англии его голову. Ведь эти две страны в то время находились в состоянии мира, и деятельность Дрейка нельзя было расценивать иначе как обыкновенное пиратство.

Через некоторое время в Плимут из Лондона явился королевский гонец и приказал Дрейку прибыть со своим кораблем в устье Темзы — в Дартфорд. Королева изволила собственноручно подняться на борт «Золотой Лани», с жадностью выслушала подробный отчет о плавании, а затем устроила на корабле для команды грандиозный банкет и в торжественной обстановке возвела пирата в звание рыцаря.

Между тем испанский посланник в Лондоне требовал справедливого наказания Дрейка и возмещения убытков за учиненный им грабеж городов и галеонов. Но Елизавета приказала ответить испанцу, что все ценности будут храниться в королевской сокровищнице до тех пор, пока Англия и Испания не произведут «расчет по взаимным претензиям». А для описи и опечатания награбленного «рыцарем» имущества королева послала чиновника с наказом, чтобы он дал Дрейку возможность «привести все в порядок». Пират, по его собственному заявлению, «видел желание ее величества, чтобы точные цифры не были известны ни одной живой душе». Вот почему до сих пор никто не может точно сказать, каковы были действительные размеры добычи. Некоторые английские историки полагают, что стоимость сокровищ, «подаренных» Дрейком королеве, составляет один миллион фунтов стерлингов по современному курсу. Достовер-

но известно одно: испанское золото никогда не вернулось в руки испанцев. Часть сокровищ и поныне выставлена на обозрение в замке-музее Тауэр. Среди них хранится королевская корона с крупным бриллиантом, который Дрейк преподнес королеве Елизавете на борту своего корабля.

Флибустьеры острова Черепахи

Пиратский рейд Дрейка открыл для английских кораблей морские пути, известные ранее только испанцам и португальцам. К тихоокеанским берегам Южной Америки потянулись другие «королевские пираты» — Томас Кэвендиш, Уолтер Рейлей, Уильям Дампир и другие. После гибели «Непобедимой армады» морское могущество Испании было окончательно подорвано. Англия, Франция и Голландия обосновались у «золотых ворот» испанской Америки. Они захватили ряд островов в Малом Антильском архипелаге. В сороковых годах XVII века Испания потеряла Эспаньолу, которая оказалась под властью французов; в 1655 году — Ямайку, завоеванную англичанами, и несколько позже — остров Кюрасао, где поселились голландцы.

Но Испания по-прежнему продолжала вывозить из своих колоний золото, серебро и драгоценные камни. По-прежнему «Золотой флот» доставлял в Севилью богатства Нового Света, которые из королевских сокровищниц уходили за границу в обмен на предметы роскоши, рассеиваясь по всей Европе. Теперь уже на смену «королевским пиратам», типа Дрейка, пришли буканиры и флибустьеры в Карибском море.

История мореплавания знает грабителей морских дорог разного рода: корсаров, каперов, буканиров и флибустьеров. В принципе всех их можно назвать пиратами. Однако между ними есть разница.

Корсарами называли жителей Берберийского берега Африки — турок, арабов и мавров, которые занимались грабежом европейских судов со времен средневековья до начала XIX века. Свои набеги они совершали обычно в тихие, безветренные ночи или неожиданно выскакивая из-за мысов и островов на своих парусно-гребных судах, которые именовались бригантинами (от французского слова «brigand» — разбойник). Маленькие низкобортные бригантины корсаров не следует путать с теми безвесельными парусниками, которые появились позже и представляли собой небольшие бриги (в этом случае «бригантина» — уменьшительное от слова «бриг»).

Корсары в отличие от других европейских пиратов были менее кровожадными и не убивали людей, а брали их в плен и продавали на невольничьих рынках Египта, Туниса, Алжира и Турции.

Каперы или приватиры, — это частные судовладельцы, которые получали во время войны от своих правительств патенты на право уничтожения и захвата торговых кораблей противника. Возникнув в средние века, каперство достигло особого развития в XVII—XVIII столетиях, когда создались целые объединения для эксплуатации этого выгодного промысла. Каперы нападали и на нейтральные суда и суда своей нации, а когда оканчивались войны, они нередко превращались в обычных пиратов. Недаром многие командиры военных кораблей не признавали никаких каперских патентов и вешали пленных приватилов на ноках рей так же, как и пиратов.

Как уже было сказано, в Карибском море на смену «королевским пиратам» пришли буканиры и флибустьеры. Происхождение этих морских разбойников весьма любопытно.

Коренные жители Эспаньолы — индейцы к началу XVII века не в силах были вынести жестокий гнет испанского владычества. Бесчеловечное отношение и беспощадная эксплуатация

привели к тому, что почти все индейцы покинули свой остров и разбрелись по разным уголкам Центральной Америки. Они бросили свои жилища и скот — коров и свиней. Оставшиеся без присмотра животные одичали и расплодились в великом множестве.

Вскоре на Эспаньолу, как на «землю обетованную», стали стекаться со всех концов Нового и Старого Света гонимые и отверженные — беглые матросы, преступники, жертвы религиозных гонений, потерпевшие кораблекрушения. Основным занятием этих пришлых людей стало скотоводство. У оставшихся на острове индейцев они научились заготавливать мясо крупного рогатого скота впрок без применения соли — продукта в те времена редкого и дорогого. Мясо разрезали на узкие длинные куски и обжаривали на медленном огне, в который добавляли кости и шкуры убитых животных. Очаг, на котором таким способом коптили мясо, индейцы называли «букан», и вскоре заселившие остров охотники стали величать себя буканирами.

Испанские законы, запрещавшие какую-либо торговлю с иностранцами на территории колоний Нового Света и даже торговлю между самими колониями, породили в Карибском море оживленную контрабанду. Ее развитию на Больших Антильских островах способствовали буканиры: они снабжали «неофициальных купцов» отличным копченым мясом, за которое получали ножи, ружья, свинец и порох. Торговля с буканирами была выгодна противникам Испании. Испанцы неоднократно пытались выселить с Эспаньолы незваных пришельцев, подрывавших монополию их торговли. После посещения в 1639 году острова одним карательным отрядом испанцев буканиры покинули Эспаньолу, перебравшись на соседний остров Тортуга.

Тортуга по-испански означает «черепаша». Этот небольшой остров, длиной восемь и шириной всего две мили, расположен к северу от Эспаньолы со стороны Наветренного прохода. Гово-

рят, что если на Тортугу смотреть с берега Эспаньолы, то она кажется гигантской морской черепахой, выплывшей отдохнуть на поверхность океана. За это сходство испанцы и назвали остров таким странным именем. Со стороны открытого моря берега Тортуги скалисты и круты, а со стороны узкого пролива, отделяющего остров от Эспаньолы, есть одна небольшая, но очень удобная бухта.

Для угнетенного и обездоленного люда, которому был ненавистен колониальный режим, Тортуга стала символом свободы и надежд. Сюда продолжали стекаться беглые английские, французские и голландские матросы, рабы с вест-индских сахарных и табачных плантаций. Среди колонистов острова не существовало ни расового, ни религиозного различия — все были равны. Ненависть к поработителям сплотила их в крепкий единый союз. Чтобы защитить свою независимость, колонисты Тортуги создали свое войско, флот и казну. Островом управлял совет старейшин из опытных мастеров пиратского промысла, нашедших на Тортуге надежное укрытие.

Вскоре маленькое государство охотников и скотоводов превратилось в вотчину морских разбойников. Основным занятием буганиров стало не скотоводство и охота на Эспаньоле, которая с ее богатыми пастбищами все еще оставалась их главной производственной базой, а грабеж «Золотого флота» Испании.

Со временем обитатели Тортуги все чаще стали величать себя флибустьерами. Это название произошло от голландского слова «vrijpouter», что означает «пират». Английская часть населения Тортуги уловила в его звучании слова «FREE» — свободный, «Booter» — грабитель. Образовалось новое английское слово «Freebooter» — фрибутер — «свободный грабитель». Колонисты — выходцы из Франции переделали «фрибутер» в «Flibustier», и в таком виде слово дожило до наших дней.

Вообще свободолюбивые и гордые жители Тортуги не счи-

тали себя пиратами в обычном понимании этого слова и всячески старались это подчеркнуть. Пиратами они были только по отношению к ненавистным им испанцам. Англия, Франция и Голландия неизменно оказывали вожакам Тортуги свое покровительство. Корабли флибустьеров всегда могли найти в случае неудачи спасительное убежище в гаванях британских Ямайки и Багам, французской Мартиники или западной части Эспаньолы (она стала французской с 1640 года). Флибустьеры гордились правом называться союзниками врагов Испании. И англичанам, и французам, и голландцам такой союз был весьма выгоден: помимо того, что им перепадала часть барышей от налетов на вражеские галеоны, они чужими руками наносили чувствительные удары испанской короне.

Географическое положение Тортуги облегчало флибустьерам атаки на «Золотой флот». Наветренный проход — океанские ворота Кубы в Атлантику. Огромные морские караваны испанцев растягивались в пути на многие мили. Флибустьеры этим пользовались и нападали на отставшие от конвоя корабли на своих быстроходных бригантинах, корветах и барках.

Их бригантины представляли собой небольшие двухмачтовые суда с прямыми, как у брига, парусами на первой мачте и косыми, как у шхуны,—на второй. В отличие от обычных корветов англичан, французов и голландцев корветы флибустьеров несли вместо трех две мачты с прямыми парусами. Барки — одномачтовые суда с косым парусом — были самыми малыми кораблями морских разбойников Тортуги и не имели ничего общего с тем, что понимают под этим названием моряки теперь.

Тяжелые многопушечные громадины галеонов были почти беспомощны в бою с легкими и маневренными бригантинами, корветами и барками. Больше четырнадцати пушек флибустьеры на свои корабли никогда не ставили: в основном расчет делался на мушкеты и искусство абордажного боя.

Самыми выдающимися вожаками флибустьеров Тортуги были Легран, Эдвард Мэнсфилд, Олоннэ, Генри Морган, Джон Коксон, Джон Кук и Эдвард Дэвис. Под их руководством организовывались систематические нападения на испанские галеоны, форты и гавани испанских колоний в Новом Свете. Наибольший ущерб нанес Испании Генри Морган¹, избранный вожаком в 1667 году. Его деяния по своей дерзости и масштабам превосходили все предприятия его предшественников. Мелкие грабежи были ему не по сердцу — он вел крупную и почти всегда беспроигрышную игру. В отличие от своих собратьев по разбою Морган в качестве опорной базы избрал не Тортугу, а Ямайку.

В 1668 году он буквально разорил гавани Портобельо и Макайкабо. В 1671 году Генри Морган по примеру Фрэнсиса Дрейка высадился на восточном берегу Панамского перешейка, добрался до Панамы, сжег этот город и с грузом награбленного золота возвратился на корабли. За шесть лет он ограбил двадцать два города, двадцать пять селений и 250 судов!

Морган был смел, решителен, обладал железной волей и огромной выдержкой. Но вместе с тем это был самый жестокий, самый бесчеловечный вожак в истории флибустьеров. О нем рассказывается в книге «Буканиры Америки», изданной в Амстердаме в 1679 году. Ее автором был Иохан Эксвелелин — фламандский врач, который несколько лет служил у Моргана хирургом. По словам Эксвелелина, Генри Морган «самый жестокий тиран и вероломный человек, который когда-либо был рожден женщиной».

¹ Существует версия, что от пирата Генри Моргана ведет свое происхождение знаменитая династия капиталистических магнатов Америки — Морганов.

За свои воровские подвиги король флибустьеров получил от английского короля дворянское звание и пост вице-губернатора Ямайки.

Но дни республики флибустьеров были сочтены. Англия, наконец, поняла, что такой союзник, как «вольница Тортуги», ей невыгоден. Ходили слухи, что рабы на английских плантациях тайно получают от флибустьеров оружие. Опасность восстаний на Барбаросе и Ямайке превысила те выгоды, которые получали британские наместники за выдачу патентов жителям Тортуги на право действий против испанцев в открытом море. Да и сельское хозяйство английских колоний в Карибском море начало приходить в упадок: на островах процветали лишь таверны, притоны и игорные дома, где в пьяном угаре флибустьеры прожигали отнятое у испанцев золото.

В 1697 году флибустьеры приняли участие во французской военной экспедиции в Картагену. Во время дележа добычи их доля показалась им недостаточной: подняв мятеж против командования экспедиции, они самовольно вернулись в разоренный город и учинили новый грабеж. После этого Франция объявила флибустьеров вне закона. Вскоре то же самое сделала и Англия. Флибустьеры превратились в обычных пиратов, покинули острова Тортугу, Эспаньолу и Ямайку, разбились на группы и стали грабить уже не только испанские корабли, но и нападать без разбора на любые купеческие суда — английские, французские, голландские, датские и немецкие. Вплоть до середины XIX столетия потомки бывших охотников и скотоводов оставались бичом торгового мореплавания в Карибском море. Их корабли нередко выходили на просторы Атлантики, появлялись даже у берегов Европы, Африки и Азии.

Вот какие исторические события со времен Колумба до конца XVII века происходили в Карибском море — центре «Золотого треугольника».

Мак-Ки находит слитки серебра

Говорят, что кладоискательство — исконная страсть человечества. В незапамятные времена на тропу искателей ценностей выходили и принцы и нищие. Одни бредили золотом, якобы покоящимся в могилах Чингисхана, Аларика — короля готов, Аттилы — вождя гуннов. Другие занимались вскрытием захоронений египетских фараонов, ломали стены церквей и соборов средневековой Европы. Те, кто не верил в успех найти клад на суше, шел по следам морских катастроф, пытаясь вернуть ценности, отнятые у людей морем.

Огромный риск, опасности и приключения, с которыми сталкивались охотники за затонувшими сокровищами, окружали их деятельность романтикой и таинственностью. А творчество целой плеяды представителей приключенческого жанра — капитана Мариетта, Купера, Стивенсона, Саббатини — будоражило идеями кладоискательства даже самые трезвые умы.

Но не так-то легко было покорить океанские глубины. Лишь в середине прошлого века человеку удалось проникнуть под воду на каких-нибудь пятьдесят метров. Поэтому все сокровища, которые оказывались на большей глубине, становились для него практически недоступными. Судьба затонувших богатств всецело зависела от профессиональных водсладов, от дорогостоящих подводных экспедиций. На протяжении нескольких столетий кладоискательство на море было уделом одиночек.

Когда после второй мировой войны человечество изобрело акваланг, оно вряд ли подозревало, что этот простой и удобный прибор станет главной причиной очередной «золотой лихорадки», на этот раз в глубинах моря. За последние двадцать лет выросла и продолжает непрерывно пополняться многотысячная армия искателей удачи. Каждый, кто знает, как пользо-

ваться аквалангом, без особого труда освоит глубину десять-двадцать метров. Хорошо тренированный ныряльщик свободно достигает сорока-пятидесяти метров, а отдельные аквалангисты-профессионалы уже оставили позади стометровую глубину. Час-полтора невесомости в мире чудес — вряд ли найдется человек, который откажется от подобного удовольствия. И вот тут-то и энтузиасты подводных прогулок, и кинолюбители, и охотники с подводным ружьем вспомнили, что на дне океанов и морей лежат не только морские звезды и кораллы. Началась эпоха непрерывных находок. Сначала обнаруживали древние якоря, пушки, балластные камни, остатки старинных судов, даже целые, хорошо сохранившиеся корпуса древних кораблей. Потом было сделано, причем совершенно случайно, несколько находок ценного металла в виде золотых монет и слитков серебра. Самые интересные находки были сделаны в «Золотом треугольнике».

Так, например, в мае 1949 года американец Мак-Ки, проводя свой отпуск на побережье Флориды, занимался подводной киносъемкой близ рифов Ки-Ларго. Плавая с аквалангом, он на глубине двадцати метров обнаружил обломки старинного корабля. Среди груды лежащих на дне балластных камней, которые покоились между обросшими кораллами бортами утонувших судов, он нашел восемнадцать пушек, якорь и три тяжелых продолговатых бруска. Найденные бруски оказались слитками чистого серебра, покрытого толстым налетом. На каждом бруске стояло клеймо «NATA». Любитель-аквалангист привез свою находку в Вашингтон, в исторический музей «Смисонианс Инститьюшн». Специалисты определили, что «NATA» — это клеймо одного древнего серебряного рудника в Панаме, а найденный Мак-Ки корабль — старинный испанский галеон. Слитки были оценены в 2200 долларов. Один слиток, наиболее хорошо сохранившийся, музей купил у Мак-Ки для экспозиции.

Американские историки высказали мнение о том, что Мак-Ки нашел останки одного из четырнадцати галеонов «Золотого флота», которые погибли во время чудовищного урагана весной 1715 года. Тогда гибель этого каравана сокровищ была настолько ощутима для королевской казны Филиппа V, что испанцы снарядили специальный отряд для подъема ценностей. Отправившаяся из Гаваны экспедиция нашла на рифах Ки-Ларго место кораблекрушения «Золотого флота» и смогла поднять несколько тонн сокровищ — золотые и серебряные слитки, бочонки с пиастрами. Но флибустьеры Тортуги не дремали: каким-то образом узнав о водолазных работах, они напали на экспедицию в момент завершения этой успешной операции. Пираты отняли у испанцев все до последнего пиастра. В истории кладоискательства и пиратства эти две операции являются выдающимися: первая — одна из самых удачных в истории подъема ценных грузов с помощью подводного колокола, вторая — по масштабу ограбления.

Летом 1966 года Национальное географическое общество США объявило, что группа флоридских кладоискателей после четырех лет напряженных поисков обнаружила большую часть груза, утраченного при том памятном кораблекрушении. Предприимчивые аквалангисты и водолазы нашли остовы четырех галеонов и проникли в их трюмы.

4 февраля 1967 года в Нью-Йорке, в выставочном зале «Парк-Берне», удар молотка возвестил об открытии необычного аукциона. Он привлек внимание не только нумизматов, ценителей антикварной старины, но и любителей географии, исторических открытий и путешествий. На стендах и в зале «Парк-Берне» были разложены сокровища, поднятые с четырех найденных галеонов. С молотка было продано немало драгоценных предметов: старинные золотые и серебряные монеты, слитки золота и серебра, посуда, украшения. Среди них была золотая цепь

длиной в три с половиной метра, состоящая из 2176 звеньев! В качестве брелока к цепи прикреплен золотой дракон, который, как полагают, был изготовлен китайскими ювелирами в начале XVIII века. Эксперты из западных музеев оценили цепь в 50 000 долларов.

Среди хорошо сохранившихся монет — дублоны с изображением Филиппа V, чеканенные в Мехико-Сити и датированные 1714 годом. Все извлеченные с галеонов предметы были оценены в полмиллиона долларов. Руководитель группы аквалангистов Кип Вагнер полагает, что это только часть оставшегося груза, которую удалось поднять. Вырученные средства пошли на финансирование дальнейших подводных работ у рифов Ки-Ларго.

Как судовой плотник стал королевским губернатором

Конечно, это была не первая находка сокровищ в Карибском море. В семидесятых годах XVII века американский моряк, судовой плотник Вильям Фиппс услышал от одного флоридского рыбака рассказ об испанском галеоне, затонувшем с сокровищами у острова Багама. Вскоре он раздобыл у флибустьеров подробную карту места гибели корабля и кое-какие записи, относящиеся к трагическому происшествию. Сначала Фиппс не мог разобраться в этих записках, поскольку не умел читать. Но жажда обогащения и стремление завладеть подводным кладом заставили Фиппса научиться грамоте.

Четыре года собирал он сведения о погибшем галеоне. Они были весьма подробными, и Фиппс настолько поверил в их подлинность, что в 1684 году приехал в Англию и обратился к герцогу Альбермарллийскому, дабы заручиться его помощью в подъеме ценностей. Герцог представил Фиппса английскому

королю Чарльзу III, на которого рассказ о багамских сокровищах произвел сильное впечатление. Король решил снарядить в Карибское море экспедицию и назначил Фиппса командиром фрегата «Алджиер Роз».

Экспедиция закончилась полным провалом: несколько месяцев Фиппс искал галеон, но так и не смог ничего найти. Тем временем на корабле кончился провиант, к тому же многие матросы были серьезно больны. Экипаж «Алджиер Роз», решив заняться пиратским промыслом, угрожал своему командиру мятежом. Все же Фиппсу удалось привести фрегат обратно в Англию. Прибыв туда, плотник узнал, что король Чарльз III умер. Фиппс решил вторично обратиться за помощью к герцогу Альбермарлийскому. На этот раз американец явился к нему не один: с ним был его матрос Джон Смит — житель острова Багама.

Смит поклялся перед герцогом, что еще несколько лет назад своими глазами видел со шлюпки лежащий на дне, среди кораллов, разбитый галеон и даже блеск золота и серебра в трюме судна...

Герцог не потерял веру в Фиппса и уговорил «Компанию джентльменов — искателей приключений» собрать 800 фунтов стерлингов на новую экспедицию. Король Англии Джеймс II выдал Фиппсу новое разрешение, и он отбыл в Карибское море. На сей раз Фиппс командовал двумя шхунами — «Генри» и «Виллиам-Мэри». Оба судна были нагружены товарами для контрабандной торговли с флибустьерами Ямайки. Матрос Джон Смит стал лоцманом экспедиции.

Прибыв на Багамские острова, Фиппс на индейском каноэ начал поиски среди коралловых рифов. Ныряльщики-индейцы время от времени спускались под воду, ища следы затонувшего корабля. Джон Смит по памяти направлял пироги индейцев то к одной, то к другой гряде рифов. Но проходили дни, недели,

месяцы. Прошел целый год, а затонувший галеон найти не удалось. Дело стало казаться безнадежным, и Фиппс, наконец, решил признать себя побежденным. Он созвал совещание офицеров экспедиции и сообщил им о намерении прекратить поиски. Объявляя им свое решение, он топнул под столом ногой. От удара из-под стола выкатился какой-то твердый предмет. Внешне он напоминал большой кусок кораллового нароста. Но, странное дело, у этого коралла была какая-то удивительно правильная форма. Когда коралл раскололи — внутри оказался деревянный ящичек. Фиппс разбил его — на пол посыпались золотые и серебряные монеты. Этот «кусочек коралла» принес в штаб-квартиру один из ныряльщиков-индейцев. Тот немедленно был послан под воду в том месте, где он добыл свою последнюю находку. На третий раз он вынырнул, держа в руке слиток серебра, покрытый толстым налетом. Среди участников экспедиции началось невероятное возбуждение. Индеец сообщил, что видел на дне пушки, обросшие кораллами, и куски дерева.

Фиппс решил спуститься под воду сам. Он быстро соорудил себе из дерева и свинца водолазный колокол, в котором можно было находиться под водой пятнадцать минут. Фиппс работал лихорадочно, не теряя ни одного дня: он боялся, что о сокровищах пронюхают флибустьеры. С помощью этого простого сооружения — подводного колокола — за три месяца было поднято тридцать тонн серебра, немало золота и множество ящичков с золотыми и серебряными монетами. Немало ценностей извлекли на поверхность и индейские ныряльщики. Общая стоимость добытых сокровищ составила триста тысяч фунтов стерлингов (по современному курсу — более миллиона фунтов). В сентябре 1887 года шхуна «Виллиам-Мэри» прибыла в Лондон. Англия была потрясена успехом предприимчивого американца. Фиппсу устроили триумфальную встречу. Конечно, львиная доля добычи досталась герцогу Альбермарлийскому и

«Компании джентльменов — искателей приключений». Сам Фиппс (по тем временам) получил «всего» 75 тысяч фунтов стерлингов. Правда, его возвели в звание рыцаря и дали пост королевского губернатора Новой Англии. Лоцман экспедиции Джон Смит, который навел Фиппса на правильное место гибели галеона, не получил ни пенни. Тогда он обратился с жалобой к королю, и герцог Альбермарлийский вынужден был выделить ему несколько сот фунтов стерлингов. Успокоившийся Смит вернулся к себе домой на Багамские острова.

Афферисты дурачат романтиков

Успешный подъем Фиппсом испанских сокровищ вызвал эпидемию «золотой лихорадки» в Карибском море. В Англии стали создавать всевозможные компании по поиску затонувших галеонов, распродавать «золотые» акции для организации новых экспедиций. Некоторые члены «Компании джентльменов — искателей приключений» отправились к флибустьерам на Эспаньолу, Ямайку и Тортугу. Смельчаки рассчитывали выгодно выменять на мушкеты и порох старинные испанские карты, где могли быть нанесены места погибших галеонов «Золотого флота».

Сногшибательный успех ставшего легендой Фиппса положил начало новому способу накопления богатств — выкачиванию денег из романтических легковых, одержимых мечтой найти затонувший клад. Фантастические по своему замыслу проекты подъема испанских сокровищ, как магнит, притягивали к себе британцев. В те годы из Англии в Америку стали частенько отбывать организаторы некоторых подобных экспедиций. Собрав приличный капитал и одурачив публику, они тайно покидали берега «Туманного Альбиона» и, прибыв на острова Карибского моря, находили приют у гостеприимных флибустьеров.

Ажиотаж вокруг испанских сокровищ привел к тому, что Карибское море стало бурлящим Клондайком кладоискателей. Особого накала эта «золотая лихорадка» достигла в наше время. Рассказы о невероятных находках Фиппса, Мак-Ки, экспедиции Кип Вагнера, искаженные, как всегда, до неузнаваемости, привели к тому, что ежедневно с берегов Флориды в лазурные воды Карибского моря отправляется очередная группа охотников за затонувшими сокровищами.

«Золото в морской воде не портится» — эта мысль воспламеняет фантазию многих простых американцев, отчаявшихся обрести в жизни счастье. Трагическая судьба сотен галеонов «Золотого флота» и призрачный блеск желтого металла, опяняя воображение, заставляет людей самых разных профессий и возрастов пускаться на чудовищные авантюры. Нередко эти люди, ставшие жертвой эпидемии кладоискательства, тратят все, что с трудом нажили за многие годы тяжелой работы.

Несколько лет назад пятидесятилетний американец Эдди Лекон из города Оклахома-Сити, услышав о находках в Карибском море, захотел посвятить остаток дней своих подводному кладоискательству. Но поскольку здоровье не позволяло ему нырять с аквалангом, он решил построить подводную лодку. Нужны были деньги — двадцать тысяч долларов. Лекон убедил семерых своих старых друзей передать ему их сбережения. Собрав деньги, он начал строить карликовую субмарину из пластмассы. После года напряженного труда лодка была готова. Конструктор-любитель назвал ее загадочным именем «RX—101». Хотя лодка имела специальную аппаратуру для подъема кладов, достать Лекону со дна так ничего и не удалось. До сих пор семеро разоренных американцев ждут, пока их друг кладоискатель вернет им долг...

«А какова вообще вероятность успеха, на которую могут

рассчитывать искатели сокровищ? Удастся ли в конце концов найти ценности?» — возможно, спросит читатель.

Начнем с неудач. Основная причина неудач современных охотников за сокровищами кроется в сомнительности сведений о месте затонувшего корабля. Дошедшие из глубины веков легенды о погибших ценностях на девяносто девять процентов дезориентируют «подводных шерлоковолмов».

Современному искателю сокровищ приходится, прежде чем надеть акваланг, решить четыре вопроса, от правильности ответов на которые зависит успех подводной экспедиции:

1. Были ли ценности на корабле?
2. Погиб этот корабль или нет?
3. Где он затонул?
4. Когда он затонул?

Поиски затонувшего корабля сначала ведутся в «книжных морях». Из библиотек и архивов извлекаются документы, изучаются и проверяются по другим материалам. На это нередко уходит немало времени. Часто оказывается, что на корабле, ставшем объектом исследования, действительно был ценный груз, но этот корабль никогда не терпел крушения. Или крушение потерпел корабль, название которого было сходным с тем, на котором были ценности. Бывает и так, что историческая достоверность факта гибели «золотого галеона» неоспорима, а вот место кораблекрушения известно лишь приблизительно. При таких обстоятельствах охота за кладом напоминает поиски иголки в стоге сена. Зачастую в руки жаждущих разбогатеть попадают карты, где указано крестиком место гибели корабля сокровищ. И именно здесь-то их и подстерегает первый подводный риф. Далеко не всякий начинающий исследователь, не будучи профессиональным историком или географом, может определить подлинность попавшей ему в руки старинной карты.

Большая часть карт, ставшая достоянием современных кладо-

искателей, не что иное, как подделки, причем подделки, выполненные с блеском, на уровне полиграфических средств сегодняшнего дня. Почему эти карты — фальшивки?

За последние годы в США ловкие дельцы-авантюристы хорошо изучили психологию людей, страдающих манией кладоискательства. Изготовление «старинных» морских карт, древних рейсовых донесений, коносаментов, пиратских грамот и других документов стало «большим бизнесом» в Соединенных Штатах. Теперь уже далеко не всякий специалист-картограф или историк может отличить старинный подлинник от беззастенчивой «липы». На фальшивых картах прогорела не одна хорошо продуманная, прекрасно организованная и отлично оснащенная экспедиция. Липовые карты разорили сотни честных людей, которые вложили в поиски затонувшего золота свои последние деньги.

„Сокровищный бизнес“

В 1952 году нью-йорский бизнесмен Ф. Л. Коффман лишил работы многих аферистов и изготовителей фальшивых старинных карт. Основав в Нью-Йорке «Поисковую ассоциацию», Коффман издал объемистое пособие для кладоискателей — «Атлас сокровищ».

На суперобложке атласа Коффмана жирным шрифтом напечатано воззвание ко всем будущим потенциальным счастливым чикам:

«Вы тоже мечтаете найти клад? Пожалуйста! Прежде всего вы должны иметь карты. Купите «Атлас сокровищ»! Только десять долларов! На картах этого атласа указано местонахождение 3047 затонувших судов с кладами. Любой может быть ваш! Возможно, одна из карт окажется для вас счастливой. Только десять долларов — рискните!»

В первые же дни, когда «Атлас сокровищ» появился на прилавках книжных магазинов Америки, он стал бестселлером. Книгу расхватали. Хитрый Коффман знал психологию обывателя и бил наверняка. Расчет его оправдался: открыв атлас, люди видели настоящие современные морские карты с грифом гидрографического управления военно-морского флота США. «Сорок одна настоящая морская карта с кораблями сокровищ!» — думал про себя обалдевший покупатель и начинал читать предисловие к атласу. А в нем была запрятана вторая приманка Коффмана:

«Раньше карты сокровищ были редкими и дорогими. Теперь они доступны каждому по умеренной цене. Не забывайте, что если карты этого атласа покупать врозь, на это уйдет не меньше ста долларов».

Чтобы ни у кого не возникло сомнений в достоверности наличия и местонахождения затонувших кладов, автор сделал в предисловии следующую оговорку:

«В моем распоряжении были записи, хранящиеся в библиотеке Конгресса США, Национальном архиве, Департаменте торговли, Управлении береговой охраны США, Бюро погоды, Канадского департамента транспорта...»

В 1957 году Коффман выбросил на книжный рынок США второе, расширенное издание атласа, где вместо прежних 3047 кладов было помещено ровно 3500. Кроме того, «Поисковая ассоциация» этого предпринимателя распродала по цене два доллара за штуку триста тысяч карт.

Что можно сказать об атласе Коффмана?

Если проделки флоридских «подводных гидов» и «пиратский путеводитель» Ральфа Одама мелкое жульничество и халтура, то «Атлас сокровищ» — халтура высшего класса. И вот почему.

Предположим, что Коффман в самом деле занимался дол-

гих восемнадцать лет исследованиями великого множества кораблекрушений. Но ведь сам-то он на затонувшие корабли не опускался! Он лишь указал предположительные места на основании сохранившихся записей. Но записи эти у него зачастую относятся ко временам конкистадоров, то есть имеют многовековую давность. За этот период берега Америки сильно изменились, в одних местах море отступило, в других — суша ушла под воду. Карты же в атласе современные.

Невольно возникает такой вопрос: а на всех ли 3500 кораблях были сокровища?

Без тени сомнения можно сказать: нет, далеко не на всех. Вот пример. На карте района мысов Гаттерас и Лукаут, расположенных на восточном побережье Северной Америки, Коффман умудрился нанести место гибели советского грузового парохода «Ашхабад», который был торпедирован в здешних водах фашистской подводной лодкой 29 апреля 1942 года... Американец преподносит своим читателям-кладоискателям это судно как «корабль сокровищ». Явный обман, поскольку достоверно известно, что в момент гибели «Ашхабада» на его борту вообще не было никакого груза: судно должно было загрузиться в американских портах и подошло к мысу Лукаут в балласте.

Недавно автору этой книги довелось встретиться с капитаном дальнего плавания Алексеем Павловичем Яскевичем — бывшим капитаном «Ашхабада». Выяснилось, что дата гибели «Ашхабада» и координаты, где он затонул, указаны в «Атласе сокровищ» с ошибкой. Никаких «сокровищ» на борту корабля не было.

Перечисляя многочисленные прибрежные клады, Коффман зачастую пишет так: «Неизвестное затонувшее судно, широта — 36 градусов 33 минуты 00 секунд, долгота 75 градусов 40 минут, 00 секунд». Тут, естественно, возникает недоумение: «Если человек не знает даже названия погибшего судна, то откуда

ему известен факт, что на нем есть сокровища?» Атлас пестрит подобными записями.

Места, где, по мнению Коффмана, лежат затонувшие «золотые» суда, обозначены кружками и, кроме их координат, никаких других ориентиров нет. Координаты же в атласе даны с точностью только до одной минуты, а значение секунд во всех случаях без исключения приводится в нулях, то есть секунд не знает и сам Коффман. Для непосвященных заметим, что площадь «одноминутного» морского квадрата — квадратная миля. Спрашивается, как же на такой обширной территории морского дна кладоискателю удастся найти занесенный многометровым слоем ила или песка корпус древнего галеона? Вряд ли удастся! Во всяком случае, с момента выхода в свет первого издания «Атласа сокровищ» по сегодняшний день пресса и радио Америки ни разу не объявили, что с помощью руководства Коффмана кому-то посчастливилось поднять затонувший клад. За последние годы в водах Карибского моря были сделаны сенсационные находки ценностей. О некоторых редких и блестящих успехах современных кладоискателей мы еще расскажем. Но заметим: ни одна из них не была сделана по «Атласу сокровищ». Никто из американцев, воспользовавшихся услугами Коффмана, не превратился в миллионера. Им стал сам Коффман. Триста тысяч распроданных сомнительных карт, несколько изданий пресловутого атласа и книги «1001 забытый клад» — вот что помогло сколотить капитал предприимчивому бизнесмену.

Сейчас Коффман пошел дальше. Его «Поисковая ассоциация» фактически монополизировала «сокровищный бизнес» в США. Она располагает специальным флотом судоподъемных кораблей, «подводными роботами», различными хитроумными приспособлениями, которые можно взять напрокат (конечно, клиентам обойдется это недешево!) вместе с экспертами и ру-

ководителями для поиска. «Ассоциация» успешно торгует не только книгами, атласами и картами, но и техническим оборудованием для кладоискательства — аквалангами, подводными часами, компасами, даже сложными магнитно-электронными искателями металла и подводными телевизионными камерами. Теперь Коффману не страшны никакие конкуренты.

Вот почему всего лишь жалким дельцом в «сокровищном бизнесе» выглядит некий Джон Поттер, выпустивший недавно в издательстве «Даблдэй» свой «Справочник для искателей морских сокровищ». И хотя Поттер привел около пяти тысяч местонахождений затонувших кладов в обоих полушариях Земли, хотя его «руководство» стоило на полдоллара дешевле «пособия» Коффмана, распродать тираж книги он так и не сумел: покупатель уже был научен горьким опытом с «Атласом сокровищ».

Но поиски одержимых мечтой разбогатеть продолжают: на смену отчаявшимся и ушедшим со сцены приходят другие. По-прежнему бурлит «золотая лихорадка» в водах и на суше знаменитого «Треугольника сокровищ». И когда случается редкая удача, по газетам и журналам всех пяти материков проносятся сенсация «Опять найдено золото».

Кто же эти счастливицы? Как им удается найти ценности? Где сейчас работают подводные экспедиции?

Кладоискатели-профессионалы

Совершим мысленное путешествие по карте «Золотого треугольника». Наиболее оживленная деятельность охотников за сокровищами отмечается в его центральной части — в Карибском море. Кладоискателям известны места на побережье, где покоятся останки примерно ста галеонов. Приблизительно

столько же галеонов разбилось у юго-восточной оконечности Флориды. Багамские и Бермудские острова — кладбище 63 испанских кораблей. И наконец, около 70 «золотых» судов лежат на дне Мексиканского залива.

В последние годы внимание исследователей глубин привлекают мели Силвер-Банкс, где в 1643 году свирепый ураган поглотил сразу шестнадцать галеонов «Золотого флота». Исторические материалы, сохранившиеся в архивах Испании, свидетельствуют, что общая стоимость груза этих кораблей составляет 65 миллионов современных американских долларов. За истекшие двадцать лет здесь поднято золота и серебра на два с половиной миллиона долларов.

Аквалангистов заинтересовали подводные рифы Бохиа-Ки, где после сильных ураганов море нередко вымывает на берег старинные золотые монеты. Их находят и близ Ки-Уэста на мелях Бамбу-Банкс. Предполагают, что когда-то в этих местах погибло сразу четырнадцать галеонов «Золотого флота».

Несколько лет назад американский рыбак Гарри Джильберт на берегу острова Мотекумбэ-Ки собрал после шторма семьдесят золотых монет. Единый год их чеканки красноречиво говорил, что эти монеты не что иное, как часть груза одного из галеонов «Золотого флота». К сожалению, самого галеона найти не удалось до сих пор. Вероятно, в свое время он был выброшен ураганом на рифы, а обломки корабля, перекатываемые зыбью на мелководье, быстро рассеялись.

Летом 1595 года испанский галеон «Санта Маргарита», входивший в состав эскадры «Серебряного флота», из-за ошибки капитана погиб у юго-восточной оконечности Флориды, близ Майами. Вот уже более двадцати лет легионы флоридских кладоискателей ищут «Санта Маргариту» среди нагромождения подводных скал. Пока результаты неутешительные: два-три слитка серебра. Это все, что удается иногда обнаружить в ко-

ралловых зарослях. Впрочем, не исключена возможность, что сокровища «Санта Маргариты» (их приблизительная оценка — семь с половиной миллионов долларов!) со временем принесут кому-нибудь счастье.

Невероятный ажиотаж начался не так давно вокруг поисков золота галеона «Санта Роза» на рифах к югу от Ки-Уэста. Американцы считают, что «Санта Роза» унесла с собой на морское дно ценности из дворца Монтесумы. Можно не сомневаться: эти 35 миллионов долларов еще долго не будут давать покоя кладоискателям.

В 1950 году, когда Куба еще была местом увеселения и отдыха богатых американцев, такой же ажиотаж вспыхнул на острове Пинос. Свое неофициальное название «Остров сокровищ» он вполне заслужил. Достоверно известно, что у его берегов лежат три испанских галеона — «Санта Паула», погибший 12 августа 1679 года, «Дон Карлос III», разбившийся 19 июня 1698 года, и «Сан-Доминго», затонувший 21 апреля 1715 года.

С первого галеона подняли несколько увесистых серебряных слитков, со второго извлекли десяток бронзовых пушек, три якоря и множество золотых монет. Экспедиции, работавшей на третьем галеоне, найти что-либо ценное не удалось. Пятнадцать миллионов долларов — вот как оценивают сокровища, лежащие в морских глубинах близ Пиноса. А вокруг самого острова Куба достоверно известны места кораблекрушений примерно двадцати испанских галеонов. Один из них, «Сантисима Консепсьон», погибший у восточной оконечности Кубы в ураган 1775 года, сохранился лучше других и затонул на сравнительно небольшой глубине.

Самый большой успех выпадает обычно на долю искателей-профессионалов. Это, как правило, в прошлом водолазы или специалисты в области судоподъема. Они годами занимаются

поисками и обследованием затонувших судов, они лучше других знают, что искать и где искать. И конечно, в своих исследованиях они вряд ли рискнут воспользоваться изданным Коффманом «Атласом сокровищ». Морское дно в «Золотом треугольнике» для них раскрытая книга, и они уверенно переворачивают ее страницы.

Типичный подводный кладоискатель-профессионал — американец Гарри Ризеберг. Окончив службу водолазного специалиста в военно-морском флоте США, он начал заниматься обследованием старинных погибших судов, организовал несколько подводных археологических экспедиций. По его инициативе ученые обследовали Порт Роял — город на острове Ямайка, который ушел под воду после сильного землетрясения в 1692 году. Ризеберг первый из американцев, кто отважился опуститься в «подводном роботе» на глубину 500 метров. Отличное знание дела обеспечило этому профессионалу успех.

В 1948 году у Багамских островов близ Горда-Ки он обнаружил среди рифов разбитый испанский галеон «Эль Капитан». С этого корабля Ризеберг поднял окованный железом сундук, в котором находилось пятьдесят слитков золота, одиннадцать старинных золотых статуэток и несколько сот пиастров.

Позже с другого галеона, «Сан Пауло», о котором мы уже упоминали, он извлек богатейший клад серебряных слитков. Гарри Ризеберг известен на Западе и как писатель-маринист. Его перу принадлежат около сотни интересных статей о подводной археологии и две любопытные книги — «Я ныряю за сокровищами» и «Море сокровищ».

Другой, не менее признанный авторитет в области подводного кладоискательства — Билл Мартелл.

На одной из тихих окраинных улиц американского порта Глочестера есть магазин морских сувениров. В нем можно приобрести самые удивительные реликвии морской старины: нерас-

печатанную бутылку с запиской, брошенную в море неизвестным кораблем, рынду с древнего испанского галеона, штурвал со знаменитого чайного клипера, старинную саблю, принадлежавшую известному пирату, чугунные ядра и т. д. Владелец этой любопытнейшей лавки древностей — Билл Мартелл, в прошлом видный специалист и мастер-водолаз военно-морского флота США. Помимо огромной коллекции реликвий моря, он хранит подробную картотеку затонувших близ восточного побережья Северной Америки кораблей. Эту картотеку он составил сам. Ему известны места гибели многих судов, унесших на морское дно ценный груз.

Мартелл — автор монографии по истории знаменитого пирата Беллами. Он убежден, что на корабле «Уайдах», где Беллами был капитаном (в 1717 году «Уайдах» погиб близ Истхэма, штат Массачусетс), подводных исследователей ждут ценности на один миллион долларов.

История „Сан Педро де Алькантара“

Одна из любопытных историй, относящихся к сокровищам «Золотого треугольника», связана с заливом Кумана на побережье Венесуэлы.

Как известно, национально-освободительная война в Южной Америке началась в сентябре 1810 года, охватив в скором времени весь континент, от Венесуэлы до Аргентины и Чили. Ее возглавляли патриоты Симон Боливар, Хосе де Сан-Мартин, Хосе Мигель Каррера, Бернардо О'Хиггинс и другие выходцы из креольской аристократии, чьи интересы резко противоречили интересам испанской короны на Американском континенте.

В июне 1815 года генерал Боливар, потерпев в боях с испанской армией поражение, собирал в Венесуэле новое войско.

В это время роялисты получили из Европы сильное подкрепление — на рейд залива Кумана прибыл испанский трехдечный линейный корабль «Сан Педро де Алькантара». Он доставил роялистам 1200 отборных солдат, оружие и порох. Судно отдало якорь напротив небольшого острова Маргарита, в двенадцати милях от берега Венесуэлы.

В маленькой деревушке Кумана, которая сейчас является красивым цветущим городом этой страны, съехалось около двухсот богатейших испанских семейств — бывших владельцев латифундий. Согнанные армией Боливара со своих поместий, они с нетерпением ожидали отправки в Испанию на «Сан Педро де Алькантара».

Капитан корабля, приняв на борт знатных пассажиров, приказал сняться с якоря. В тот же день «Сан Педро де Алькантара» подошел к кораблям испанской эскадры, стоявшим на рейде между островами Кубагуа и Коче. Испанцы хотели организовать мощный конвой и отправить его в Европу. Задержка была за тремя фрегатами, которые застряли у берегов Каракаса. Их ждали.

Темной душной июньской ночью воды залива Кумана озарились багровым пламенем. Огромной силы взрыв многократным эхом пронесся между побережьем Венесуэлы, островами Маргарита, Кубагуа и Коче. «Сан Педро де Алькантара» — гордость испанского королевского флота — лежал на дне залива. Патриоты Венесуэлы, боровшиеся с испанскими захватчиками, взорвали судно. И они выбрали наилучшее для этого время. В ночь, когда прозвучал взрыв, на борту «Сан Педро де Алькантара» находилось более тысячи испанских солдат, и согнанные со своих латифундий испанские помещики, долгие годы угнетавшие народ.

Не прошло и года, как о «Сан Педро де Алькантара» заговорили охотники за подводными кладами. Было известно, что ко-

рабль взорвали до того, как с него на берег собирались выгрузить жалование испанской армии в Венесуэле. На борту находилось золото в слитках, драгоценные камни. Историки начала прошлого века оценили сокровища, лежащие на дне залива Кумана, в пять миллионов долларов по курсу того времени. Сейчас эта стоимость возросла в десять раз.

Первым в Куману прибыл американский капитан Гудрич. Отдав якорь в заливе, он с помощью деревянного подводного колокола собственной конструкции за несколько дней поднял ценности на сумму тридцать тысяч долларов. Потом к сокровищам «Сан Педро де Алькantara» потянулись кладоискатели из Балтимора, но их подводная техника оказалась менее совершенной, нежели у капитана-изобретателя. Им ничего не удалось достать со дна залива.

В начале пятидесятых годов прошлого века в Нью-Йорке возникла фирма «Провиденс компани», но прежде чем поднимать клад с затонувшего корабля, нужно было его найти. Водолаз Давид Эгню полтора месяца работал в заливе Кумана. После этого он составил подробную карту места гибели «Сан Педро де Алькantara» с точно нанесенными глубинами. Получив обещанные деньги, Давид Эгню исчез. Никто не знает, поднял ли он что-нибудь для себя или просто провел обследование затонувшего судна. На карте, составленной им, корабль находился на дне, в двенадцати милях от берега Венесуэлы, немного восточнее острова Ла Гуайра.

Подняла ли сокровища фирма «Провиденс компани»? В американской прессе того времени об этом нет упоминания. Карта, составленная Давидом Эгню, переходила из рук в руки. Следующим ее владельцем в 1869 году стала фирма «Америкен Сабмарин компани» в Нью-Йорке. Она пустила на бирже в продажу свои акции по доллару за штуку. План глубоководных поисковых работ фирма поручила составить инженеру Джорджу Фул-

леру — изобретателю подводного аппарата. Техническое оснащение экспедиции было тщательно продумано. Оборудование обошлось американцам в 20 500 долларов.

Летом 1871 года бриги «Нелли Грэй» и «Мэри Гэйдж» прибыли с участниками поисков сокровищ в залив Кумана. Оборудование выгрузили на остров Ла Гуайра. Водолазы внимательно обследовали корпус затонувшего корабля, который был сильно разрушен взрывом. Ахтерштевень вместе с семиметровым куском киля обнаружили в 65 метрах от корпуса. На поверхность подняты якоря, пушки, ядра, мушкеты. Корабль буквально обшарили, но сокровищ не нашли. Тогда Джордж Фуллер решил применить землесос.

Вскоре участники экспедиции обнаружили золотые испанские дублоны. Теперь все поняли, что мощный взрыв, разрушив кормовую надстройку «Сан Педро де Алькантара», где хранились сокровища, разметал их по дну моря вокруг корабля. Водолазы нашли несколько дублонов на киле. Нет, они не прилипли случайно к дереву, а были глубоко вбиты в него взрывом.

Поиски продолжались год. Результаты были скромные — всего несколько десятков монет, оцененных в 1280 долларов. Фирма «Америкен Сабмарин компани» потерпела крах. Печальный опыт ее экспедиции отбил желание всех охотников за затонувшими сокровищами. Почти столетие «Сан Педро де Алькантара» лежал в тиши глубин залива Кумана. Только после окончания второй мировой войны вновь заговорили об этом корабле.

Американец Гарри Ризеберг и здесь решил попытаться счастья. Он прибыл на своей яхте к берегам Венесуэлы, определил по копии с карты Давида Эгню место, где лежал корабль, и приступил к поискам. Останки корабля сильно поросли кораллами. Сначала Гарри Ризеберг нашел медный нагель, потом — два

пистолета, несколько пригоршней золотых и серебряных монет — дублонов и пиастров.

Прошло пять дней... Искатель сокровищ неожиданно исчез из залива Кумана. В США он продал найденные монеты за 21 000 долларов. С этого момента аквалангисты время от времени посещают затонувшее судно у берегов Венесуэлы и находят среди кораллов одну-две золотые монеты. Правда, крупных находок еще не сделано.

Что ищут в „Золотом треугольнике“?

Любопытное обстоятельство: большая часть находок в «Золотом треугольнике» сделана совершенно случайно. Иной раз баловень судьбы даже не сразу понимал, что богатство лежит под руками... Так было с одним флоридским рыбаком в 1939 году. С небольшой глубины он поднял несколько тяжелых продолговатых камней. Они нужны ему были для балласта лодки. Потом он спокойно бросил их за борт. Случайно остался один камень, на котором старик молотком выпрямлял гвозди. Прошло два года. От частых ударов камень стал почему-то мягким и начал блестеть. Рыбак с изумлением понял, что его «наковальня» никакой не камень, а слиток чистейшего серебра. Он едва не зарыдал от жалости к самому себе. Еще был Веды там, где он поднял свое сокровище, таких «камней» была целая гряда... Разве могла ему тогда прийти в голову мысль, что это серебро со старинного галеона! Рыбак вспомнил, что находка была сделана где-то среди рифов к юго-востоку от острова Пиджен-Кейс. Он вернулся туда, избороздил все бухты вдоль и поперек, но время стерло в памяти ту ничем не примечательную гряду рифов, где он достал со дна свои балластные камни-слитки.

Лет пятнадцать назад в штате Нью-Джерси, на берегу Атлантического океана, в живописном загородном парке «Эсбари» рабочие рыли котлован под плавательный бассейн. Неожиданно ковш грейфера зацепил и поднял какой-то плотный тяжелый предмет и повредил его оболочку. И тогда изумленный механик грейфера увидел, как из странного предмета золотым дождем посыпались монеты. Оказалось, что это огромный кожаный мешок, туго набитый старинными золотыми монетами Франции, Англии и Испании. Так случайно был найден один из пиратских кладов, зарытых на территории «Треугольника кровищ».

Несколькими годами раньше в том же штате Нью-Джерси рыбак Вильям Коттрелл прогуливался летним утром по пустынному пляжу в местечке Хайлендз, под Нью-Йорком. Неожиданно в песке блеснула золотая монета. Это был испанский дублон чеканки 1713 года. В тот же день приятель Коттрелла нашел еще один дублон, но уже другого года чеканки. В последующие пять дней жители Хайлендза, побродив по пляжу, отыскивали еще пять золотых дублонов. О находке пронюхали газетчики. Этого оказалось достаточно, чтобы тихий дачный поселок на берегу залива Санди-Хук утратил свою прелесть. В Хайлендз бросились алчные кладоискатели Нью-Йорка. Сначала они приезжали сотнями, потом повалили тысячами. Пляж оказался перекопанным как у рачительного хозяина огород. Кто-то пустил слух, что уже найдены несколько слитков золота. И тогда началось...

Электропоезда, автомашины и автобусы доставляли на пляж Санди-Хука все новые и новые толпы кладоискателей. Те, кто успел «застолбить» участки пляжа, не подпускали пришельцев к своей территории. Повсеместно вспыхивали жестокие драки. Полиция штата Нью-Джерси вынуждена была установить по берегу залива патрули. Любопытно, что многие охотники за кладами приехали с собаками. Животные, должно быть искренне

изумленные поведением своих хозяев, принимались за работу. Все, и люди и собаки, рыли в иступлении песок, вгрызались в землю десять дней и десять ночей. Целых полторы недели «хайлендзская золотая микролихорадка» трясла ньюйоркцев. Всего они нашли 23 золотых дублона, зато заплатили владельцам скобяных лавок несколько сот тысяч долларов. Бойкие торговцы шанцевым инструментом перевезли на пляжи целые склады лопат, кирок, граблей. Эти огородные орудия на «месте производства» стоили в десять раз дороже. Спрос на них был огромен.

Ну, а как же попали испанские дублоны на пляж тихого залива? Сотрудники национального исторического музея Нью-Йорка предположили, что, поскольку этот залив издавна посещался «джентльменами удачи», 23 монеты не что иное, как зарытый в песке и размытый прибоем пиратский клад.

Впрочем, возможно и другое объяснение. Представьте себе, что те же производители кирок и лопат, осененные гениальной идеей, в одно прекрасное утро разбросали по пляжу старинные дублоны. Остальное читателю уже известно...

Распространение за последнее время в США электронно-магнитных искателей металла значительно пополнило ряды охотников за сокровищами, промышляющих на суше.

Что и где ищут энтузиасты, пытаюсь разгадать загадки прошлого?

Недавно один американский обозреватель писал, что последние полвека кладоискатели, которые промышляют на территории штата Флорида, вложили в свои экспедиции два миллиона долларов. За это время они раскопали немало кладов, выручив от распродажи их на черном рынке около грех миллионов. Наступление на историю продолжается...

Настоящей «меккой» охотников за зарытыми кладами стала Амелия — крошечный островок у северо-восточного побережья

Флориды. Здесь знаменитый Эдвард Тич, известный в истории пиратства по кличке «Черная борода», ремонтировал свои корабли, устраивал дикие оргии и зарывал свои сокровища. Американцы считают, что на острове Амелия Тич зарыл не менее тридцати кладов.

Как повествуют хроники, делал он это весьма оригинальным образом. Вернувшись с моря на остров, Тич уходил с одним из не полюбившихся ему матросов в глубь острова. Вожак пиратов нес две переметных сумы с драгоценными камнями (камни были его слабостью), а матрос тащил более тяжелый мешок с золотом и лопату. Черная борода выбирал подходящее место и приказывал матросу копать яму. Матрос начинал рыть, а вожак, устроившись где-нибудь поудобнее, раскуривал трубку. Когда матрос, закончив работу, вылезал из ямы, Тич стрелял ему в затылок из пистолета. Бросив в яму драгоценную ношу, Черная борода сталкивал туда же и труп матроса. Закопав яму, пират тщательно замечал место клада по особым ориентирам и возвращался на свой корабль. Когда его осторожно спрашивали, куда делся его спутник, вожак неизменно отвечал, что тот либо «завяз в болоте», либо «сорвался в море с утесов».

Смерть настигла Эдварда Тича в ноябре 1718 года близ мыса Гаттерас. Бриг Черной бороды оказался запертым в заливе Памлико английским королевским фрегатом. Во время жестокой бордажной схватки Черная борода вышел на поединок с командиром карательной экспедиции Джорджем Мейнардом. Тичу не повезло: пистолет пирата дал осечку, а сабля его сломалась. Лейтенант Мейнард одолел Тича и повесил его голову под бушпритом своего фрегата.

После Эдварда Тича на острове основали свою базу французские пираты братья Жан и Пьер Лафитты. Они грабили в Карибском море американских работорговцев. Захватив груз «черной кости», братья выгодно сбывали его плантаторам на по-

бережье Мексиканского залива. Вырученное за негров золото Лафитты, по свидетельству современников, прятали в глубине острова.

В английских архивах сохранились записи о судьбе корабля Жана Лафитта. В них говорится, что в 1809 году английский фрегат настиг пиратское судно у северного берега Мексиканского залива. Оказавшись в ловушке, Лафитт-старший затопил свой корабль в маршах озера Миллер близ селения Уаллисвилл. Это произошло в тот момент, когда пираты хотели начать выгрузку награбленных ценностей на берег, но не успели.

В 1949 году для поиска этого корабля в Америке была создана фирма «Кирджер энд Бин эксплорейшн компани». Работы велись двумя мощными землесосами. Однако поиски ни к чему не привели. По всей вероятности, корпус корабля со временем очень глубоко засосало в ил озера.

Помимо французов Лафиттов, на острове частенько пировали и другие, менее известные «рыцари черепа и костей»: Бартоломео Робертс, Якос де Сорес, Монбарс и другие. К началу XIX века остров стал «второй Тортугой». Грабеж в водах Флориды принял такие масштабы, что Британское адмиралтейство направило на разгром пиратской вотчины эскадру фрегатов. Выход в море подобной армады не мог пройти незамеченным. Одна пиратская бригантина оказалась быстрее английских кораблей: она примчалась к берегам Амелии ровно на сутки раньше королевских фрегатов. Когда эскадра ворвалась в бухту Фернандина, там уже никого не было — пираты на своих кораблях скрылись в открытом море.

Вот почему кладоискатели, промышляющие на острове, успокаивают себя мыслью, что грабители не могли унести свои сокровища далеко в глубь острова, что у них для этого не оставалось времени. Они ищут клады даже под корнями прибрежных пальм. Хотя американская печать официально

не сообщала о находках на Амелии, жители острова иногда проговариваются, что «кое-что найдено».

Вошел в «антологию золотых островов» Карибского моря и остров Мона, расположенный между Гаити и Пуэрто-Рико. В 1939 году американская экспедиция нашла на острове клад, спрятанный английским пиратом Вильямом Дженнингсом. Около миллиона долларов было выручено на аукционе в Чикаго от продажи золотых монет и драгоценных камней.

Особый интерес у «золотых бизнесменов» вызывают так называемые священные озера древних жителей Центральной и Южной Америки, куда при жертвоприношениях бросали золотые изделия, золотой песок и изумруды. Одно из таких святыщ — озеро Титикака в Перу.

Вот уже более трех веков в «Золотом треугольнике» идет охота за сокровищами одного из последних вождей инков — Атауальпы. В 1532 году его вероломно пленил Франсиско Писарро.

Предание гласит: на стене темницы, куда заточил конкистадор простодушного вождя инков, Атауальпа провел линию на уровне вытянутой вверх руки. Темницу — помещение длиной шесть и шириной около четырех метров — вождь обещал наполнить золотом по эту линию. Писарро принял предложение, и Атауальпа разослал по всей стране гонцов — собирать золотые сосуды, статуэтки и другие храмовые украшения. К середине 1533 года инки свезли к темнице груды золота, но еще далеко не весь выкуп был доставлен к месту заключения вождя. Воины Писарро, «помогая» инкам собирать золото, разграбили в городе Пачакамаке храм Солнца и храм Создателя вселенной. Почти все художественные изделия были переплавлены в слитки. Общая стоимость воистину «золотого выкупа» (за вычетом пятой части в пользу испанского короля) составила 1 326 539 песо (свыше трех миллионов золотых рублей). Такого

огромного выкупа не платил до того времени ни один монарх. Тем временем Писарро, потеряв терпение ждать оставшуюся часть выкупа, вероломно умертвил Атауальпу. Жрецы, узнав об смане, спрятали оставшиеся сокровища. Золото исчезло. Исчезла и знаменитая золотая цепь, которую, по преданию, могли поднять разом лишь двести человек! Полагают, что инки либо бросили ее в озеро Пискобамба, либо зарыли в землю. Как бы то ни было, уникальная цепь не найдена и поныне.

У читателя может сложиться впечатление, что в «Золотом треугольнике» ищут только перуанское золото, испанские галеоны с ценностями и клады пиратов. Вовсе нет. Здесь есть и другие корабли, погибшие с ценным грузом на борту в более поздние времена.

Вот атлантическое побережье Америки — восточная сторона «треугольника». Чем могут привлечь золотоискателя здешние воды? Ну, например, сокровищами английского военного транспорта «Гуссар», который затонул в 1780 году в проливе Хелл-Гейт, на территории нынешнего Нью-Йорка (между полуостровом Манхэттен и островом Лонг-Айленд). Достоверно известно, что на борту этого корабля в момент его гибели находилось золото для выплаты жалования английским солдатам, сражавшимся против американской революции. Время от времени в песке пролива Хелл-Гейт находят золотые соверены. И каждый раз это как бы подстегивает тех, кто не потерял надежды стать обладателем клада на полтора миллиона фунтов стерлингов.

Еще одна заманчивая, хотя и не менее призрачная, добыча — золото французского каперского корабля «Де Браак», затонувшего 25 мая 1798 года в устье реки Делавэр. Издавна местные жители после шторма находят в песке мыса Хенлопен золотые монеты — груз, отнятый французскими приватирами у испанцев. Охотникам за погибшим золотом пока еще не удалось здесь что-либо найти.

То же самое, что и о «Де Брааке», можно сказать и об американском каперском корабле «Дефенс», который в 1799 году погиб у Стонингтона, на побережье штата Коннектикут. Здесь тоже ведутся работы и тоже изредка находят золотые монеты, отнятые у испанцев.

Немало попыток предприняли искатели сокровищ достать ценности и с американского колесного парохода «Лексингтон», трагически сгоревшего 13 января 1840 года на пути из Нью-Йорка в Стонингтон. При этом ужасном кораблекрушении из 163 находившихся на борту человек спастись удалось всего четверым. В архивах Нью-Йорка имеются документы, свидетельствующие о том, что на «Лексингтоне» перевозили сундук с золотом, которое оценивается в наши дни в полтора миллиона долларов.

Весной 1966 года удача посетила трех молодых канадских водолазов из города Луисбурга на полуострове Новая Шотландия. После трехлетних поисков, включавших исследования парижских архивов, им удалось обнаружить останки интендантского судна XVIII столетия «Ле Шамбо», которое вышло в свое последнее плавание 26 августа 1745 года, имея на борту большое количество золотых и серебряных монет. Судно затонуло в 15 милях от нынешнего Луисбурга на глубине 21,5 метра.

В течение 20 дней водолазы работали, поднимая монеты на поверхность корзинами, преодолевая стремительные приливно-отливные течения, достигающие в этих местах большой силы. Добытое со дна золото и серебро оценивается в 250 000 фунтов стерлингов. Но предполагается, что извлечено еще далеко не все.

Район мыса Гаттерас — сплошное кладбище погибших кораблей. Здесь покоятся не только десятки испанских галеонов, но и многие другие корабли. Уже давно на дне близ этого страшного мыса аквалангисты ищут разбитый штормами и замытый

песком корпус американского парусно-колесного парохода «Сентрал Америка». В сентябре 1857 года это судно, направляясь из Гаваны в Нью-Йорк, было застигнуто жестоким штормом близ мыса Гаттерас. «Сентрал Америка» затонул, унеся на морское дно 423 пассажира и многомиллионный груз золота.

А вот довольно любопытная история американского парохода «Мерида».

12 мая 1911 года это судно, выйдя из Нью-Йорка в Лондон, в первый же день плавания столкнулось в густом тумане с английским пароходом «Адмирал Фаррагат». «Мерида», получив в борту огромную пробоину, через десять минут уже лежала на дне. Тут же мир облетела весть, что с пароходом ушли на дно сокровища стоимостью в пять миллионов долларов.

История погибших с «Меридой» сокровищ кратко сводилась к следующему. В середине прошлого века немецкий граф Ганс Герман, находясь в Индии, убил служителя одного из священных храмов и похитил бриллианты. Вскоре он выгодно продал их династии богачей Австрии — семейству Габсбургов. Однако вскоре Ганс Герман был убит неизвестными лицами (предполагают, что родственниками убитого служителя). А бриллианты в результате жестоких распрей в роду Габсбургов попали в руки австрийского эрцгерцога Максимилиана.

В 1861 году войска французского императора Наполеона III вторглись в Мексику. С помощью штыков была создана марионеточная «Мексиканская империя». Управлялась она из Парижа, а императорскую корону французские интервенты возложили на голову Максимилиана. Империя эта оказалась весьма недолговечной. Мексиканский народ восстал против иноземных захватчиков и выгнал их из пределов родной земли. Парижский ставленник «император» Максимилиан был расстрелян мексиканцами. Бриллианты, которые он вывез из Европы, попали в руки генерала Порфирио Диаса, совершившего в стране военный

переворот и взявшего власть в свои руки. Новый диктатор Мексики, решив продать бриллианты в Лондоне, тайно погрузил их на борт «Мериды», но...

Через несколько лет после катастрофы погибший пароход был найден. За полвека на «Мериде» поработало немало подводных экспедиций, но пока еще индийские сокровища остаются в морских глубинах.

Заканчивая путешествие по «Золотому треугольнику», остановимся на его левом углу — острове Кокос. История острова — трагедия, последнее действие которой еще не закончилось.

Драма острова Кокос

Кокос уже давно бытует в литературе под такими красочными названиями, как «остров сокровищ», «пиратский сейф» и «мекка кладоискателей».

Удивительный остров! Его история насыщена приключениями. Вот уже полтора века этот крошечный, покрытый непроходимыми джунглями клочок суши, затерявшийся в Тихом океане, привлекает к себе внимание кладоискателей всех рангов и сословий. Подсчитано, что за это время на нем побывало 500 экспедиций, участники которых вложили в поиски кладов миллионные состояния. Здесь сотнями гибли люди, здесь вдребезги разбивались иллюзии, здесь отрекались от бога, здесь сходили с ума...

С моря Кокос кажется неприступной темно-зеленой скалой, выросшей со дна океана. Он похож на старинную крепость. Мрачные двухсотметровые скалы круто обрываются в бушующее море. Длина острова четыре с половиной мили, ширина — две. В середине Кокоса высится гора высотой почти 700 метров. Гора, как и весь остров, поросла густыми непроходимыми

джунглями, в которых кишат сотни тысяч ядовитых змей, ящериц, пауков, крылатых муравьев. Кокос находится в тропиках. Влажный удушливый воздух наполнен тучами москитов.

С севера обрывистые скалистые берега образуют две небольшие бухты — Чатам и Уэйфер — излюбленное обиталище кровожадных тигровых акул. Огромные волны тихоокеанской зыби с глухим грохотом разбиваются о неприступные скалы. Кокос принадлежит Коста-Рике. Он считается необитаемым островом — человеку невыносимо жить в таких условиях. Поселившиеся когда-то здесь предки перуанцев — инки — вскоре покинули его, не выдержав нашествия змей и москитов.

Впрочем, остров не так уж и необитаем. Хотя постоянных жителей на Кокосе нет, люди появляются здесь довольно часто. Это кладоискатели — охотники за легендарными сокровищами Кокоса. Они приезжают сюда найти один из трех крупнейших в истории человечества кладов. Об усердии нескольких поколений кладоискателей красноречиво говорят тысячи выкопанных ям, канав, рвов. А о финале поисков счастья повествуют заросшие причудливыми тропическими травами могильные кресты. Не многим удалось вырваться из этого ада. На протяжении долгих лет джунгли Кокоса были и остаются немymi свидетелями сотен человеческих драм, тяжелых преступлений, совершенных ради сокровищ. Скалы Кокоса могли бы поведать о печальной участи тех, кто погиб среди прибрежных седых бурунов, так и не добравшись до суши. Не всякий опытный моряк осмелится высадиться на опасные берега этого неприветливого клочка земли, затерявшегося в океане... К острову причалить можно лишь в двух малюсеньких бухтах, к тому же только при тихой погоде.

Мир заговорил о Кокосе в 1841 году, когда Америку и Европу облетела весть, что именно здесь зарыты так называемые «Сокровища Лимы».

Летом 1841 года капитан одного английского брига Джон Киттинг, готовясь к плаванию из Ньюфаундленда в Вест-Индию, познакомился с американцем по фамилии Томпсон. Тот просил взять его пассажиром на бриг. Во время рейса английский капитан и американец подружились. Томпсон поведал Киттингу историю своей жизни. Он рассказал, что в молодости тоже был морским капитаном и командовал шхуной под названием «Мэри Диир».

В сентябре 1820 года Томпсон со своим судном оказался у западного берега Южной Америки и по чистой случайности, в поисках груза, зашел в перуанский порт Кальяо. В это время в Перу шла война за независимость. Войска генерала Хозе де Сан-Мартина подступили к столице испанского вице-королевства — Лиме. Высшая знать и католическое духовенство, покинув свои замки, бросились в Кальяо. Они бежали от возмездия патриотов, прихватив с собой все ценности, которые награбили и нажили за долгие годы испанского господства в этой богатой стране. Из Лимы обозы мулов доставили на причал порта огромную груды ценностей. Чего здесь только не было! И золотые слитки, и распятая, усыпанная бриллиантами, и сабли, эфесы которых переливались драгоценными камнями, и жемчужные ожерелья, и тяжелые платиновые браслеты с рубинами и изумрудами. Рядом стояли огромные золотые сосуды и прочая утварь многочисленных католических храмов Лимы. Среди этих невообразимых богатств особо выделялась отлитая из чистого золота, почти двухметровая статуя пресвятой мадонны с младенцем на руках... Всю эту сверкающую и переливающуюся на солнце груды сокровищ лимская знать собиралась погрузить на какой-нибудь корабль и переправить в Испанию. Но — увы! — ни одного корабля в порту не было. Между тем армия Сан-Мартина неотвратимо приближалась к Кальяо...

Случайно вошедшая в гавань «Мэри Диир» была для ис-

панской знати последним шансом спасти от повстанцев ценности. Начались переговоры. За огромное вознаграждение капитан Томпсон согласился переправить сокровища через океан в Барселону. Когда золото погрузили на шхуну, Томпсону было приказано ждать окончательного решения испанского вице-короля. Видимо, владельцы бесценного груза боялись выпустить «Мэри Диир» в море без конвоя и ждали, что в порт войдет какой-нибудь корабль роялистов.

Наступила ночь 7 сентября 1820 года... Томпсон не смог устоять перед искушением. Его матросы перебили у трюма часовых и, обрубив якорный канат и швартовы, подняли паруса. «Мэри Диир» выскользнула из гавани в море. И все-таки беглецов заметили. На берегу началась паника. В это время в порт входил перуанский фрегат. Немедленно с берега к нему устремилась шлюпка. Один из сидящих в ней офицеров что-то прокричал капитану фрегата, и корабль, развернувшись на внешнем рейде, понесся за шхуной вероломного американца. Началась погоня. Однако легкая на ходу «Мэри Диир» без труда ушла от преследования и вскоре скрылась за горизонтом.

— Куда спрятать сокровища? — в сотый, в тысячный раз спрашивал себя Томпсон.

Бросив взгляд на карту, он в трехстах милях к северо-востоку от Галапагосских островов увидел Кокос. Томпсон никогда не был там, но слышал, что на острове обитают лишь ядовитые змеи и москиты. Лучшего места для сокрытия лимских сокровищ нельзя было и придумать. Шхуна взяла курс на Кокос. На четвертый день плавания, когда за кормой осталось 900 миль и ценности были поделены между капитаном и командой, «Мэри Диир» подошла к Кокосу. Долго кружилась шхуна вокруг острова, пока Томпсон искал место для выгрузки. Из двух бухт он выбрал ту, которая называлась Чатам. Три дня ушло на то, чтобы переправить со шхуны на берег десятки тонн золота и

спрятать его на острове. Когда все, наконец, было надежно укрыто и Томпсон отдал команду выбирать якорь, в бухту ворвался фрегат роялистов. Тот самый, который начал погоню за шхуной с рейда Кальяо. Его командир догадался, что самым подходящим местом, куда могла направиться «Мэри Диир», был стоящий в стороне от морских дорог Кокос. Расчет оправдался — преступники были схвачены. Испанцы не стали тратить время на суд — команда «Мэри Диир» была вздернута на нокарей фрегата. Повесили всех, кроме капитана и его старшего штурмана. Этим двоим оставили с расчетом на то, что под пытками они выдадут место, где зарыли сокровища. Фрегат снялся с якоря и направился в Панаму. Там укрылись бежавшие от повстанцев правители вице-королевства. Во время плавания Томпсона и его старшего штурмана заковали в кандалы и бросили в канатном ящике. При подходе к Панаме штурман, заболевший на Кокосе желтой лихорадкой, умер. А Томпсону удалось в Панаме каким-то чудом бежать. Впоследствии он поселился на Ньюфаундленде, где прожил двадцать лет. За это время он неоднократно пытался посетить Кокос и откопать клад. Но средств для этого у Томпсона не было.

Подружившись с Джоном Киттингом, престарелый американец понял, что с капитаном можно сговориться и вывезти на его бриге сокровища с далекого острова. Англичанин согласился, и они ударили по рукам. Договорились после выгрузки в Веракрусе подготовить бриг к плаванию, заменить трех не вполне надежных матросов и идти вокруг мыса Горн на Кокос. Но в мексиканском порту Томпсон тяжело заболел и слег. На смертном одре Томпсон передал Киттингу карту острова, где крестом было обозначено место зарытых сокровищ, а также указал направление и расстояние от последнего ориентира до потайного входа в «золотую» пещеру.

Киттинг не замедлил отправиться на Кокос. На этот раз его

компаньоном стал капитан Боуг. После длительного и трудного плавания вокруг мыса Горн судно Киттинга подошло к острову. Капитаны решили не посвящать команду брига в свою тайну и вышли на берег под видом охоты. По карте они быстро отыскивали потайной вход и оказались в пещере среди несметных богатств Лимы. Набив карманы драгоценностями, Киттинг и Боуг вернулись на корабль. На «охоту» они стали ездить каждый день. Но шила в мешке не утаишь! Команда брига поняла истинную цель захода на Кокос и решила тайно проследить путь капитанов в глубине острова. Киттинг с Боугом заметили слежку и изменили маршрут. Тогда на следующий день матросы показали своему капитану мешок с бриллиантами, который они обнаружили в его каюте. Команда требовала дележа добычи и предложила капитану открыть тайну клада. На размышление Киттингу и Боугу дали десять часов. Ночью капитанам удалось бежать: они отвязали шлюпку, доплыли до берега и укрылись в джунглях. Поиски беглецов и клада продолжались неделю. Но ни пещеру, ни Киттинга с Боугом не нашли.

Тогда команда вернулась на корабль, поделила между собой изъятые из капитанской каюты бриллианты, подняла паруса и ушла от острова прочь...

Через месяц к Кокосу подошло американское китобойное судно. Моряки отправились на остров пополнить запасы пресной воды и набрать кокосов. На берегу их встретил истощенный бородатый человек с безумным блеском в глазах. Это был Киттинг. Он рассказал, что его команда, подняв мятеж, захватила бриг, а его высадила на берег. О Боуге Киттинг не упоминал. Предполагают, что он убил Боуга в пещере при дележе клада.

С китобоями Киттинг вернулся на Ньюфаундленд. Говорят, ему удалось тайно провезти всего лишь горсть драгоценных камней. Впрочем, их хватило Киттингу на целых семь лет, до конца его жизни. Перед смертью он открыл тайну клада своему

другу Фицджеральду. Но тот, не имея средств, не сумел организовать экспедицию за сокровищами. Примерно в эти годы тайна острова Кокос получила в Америке огласку — и сокровища Лимы стали будоражить умы кладоискателей. К Кокосу потянулись охотники за золотом.

Теперь уже трудно сказать, что заставило Фицджеральда обнаружить историю Киттинга. Достоверно известно одно: подлинная карта, вычерченная самим Томпсоном, сменив нескольких владельцев, попала в 1926 году в руки знаменитого британского автомобильного гонщика Малькольма Кэмпбелла. Но о нем несколько позже.

Все, кто после Киттинга искал пещеру, уезжал с Кокоса ни с чем: карта Томпсона стала почему-то неверна. Кто знает, может быть, Киттинг перед смертью раскаялся в убийстве Боуга и изменил карту с целью запутать будущих претендентов на клад? Ведь «Клад Лимы», приведя к гибели экипаж «Мэри Диир», не принес большого счастья и ему. Пусть же все другие избегнут соблазнов и преступлений, так или примерно так мог рассуждать Киттинг.

К середине прошлого века в Америке развелось великое множество карт Томпсона. Ловкие люди нажили капиталы на их продаже. Известно, что за некоторые копии этой карты кладоискатели платили по двадцать тысяч долларов!

На одних картах-копиях место пещеры было обозначено в глубине острова, у подножья горы, на других — на самом берегу, среди отвесных скал. Карты, сделанные после смерти Фицджеральда показывали почему-то место клада не в пещере, а под землей. Одним словом, ни по основной карте Томпсона, ни тем более по ее «копиям» сокровища Лимы не были найдены. Со временем происшествия с «Мэри Диир», а также история Томпсона, Киттинга и Боуга превратились в легенду со множеством вариантов. Капитана Томпсона стали путать со Шкотом

Томпсоном — известным английским пиратом, а «Мэри Диир» превратилась в «Мэри Рид».

В 1853 году в Америке распространились слухи, что на Косе есть еще один клад — сокровища, зарытые знаменитым пиратом Бенито Бонито, вошедшим в историю под кличкой Кровавый Меч. Основанием для слухов стал приезд в Сан-Франциско из Австралии некоего Джонса Уэлча с женой. В высшем обществе города пошла молва, что жена Уэлча — бывшая подруга Кровавого Меча. Мэри Уэлч не скрывала своего романтического прошлого и даже охотно дала репортерам скандальной хроники пространное интервью. Она заявила, что тридцать три года назад, когда ей было восемнадцать лет, в Панаме ее похитил Бенито Бонито — пират, чье имя вселяло ужас в сердца всех, кто обитал «в тех страшных местах». Причем Бенито Бонито, по ее словам, вовсе не испанец и не португалец, как думают все, а «истый английский джентльмен удачи» и настоящее имя его Александр Грахам. Да, именно тот самый Александр Грахам, который при Трафальгаре командовал бригам «Девоншир» и отличился в сражении, принесшем адмиралу Нельсону вечную славу. Но, по неизвестным мотивам, вскоре после триумфа Нельсона Грахам вышел на своем корабле к берегам Панамы. В открытом море он объявил своей боевой команде, что решил стать пиратом. Большая часть экипажа встала на его сторону, а тех, кто отказался изменить короне, высадили на берег Панамы. Близ мексиканского порта Акапулько Грахам, который уже величал себя не иначе как Бенито Бонито, встретил пять испанских кораблей. Три из них были боевыми судами, а два — галеоны. Кровавый Меч смело бросился на испанцев и, хотя перевес был на их стороне, разбил точным огнем пушек «Девоншира» три вражеских корабля. Сражение закончилось жестокой абордажной схваткой в пользу англичан. Правда, их корабль получил мно-

жество пробоин и должен был вот-вот затонуть. Тогда Бенито Бонито со своим экипажем перебрался на галеон «Релампаго», предварительно перебив всю команду галеона. Добыча пирата была огромной. «Релампаго» взял курс на остров Кокос. Там в бухте Уэйфер сокровища выгрузили на берег. Грахам—Бонито приказал матросам прорыть в утесах бухты шахту, со дна которой коридор длиной около 10 метров вел в подземную пещеру. Именно в этой пещере и было спрятано золото, отнятое у испанцев.

Четырнадцать человек из шайки Бонито, получившие ранения в сражении с испанцами, остались на Кокосе под присмотром судового хирурга и Мэри. Сам Бенито вышел в море к берегам Панамы на очередную охоту. И опять ему сопутствовала удача. Через шесть месяцев он вернулся на остров с добычей, которая была не меньше первой. Все ценности сложили в той же пещере, а вход в нее завалили огромным камнем.

Третий пиратский рейд Бенито, в который уже были взяты выздоровевшие матросы, врач и Мэри, оказался последним. Британское адмиралтейство давно охотилось за преступником. Два королевских фрегата настигли пиратов у берегов Коста-Рики. Они загнали корабль Кровавого Меча на отмель. Пираты были схвачены. Зная, что его ждет, Грахам передал Мэри карту и план спрятанного на Кокосе клада. Вслед за тем прямо на глазах красавицы Мэри жестокие королевские эмиссары повесили Бонито вместе с его двадцатью тремя сообщниками. Тех из числа его шайки, кто раскаялся (включая хирурга и Мэри), привезли в Лондон. Королевский суд заменил им смертную казнь каторгой. Мэри сослали в Австралию, на остров Тасмания. Здесь-то она и вышла замуж за Джона Уэлча, который, отбыв срок наказания, стал старателем и после золотой австралийской лихорадки 1852 года приехал в Сан-Франциско далеко не с пустыми руками. Такова была рассказанная Мэри Уэлч исто-

рия. В нее поверили, и несколько богатых промышленников американского Запада согласились финансировать на остров Кокос экспедицию. В Сан-Франциско была создана корпорация кладоискателей. Уже в начале 1854 года из бухты Золотые Ворота вышел за золотом Кокоса пароход «Френсис Эл Стил». На его борту в составе экспедиции находилась со своими картами Мэри Уэлч.

Высадившись на острове и осмотрев берег, она заявила, что не может найти ориентира, так как за тридцать четыре года его береговая линия сильно изменилась. Тогда начали искать клад по предполагаемым ориентирам. Прорыли более десятка тоннелей, но так ничего и не нашли. Экспедиция, израсходовав весь запас провизии, вынуждена была возвратиться в Сан-Франциско.

Синдикат лопнул, а бывшая подруга пирата, продав карты, продолжала спокойно доживать свой век на берегу Золотых Ворот.

Начавшийся вокруг клада Лимы и сокровищ Кровавого Меча ажиотаж всколыхнул не только Америку, но и Европу. В 1894 году немец Август Гисслер подписал с правительством Коста-Рики контракт на колонизацию острова Кокос. Гисслер заявил, что намерен найти третий, дотоле никому еще не известный клад — сокровища инков. По его предположениям древние жители Перу, когда их страну нещадно грабил Франсиско Писарро, перевезли сюда часть храмовых сокровищ, которые им удалось укрыть от алчных конкистадоров. В случае успеха предприятия Гисслера половина найденных сокровищ переходила в казну Коста-Рики.

Немец прибыл на Кокос вместе со своей женой. Сначала он построил дом, развел огороды, наладил рыболовство. Подробно изучив остров, Гисслер приступил к поиску клада инков. Копал он по заранее намеченному плану, в ста раз-

личных местах, пока его заступ не упирался в скалу. Человек он был настойчивый, о чем свидетельствует хотя бы то, что непрерывным рытьем он занимался... двадцать лет. Да, целых двадцать лет!

На двадцать первом году добровольного труда каторжанина Гисслера все же нашел золото — в траве блеснул испанский дублон чеканки 1788 года. С этого момента немец перестал копать, ибо пришел к выводу, что никаких кладов в земле острова нет и что найденная им золотая монета могла вывалиться из кармана одного из его предшественников.

Это был удар, которого не вынесла жена кладоискателя. Она умерла, и Гисслер, засыпав одну из выкопанных им ям, в конце 1914 года покинул Кокос. С острова неудачливый кладоискатель возвращался в цивилизованный мир на американском пароходе, который доставил на берег этой «мекки» очередную партию паломников. Перед отплытием немец продал им обжитое за долгие годы хозяйство. Он искренне старался убедить прибывших охотников за кладами не тратить зря сил и времени. Гисслер рассказал американцам, что за двадцать лет перерыл весь Кокос, что время от времени его одиночество нарушали другие энтузиасты золотого промысла, и они тоже уезжали ни с чем. Он поведал о неудаче крупной англо-французской экспедиции, которая прибыла на Кокос в 1906 году на пароходе «Хета», после чего лопнуло акционерное общество с капиталом в полтора миллиона франков. Но американцы не вняли доброму совету старожилы и остались на острове.

Прошло несколько месяцев, и они покинули остров Кокос разочарованные.

В 1926 году на острове появился знаменитый автомобильный гонщик Малькольм Кэмпбелл с верой в успех и с картой Томпсона в кармане. Надеясь добраться до клада Лимы, Кэмпбелл вложил в экспедицию сорок тысяч фунтов стерлингов. Но, хотя

экспедиция была неплохо организована, на острове она пробыла всего несколько недель. Причина прекращения поисков клада — страх, который вселился среди непролазных джунглей Кокоса в душу отважного гонщика. Однажды, когда Кэмпбелл расположился в своей палатке на ночлег, он услышал, как его пес, зарывав и оцетинясь, выскочил в темноту. Малькольм выглянул из палатки. Неподалеку, поджав хвост, жалобно скулила его собака. Готовому в любую секунду разрядить пистолет Кэмпбеллу стало страшно. Он почувствовал, что из зарослей за ним зорко следят чьи-то невидимые глаза. Где-то совсем рядом с лагерем раздался отвратительный странный вой, который постепенно переходил в свист. Так продолжалось каждую ночь. Англичане решили, что это боевой клич индейцев, готовых напасть на лагерь, перебить кладоискателей и завладеть имуществом экспедиции. Кэмпбелл вспомнил о старом предании, которое гласило, что еще в начале XVI века несколько инков, спасаясь от беспощадных испанских конкистадоров, нашли убежище на этом острове. Более того, побывавшие здесь за три года до Кэмпбелла кладоискатели рассказывали ему об индейцах, которые якобы живут на Кокосе и при приближении корабля тушат свои костры и поднимаются на гору, заросшую непроходимыми джунглями... Кэмпбелл покинул Кокос, так и не найдя клада Лимы.

В 1934 году в одном лондонском клубе искателей кладов бельгиец Петер Бергам сделал заявление о том, что, высадившись после кораблекрушения на Кокос, он прожил там несколько недель. За это время он обследовал остров и обнаружил следы клада. Доказательства бельгийца были столь логичны и убедительны, что члены клуба не замедлили организовать на Кокос экспедицию. По пути к острову Петер Бергам, оговоривший себе четвертую часть добытых сокровищ, почему-то бежал в Панаму. Экспедиция вынуждена была вернуться в

Англию. Но странное совпадение! Спустя несколько месяцев, американские газеты сообщили, что один бельгиец продал в Нью-Йорке старинные сокровища на полмиллиона долларов. Кто знает, может быть, Петер Бергам добрался до клада самостоятельно.

Некоторые кладоискатели побывали на Кокосе по несколько раз. Так, американец Форбес, фермер-цитрусовод из штата Калифорния, предпринял пять попыток отыскать клад Лимы. По документам своей родословной он установил, что Томпсон приходится ему прадедом. Достоверность хранившейся в семье Форбесов карты острова с пометкой о зарытом кладе не вызвала у фермера никаких сомнений. Пятая и последняя экспедиция Форбеса на Кокос в 1950 году еще раз убедила цитрусоведа в том, что он сделал непоправимую глупость, продав свой участок земли в Калифорнии.

Англичанин Альберт Эдуардс, побывав безрезультатно на Кокосе дважды, не смог удержаться, чтобы не организовать третью экспедицию. В 1953 году он приобрел старую рыбопромысловую шхуну «Хитер Глен» и переделал ее в экспедиционное судно. Выйдя из Плимута, он благополучно достиг «мекки кладоискателей», высадился на остров, долго искал сокровища, но, как и все его предшественники, отбыл восвояси ни с чем. «Я рад и этому, — заявил Эдуардс газетчикам, — ведь не всем довелось благополучно вернуться домой с этого проклятого острова. Одних настигала смерть в бурунах при попытке высадиться на его берег, другие пали от руки убийц, третьи умирали от укусов ядовитых змей или стали жертвой тропической лихорадки».

Не будем продолжать этот перечень неудачных экспедиций на Кокос. К трагедиям многочисленных паломников «мекки кладоискателей», к истраченным впустую состояниям не могли относиться равнодушно историки. Если охотники за сокровищами

успокаивали себя мыслью о том, что причина их неудачи крылась в изменившейся топографии острова в связи с действием океанского прилива, эрозией почвы, оползнями и обвалами, то историки рассуждали иначе. «Не миф ли все это? Не игра ли большого воображения Вильяма Томпсона и Мэри Уэлч?» — подумали историки и решили проверить.

Одним из первых, кто усомнился в достоверности рассказа капитана «Мэри Диир» и интервью «подруги» Кровавого Меча, был уже упомянутый нами американец Гарри Ризеберг. Вместе с историками Перу он последовательно и весьма тщательно изучил ряд событий, связанных с освобождением генералом Хосе де Сан-Мартинем Аргентины, Чили и Перу от испанского владычества. Оказалось, что ни в одном из архивов Американского континента нет письменных источников, упоминающих о вывозе ценностей из городского собора Лимы и погрузке их на какое-либо судно в порту Кальяо. Действительно, в момент наступления армии повстанцев столичная знать и представители высшего духовенства бросились бежать из Лимы к морю, но историки не нашли каких-либо сведений о погрузке ценностей на корабль. Более того, Гарри Ризеберг лично посетил Лиму. В городском соборе, в нише над алтарем, он обнаружил золотую статую пресвятой мадонны... Целая и невредимая стояла она с младенцем — Христом на руках, в окружении двенадцати золотых апостолов. Один из самых старых служителей собора заверил Ризеберга, что с момента основания храма мадонна никогда из него не выносилась и что армия Сан-Мартина ее не тронула.

Не менее тщательное исследование по истории «Клада Лимы» провел британский вице-консул в столице Перу Стенли Фордхэм. По его просьбе местные историки и краеведы собрали подробный материал, который свидетельствовал, что между Лимой и островом Кокос нет никакой связи. С таким же заявлe-

нием выступил и директор национальной исторической библиотеки Перу.

Что же касается легенды о кладе, зарытом пиратом Бенито Бонито, то это же всего-навсего легенда — красивый вымысел Мэри Уэлч. Можно полагать, что Уэлч дала свое сногшибательное интервью газетчикам ради саморекламы. Во всяком случае, английские историки до сих пор не могут найти в британских архивах судебного дела по процессу жены Кровавого Меча и доставленных в Лондон других членов экипажа «Девоншира». Более того, ни в одном документе, относящемся к делу пирата Александра Грахама, имя «Мэри» не упоминается. Клад Бенито Бонито — легенда, вымысел.

Казалось бы, что проделанная историками работа, утихомирила бы страсти кладоискателей, мечтающих о мифических сокровищах Кокоса, если бы не совсем отбила у них охоту думать об этом злополучном острове... Но нет. Кладоискатели не хотят расставаться с красивыми легендами. И Кокос неотвратимо продолжает манить к себе охотников за кладами.

«Ладно, — рассуждают те, кто больше склонен верить легендам, чем скрупулезным выкладкам историков, — пусть «Клад Лимы» и «Клад Кровавого Меча» — легенды. Но ведь на Кокосе зарыли свои сокровища флибустьеры Тортуги — Вильям Дампир, Эдвард Дэвис, Генри Морган. И опять в поисках затерявшихся следов сокровищ на Кокос прибывают все новые и новые экспедиции. И опять большинство из них покидает остров ни с чем. Некоторые из них оканчиваются трагично. Вот одна из самых последних драм.

Летом 1962 года коста-риканский сейнер, вышедший в Тихий океан на лов тунца, заметил над Кокосом дым. Это был сигнал. Капитан остановил судно. От острова отделилась надувная лодка. В ней был обросший человек, отчаянно взывавший о помощи. Едва рыбаки успели поднять его на палубу, он по-

терял сознание. Его привели в чувство. Человек открыл глаза и сказал: «Они погибли». Это был француз Робер Верн, известный спелеолог, не раз ходивший в опасные экспедиции с группой знаменитого исследователя вулканов Гаруна Тазиева. Что же произошло?

Три месяца до этого он со своими друзьями — журналистом Жаном Портеллем и писателем Клодом Шарлье, широко разрекламировав свои планы поиска пиратского золота, прибыл на Кокос.

Вот некоторые записи из дневника Робера Верна.

«...в ту пятницу мы плыли в бухту Чатам осмотреть выходящий в море грот. Море было серое и унылое, волны с силой разбивались о рифы. Клод сказал: «Может, лучше подождем, пока успокоится...»

Лодка была нагружена доверху. Все же мы благополучно вышли из бухты и стали огибать мыс, держась подальше от берега, чтобы нас не кинуло на рифы. Не знаю почему, но я посмотрел на мыс и сказал: «Если что-нибудь случится, надо плыть туда».

Нас здорово болтало. Вдруг мотор чихнул и заглох. Я закричал: «Быстрее за весла!» Весла оказались придавленными палаткой. Набежавшая сбоку волна опрокинула лодку. Я закричал, услышал чей-то крик. Следующая волна подхватила меня и с размаху шлепнула о риф. Я цепляюсь за скользкую поверхность и ползу, ползу... Вылезаю и оглядываюсь: «Жан! Клод!» Ничего не слышно, только грохот волн. Мне страшно. Особенно я беспокоюсь за Жана: он ведь едва-едва держится на воде. Снова кричу им — никакого ответа. Большая волна чуть не смывает меня обратно. Нашу лодчонку выбросило чуть подальше, метрах в пятидесяти. Может, они с другой стороны мыса? Лезу наверх. Ноги у меня избиты до крови, рубашки нет, утонули все вещи. На берегу никого нет. Туча крылатых муравь-

ев облепила меня со всех сторон. Помню, я долго кричал, плакал. Несколько раз срывался с камней. В лагерь добрался глубокой ночью. Лагерь пуст. Я вытащил бутылку со спиртом, пил, потом лил на искусанное тело. Все было кончено. Они погибли».

Верн оказался один. Два месяца каждый день он до рези в глазах вглядывался в горизонт. Корабль он видел два раза, но прежде чем он успевал зажечь облитую бензином резиновую покрывку, судно скрывалось за горизонтом... На грани безумия прошли последние дни Верна на острове.

Экспедиция трех французов на Кокос была организована из рук вон плохо. Кладоискатели взяли с собой лопаты, дюжину детективных романов, пишущую машинку, магнитофон, оружие, но второпях забыли сигареты, сахар, рацию, спасательные нагрудники и баллоны с кислородом для аквалангов. Путешественники надеялись, что в случае, если они и не найдут сокровищ на острове, то, возвратившись во Францию, издадут книгу о своих приключениях и выступят с серией рассказов по радио и телевидению. В конце концов это тоже обещало надежный бизнес... Но все обернулось трагедией, одной из многих трагедий, связанных с золотыми миражами Кокоса.

Эпизод, которым не кончаются трагические истории „Золотого треугольника“

Казалось бы, вся история поисков сокровищ «Золотого треугольника» должна была действовать отрезвляюще на одержимых страстью кладоискательства, страстью золота. С тех пор, как первые пиастры вывалились из трюма первого затонувшего в водах «Золотого треугольника» галеона, прошло почти пятьсот лет. Около трехсот лет ищут эти пиастры. Их было много тысяч, морских кладоискателей. Но лишь единицы — и то

случайно — нашли клады там, где на карте стоял крестик. И на каждого счастливого по самым общим подсчетам приходится более десятка могил. На одном лишь Кокосе их более сотни...

...Но не даром в одной книге о кладоискателях было сказано: «Над кладами словно тяготеет проклятие, которое убивает душу и тело. Оно, конечно, ничего общего не имеет с проклятиями, которые пираты якобы произносили над своими кладами: «Пусть тот, кто дотронется до моего золота, спрятанного здесь, помнит, что обратный путь его не длиннее лезвия ножа». Проклятье алчности — вот что тяготеет над кладами. Проклятье, которое убивает...»

...И когда вспыхивают время от времени сенсационные сообщения о случайно найденных сокровищах, когда подсчитываются доллары и фунты, попавшие в руки счастливых, никто не вспоминает о почерневших деревянных крестах, которые стоят там, где на карте были маленькие крестики...



ГЛАВА II



СОКРОВИЩА
«НЕПОВЕДИМОЙ
АРМАДЫ»

28 февраля 1587 года в лондонском Тауэре покати́лась с плахи окровавленная голова шотландской королевы Марии Стюарт. Католический заговор против королевы Елизаветы был раскрыт. Тогда римский папа Сикст V призвал католиков к открытой войне с Англией. Испания, поставив своей целью сохранить монопольное положение на море, стала готовиться к вторжению на Британские острова. Испанский король Филипп II начал снаряжать громадный по тому времени флот «Непобедимую Армаду» — сто тридцать кораблей, имевших на борту, помимо экипажей, девятнадцать тысяч отборных солдат и около трех тысяч орудий.

Предполагалось, что «Армада» пройдет из Кадиса в Дюнкерк, где на корабли должны были погрузиться испанские войска, находившиеся в Нидерландах. Следующий этап — высадка десанта в устье Темзы, недалеко от Лондона. Испанцы рассчитывали, что вторжение будет поддержано восстанием английских католиков.

Для защиты Лондона англичане создали мощный флот — около двухсот боевых и торговых судов. Этот морской заслон в основном состоял из купеческих и пиратских кораблей, присланных из разных портов Англии, уже тогда могущественной морской державы.

Тяжелым судам «Армады» английские стратеги противопоставили легкие быстроходные корабли. Их экипажи формировались из моряков, прошедших хорошую школу в торговом флоте и нередко участвовавших в пиратских налетах на испанские корабли. Дрейк, Хаукинс, Рэли и другие крупные пираты и мореходы готовились к сражениям с «Непобедимой Армадой».

Однако выход морского детища Филиппа II отложили на целый год после внезапного нападения английских кораблей под командованием Дрейка на Кадис и другие испанские порты.

Причиненный урон был довольно чувствительным — англичане уничтожили несколько десятков испанских судов.

В мае 1588 года «Непобедимая Армада» — семьдесят каравелл и шестьдесят галеонов — вышла из Лиссабона к берегам Нидерландов, но, застигнутая жестоким штормом, вынуждена была зайти в Ла-Корунью на ремонт.

В море она смогла выйти только 26 июля. Через несколько дней, достигнув английских вод у Плимута, «Армада» взяла курс на Дюнкерк.

Это был очень удобный момент для атаки со стороны английского флота. Морское сражение длилось две недели, после чего «Армада» уже не смогла добраться до Дюнкерка. Испанскому флоту так и не удалось соединиться с сухопутными войсками. Понеся огромные потери, испанцы отказались от попытки вторжения. Теперь им приходилось думать только об отступлении.

Сильные встречные ветры не позволяли оставшимся кораблям «Армады» следовать Ла-Маншем. Поэтому к родным берегам пришлось идти через Северное море, вокруг Шотландии. Жестокий шторм у Оркнейских островов довершил разгром «Непобедимой Армады». На западном побережье Ирландии погибло несколько испанских кораблей и было взято в плен более пяти тысяч испанских солдат.

Один из самых больших кораблей «Армады» взорвался и утонул почти со всем экипажем в заливе Тобермори у острова Малл. Именно этот корабль, получивший название «Тоберморский галеон», стал уже после своей гибели знаменитым.

В Англии и Шотландии существует несколько вариантов легенды о «Тоберморском галеоне». В самой распространенной из них события выглядят так.

Уходя от преследования англичан, «Флоренция», казначейский

корабль «Армады», битком набитый сокровищами, попал в сильный шторм и нашел убежище в заливе Тобермори.

В это время в Шотландии шла кровопролитная война между кланами Макдональдов и Маклинов. Занятые местными распрями, шотландцы (перед этим, как правило, жестоко расправлявшиеся с экипажами кораблей «Армады») на сей раз не тронули испанский корабль.

Капитан «Флоренции» Перейра послал предводителю Макдональдов довольно грубое письмо, требуя снабдить его экипаж водой и провизией.

Назвав испанца «наглым нищим», Макдональд вернул письмо капитану Перейре и вызвал его на поединок. Но предводитель рода Маклинов Лохлан Мор оказался хитрее своего врага. Он снабдил «Флоренцию» водой и бараниной, а за это попросил у Перейры на несколько дней сто солдат. Пополнив свое войско вооруженными испанцами, Лохлан Мор наголову разбил Макдональдов.

Наступила осень. Матросы и солдаты «Флоренции», не привыкшие к такому суровому климату, стали замерзать. Они предпочли бы еще раз сразиться в море с Дрейком, чем провести зиму у берегов угрюмой Шотландии.

Перед самым отплытием корабля из залива Лохлан Мор узнал, что на «Флоренции» находятся несметные богатства. Предприимчивый победитель начал требовать у испанцев золото.

Отпустив на корабль взятых «взаймы» солдат, он в качестве заложников оставил у себя в замке трех испанских офицеров. За выкупом на корабль он послал своего родственника Дэвида Гласа Маклина. Испанцы схватили его и посадили в трюм. «Флоренция», подняв паруса, направилась к выходу в море.

Далее легенда гласит, что Маклину разрешили с палубы корабля в последний раз взглянуть на родную землю. Затем,

вернувшись в трюм, он поджег пороховой погреб. После взрыва «Флоренция» переломилась надвое и затонула. Погибло около пятисот испанцев. Два человека, которым удалось спастись, были убиты шотландцами на берегу. Вместе с кораблем погибли и сокровища, которые оценивались в тридцать миллионов золотых дукатов.

До сих пор никому из историков не удалось установить подлинное название «Тоберморского галеона» — список кораблей, входивших в «Непобедимую Армаду», не дошел до наших дней. Разные источники называют этот корабль по-разному: «Флоренция», «Дюк Флоренции», «Адмирал Флоренции», «Флорида». Никто не знает и точного имени капитана корабля. Согласно одним историческим записям, его звали Перейра, согласно другим — Ферейра, впрочем, такое различие в написании не очень существенно. Спорным остается вопрос и о самих сокровищах, погибших с кораблем в заливе Тобермори.

Некоторые историки предполагают, что именно этот корабль был казначейским судном «Непобедимой Армады» и что вместе с золотом на дно пошла корона, осыпанная бриллиантами. Она предназначалась, в случае победы Испании, для коронации Филиппа II на английском престоле.

Испанские исследователи до сих пор утверждают, что «Флоренция» не могла быть казначейским кораблем «Армады»: при Филиппе II каждое испанское судно еще имело собственную казну.

Те, кто не сомневается, что на «Тоберморском галеоне» действительно были сокровища, ссылаются обычно на письмо английского посла в Шотландии лорду Франциску Уолсингхаму. В этом послании от 6 ноября 1588 года из Эдинбурга в Лондон упоминается о большом испанском корабле, погибшем с ценным грузом в заливе Тобермори у острова Малл.

Как бы то ни было, целых пятнадцать поколений непрерывно враждовали, оспаривая друг у друга призрачное золото галеона.

Сначала сокровищами погибшего корабля заинтересовался король Англии Чарльз I. По его приказу адмиралтейство в 1641 году обязало потомка шотландского рода Маклинов герцога Арджилла заняться поисками золота в заливе Тобермори. Однако найти ничего не удалось.

В 1665 году Арджиллы заключили с английским мастером по изготовлению водолазных колоколов Джеймсом Молдом договор на три года, по которому мастер имел право заниматься поисками золота, оставляя себе пятую часть найденного. Но водолазный колокол Молда работал плохо, и его часто приходилось ремонтировать.

За три месяца удалось поднять лишь три бронзовые пушки. Молд расторгнул договор, намереваясь позднее тайно заняться подъемом сокровищ. Тогда Арджиллы сами соорудили водолазный колокол и стали продолжать поиски. Им удалось поднять еще шесть пушек и несколько деревянных обломков корабля...

В 1676 году Арджиллы заключили с другим водолазным мастером, Джоном Клером, трехлетний договор, по которому тот обязан был отдавать две трети поднятого с корабля золота.

Прошло два месяца, и этот договор также был расторгнут. Арджиллы пригласили шведских подводных мастеров. Но и они ничего не добились.

Именитые хозяева «Тоберморского галеона» проводили поисковые работы под охраной своих солдат: то и дело приходилось отбивать вооруженные нападения отрядов из соседних графств, старавшихся доказать свое право на владение затонувшим кораблем. Арджиллы вынуждены были даже построить на берегу залива укрепленный форт, остатки которого сохранились и поныне.

В 1680 году в заливе Тобермори появился Арчибальд Миллер, известный специалист по подводным работам.

Арджиллы платили ему сорок фунтов стерлингов в месяц. В отчетах по обследованию «Тоберморского галеона» Миллер писал, что видел большое количество металлических пластин, большой испанский герб и корону. Но — странное дело! — если верить документам, ни крупницы золота с «Флоренции» Арчибальд Миллер так и не поднял...

В 1730 году с «Тоберморского галеона» впервые подняли несколько золотых и серебряных монет и большую бронзовую пушку, на которой были выбиты герб Филиппа II и дата «1584». (Теперь эта пушка стоит в одном из шотландских замков.)

Услышав о найденном золоте, герцог Йоркский, адмирал всей Англии и Шотландии, решил завладеть «Тоберморским галеоном». Он заявил, что, согласно королевскому указу, все погибшие у берегов Великобритании суда принадлежат ему. Арджиллы через королевский суд сумели доказать свое право на полное владение этим кораблем, сославшись на то, что все суда, затонувшие до 1707 года¹ у берегов Шотландии, принадлежат навечно шотландцам, а суда, погибшие позже, — герцогу Йоркскому. Таким образом, «Тоберморский галеон» остался у рода Маклинов.

В 1889 году один из отпрысков этого рода написал книгу «История клана Маклинов», где давались подробные сведения о фамильном подводном кладе. В конце XIX столетия другой представитель рода Маклинов — маркиз Лори — в своих семейных архивах нашел старую карту, на которой было обозначено место затонувшего корабля. Маркизу также захотелось попытаться счастья, и он нанял на работу водолаза. Спустившись на дно в

¹ Год объединения парламентов Англии и Шотландии.

месте, обозначенном на карте, водолаз уже не мог найти корпуса галеона — почти все дерево сгнило. Но вскоре ему посчастливилось поднять несколько серебряных монет и большой медный брус. С этой поры «Тоберморский галеон», который уже чаще стали называть «Флоренцией», опять привлек к себе внимание кладоискателей. В 1902 году с него подняли еще одну пушку, старинную шпагу и около пятидесяти золотых дукатов.

В 1903 году в городе Глазго был создан специальный синдикат по подъему сокровищ «Флоренции». Собрав большую сумму денег и получив у Арджиллов на довольно льготных условиях согласие на проведение водолазных работ, синдикат приступил к осуществлению своего грандиозного плана. Работами руководил один из опытных специалистов водолазного дела — капитан Вильямс Бернс.

После того как паровой землесос «Силайт» прорыл траншею, водолазы извлекли на поверхность (помимо ржавых железных обломков, каменных балластин и чугунных ядер) два циркуля, золотые кольца и несколько монет. Все это распродали с аукциона в Глазго.

Спустя три года тот же синдикат, получив более мощный земснаряд «Бреймар», поднял с «Флоренции» пушки, большой серебряный подсвечник, несколько старинных ружей и около сотни золотых дукатов.

В 1912 году испанскими сокровищами заинтересовался английский полковник Фосс, которому посчастливилось поднять пару золотых пиастров и несколько металлических продолговатых пластин, о которых еще в 1860 году сообщал Миллер. Оказалось, что это чистое олово.

Вскоре первая мировая война прервала работы...

Кладоискатели вернулись к «Флоренции» лишь в 1922 году. На этот раз галеон привлек внимание английского капитана Джо-

на Айрона, под чьим руководством после окончания первой мировой войны было поднято двести сорок судов.

Когда земснаряд отрыл траншею, среди останков окончательно развалившегося корпуса «Флоренции» водолазы не нашли ничего, кроме балластных камней (сейчас эти камни экспонируются в Британском музее). Решили сделать еще одну попытку найти клад с помощью землесоса с подрезным устройством. На этот раз обнаружили самое ценное — изогнутый кусок золотой пластины с несколькими небольшими углублениями. Археологи высказали предположение, что это часть легендарной испанской короны, в которой Филипп II должен был взойти на английский престол, а углубления в пластине — гнезда для выпавших бриллиантов.

Подсчитали, что экспедиция капитана Айрона — пятидесятая попытка добраться до сокровищ «Тоберморского галеона» и что за минувшие три столетия поднято ценностей всего лишь на... тысячу фунтов стерлингов.

Прошло тридцать лет. Залив Тобермори, выдавший на своем веку тысячи кладоискателей с их хитроумной техникой, увидел еще одного золотодобытчика. Пятидесятилетний Иоан Дуглас Кэмпбелл, отпрыск одиннадцатого колена рода Маклинов, решил, дабы не нарушать традиции рода, внести свое имя в список кладоискателей «Флоренции».

Руководителем подводных работ был назначен английский капитан Леонэль Крэбб, один из самых известных водолазов Англии.

Газеты с нетерпением ждали результатов...

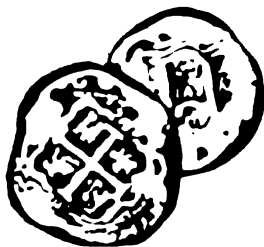
Вскоре в залив Тобермори прибыла специально переоборудованная для углубления дна самоходная баржа.

После тщательного промера глубин и исследования грунта определили место, где когда-то покоился корпус «Флоренции». Теперь это место находилось всего в пятидесяти метрах от

городской набережной. Траншею прорывал тридцатитрехтонный кран с грейферным захватом. После каждого подъема грунт промывался мощной струей воды, тщательно осматривался и лишь затем сбрасывался бульдозером в шаланду.

За несколько недель такой кропотливой работы обнаружили... чугунное ядро да несколько листов олова. После этого Иоан Дуглас Кэмпбелл свернул свое предприятие.

Трудно сказать, во сколько обошлась организация всех подводных экспедиций на «Флоренцию», но, во всяком случае, издержки наверняка перекрывают стоимость этого мифического древнего клада.



ГЛАВА III



**ТАЙНЫ
БУХТЫ
ВИГО**

После того как в Мадриде королем Испании был провозглашен Филипп V, его дед французский король Людовик XIV в 1701 году объявил Австрии войну за испанское наследство. Война продолжалась двенадцать лет. В конце концов Франция оказалась побежденной. На стороне Австрии выступили Англия, Голландия, германские княжества и королевства.

Для ведения этой изнурительной войны Людовику XIV, одному из самых расточительных монархов в истории, требовались деньги. Самой богатой страной в те времена была Испания. Деньги Испанского королевства — это золотые и серебряные рудники ее колоний — Перу, Мексики, Чили.

Опасаясь за судьбу награбленных за годы этой войны в Америке сокровищ, испанцы после долгих колебаний, наконец, решили перевезти их в Европу.

Летом 1702 года на девятнадцать испанских галеонов было погружено большое количество золота, драгоценных камней, серебра, жемчуга, амбры, индиго, красного и бальсового дерева, ванилина, какао, имбиря, сахара, кошениля и прочего, всего на сумму свыше тринадцати миллионов золотых пиастров.

11 июня 1702 года испанский караван под командованием Мануэля де Веласко вышел из Вера-Крус. В море он встретился с французской военной эскадрой, состоящей из двадцати трех кораблей, вооруженных девятыюстами восьмьюдесятью тремя пушками. Этой эскадре была поручена охрана каравана. Французы, опасаясь нападения англо-голландского флота, поручили командование всем конвоем знаменитому тогда адмиралу Шато-Рено, который не раз за время своей долголетней службы одерживал победы и над голландцами и над англичанами.

Конвой должен был идти в Кадис, но, узнав через разведку, что этот порт блокирован английским флотом, Шато-Рено направился на северо-запад Испании в бухту Виго.

Имея полную возможность сгрузить сокровища на берег под

охрану французских войск, которых в это время в Испании было достаточно, нерешительный Мануэль де Веласко стал, однако, дожидаться из Мадрида распоряжения, куда следовать дальше.

Весть о том, что в бухте Виго стоят галеоны, на борту которых находится неслыханное богатство, облетела берега Испании и дошла до англичан. Ответ из Мадрида пришел только через месяц. В тот момент, когда Мануэль де Веласко распечатывал в своей каюте секретный пакет, доставленный гонцом в ночь на 21 октября, в бухту Виго ворвалась англо-голландская эскадра из ста кораблей под командованием адмирала Джорджа Рука.

Тридцать часов продолжались ожесточенные абордажные бои. Испанцы успели поджечь часть своих судов, чтобы они не достались неприятелю. Англичане, потеряв свой флагманский корабль и шестьсот человек, вместе с голландцами захватили и потопили несколько французских военных кораблей. Шато-Рено удалось прорваться через блокаду и уйти в море. В бухте затонуло двадцать четыре корабля.

Один из самых больших испанских галеонов англичане захватили как военный приз и отправили его в Англию под командованием адмирала Шовелла. Но, выходя из залива, галеон ударился о камни одного из многочисленных островов и затонул с ценным грузом на глубине тридцати четырех метров.

Какова же судьба сокровищ, которые во время боя находились на борту испанских кораблей? Почти двести семьдесят лет этот вопрос остается без ответа. Бухта же Виго превратилась в своего рода международную арену кладоискателей. О ней написана масса отчетов водолазных экспедиций, статей, очерков и даже романов. О сокровищах бухты Виго упоминает и Жюль Верн в романе «Двадцать тысяч лье под водой».

Исторические сведения о судьбе сокровищ весьма противоречивы. По одним источникам англичанам удалось захватить драгоценности на сумму в пять миллионов фунтов стерлингов.

Успели испанцы выгрузить сокровища на берег или нет? Записи в испанских архивах свидетельствуют о том, что значительная их часть была выгружена еще до боя. Другие исторические источники говорят, что все ценности пошли на дно бухты вместе с кораблями. Французы предполагают, что Шато-Рено по приходе эскадры в Виго выгрузил все ценности на берег и через французские войска переправил их своему правительству. Иначе за что же Людовик XIV после этих событий дал ему чин маршала вместе с чином полного адмирала, ведь не за то, что он потопил порученный ему конвой?

До сих пор неясно, сколько испанских галеонов затонуло в бухте. Одни историки утверждают, что на пути из Вера-Крус в Кадис на судах вспыхнула эпидемия желтой лихорадки, в результате чего шесть кораблей отделились и направились в другой порт.

Некоторые заявляют, что из девятнадцати испанских галеонов англичане и голландцы захватили одиннадцать.

Никаких документов о погрузке ценностей на испанские суда в Вера-Крус не сохранилось, поэтому точной цифры стоимости сокровищ никто не знает. По современному курсу валюты англичане принимают ее за двадцать четыре миллиона фунтов стерлингов, а американцы — за шестьдесят миллионов долларов.

Некоторые историки считают, что подъем затонувших сокровищ в бухте Виго начался еще до того, как окончилось сражение. Якобы английские матросы ныряли за золотом под обстрелом испанских пушек.

После окончания войны за испанское наследство бухта Виго сразу же привлекла к себе внимание. Сделав несколько неудачных попыток поднять со дна бухты сокровища, испанское правительство объявило всем частным предпринимателям о свободном доступе в бухту Виго и всеобщем праве подъема

ценностей при условии, что девяносто процентов найденного должно перейти в казначейство испанского короля.

Ни одна из предпринятых после данного заявления попыток не достигла ожидаемых результатов.

В июле 1738 года в бухту Виго прибыла французская судоподъемная экспедиция, возглавляемая Александром Губертом. После тщательных промеров бухты были определены места нахождения нескольких затонувших кораблей.

Особое внимание привлек корабль, лежавший на глубине шести метров при малой воде. Судно поднимали с помощью стропов, деревянных понтонов, шпилей и двадцати двух толстых пеньковых канатов. Наконец, после кропотливого и мучительно-го труда в феврале 1742 года судно настолько близко подвели к берегу, что при малой воде его трюм был совершенно сух. Это оказался испанский галеон «Тохо» водоизмещением около 1200 тонн, на котором, кроме шестисот тонн каменного балласта, двенадцати чугунных пушек, нескольких сотен ядер, десятка мешков ржавых гвоздей и пустых глиняных горшков, ничего не нашли.

Французы, истратив на экспедицию более двух миллионов франков, вынуждены были покинуть неприветливую бухту.

После них здесь появились англичане. Одному из них — Вильяму Эвансу — посчастливилось поднять серебряные слитки, оцененные в несколько сотен фунтов стерлингов. Возможно, что ему удалось бы обнаружить и другие ценности, но Испания неожиданно запретила искать сокровища в испанских водах представителям нации, потопившей ее галеоны.

В 1748 году испанцы сами попытались обнаружить сокровища, но безуспешно. Далее почти на протяжении трех четвертей века, исключая, может быть, отдельные усилия местных жителей, водолазные работы в бухте не проводились.

В 1825 году в бухту неожиданно вошел английский бриг

«Энтерпрайз». На его борту находился подводный колокол новой конструкции. Капитану брига Диксону пришлось работать под охраной вооруженных испанцев, которые с нетерпением ждали свою львиную долю добычи. Через несколько недель бриг исчез из бухты. Ходили слухи, что англичанам удалось поднять с помощью колокола значительное количество золота, после чего, напив охрану, они подняли паруса и ушли из бухты восвояси.

Через десять лет провалилась еще одна попытка испанцев добраться до сокровищ.

В 1858 году правительство Испании продало право на поиски французскому дельцу Давиду Лэнглэнду, который перепродал это право, конечно, не без выгоды, парижскому банкиру Сикарду.

Но на организацию водолазной экспедиции денег у Сикарда не было, и он обратился за помощью к преуспевающему банкиру Ипполиту Магену. Маген, тщательно проверив рассказ Сикарда по данным старых испанских архивов, согласился финансировать это предприятие.

Во время организации экспедиции Маген столкнулся с конкурентом в лице известного в то время в Англии специалиста водолазных работ капитана Гоуэна. Оказалось, что Лэнглэнд право на подъем сокровищ умудрился продать и Гоуэну, который, в свою очередь, уже успел распродать в Лондоне много акций своего предприятия.

В январе 1870 года Маген приступил к обследованию затонувших галеонов. Старый испанский рыбак, который еще в 1825 году принимал участие в работе экспедиции капитана Диксона на бриге «Энтерпрайз», за приличное вознаграждение показал ему место пяти лежащих на дне галеонов.

Чтобы получить точные сведения и сохранить тайну о затонувших кораблях, Маген приказал завинчивать смотровое стекло шлема готовившегося к спуску водолаза в тот момент, когда

шлем только что поднявшегося на палубу судна водолаза еще не был снят. Таким образом, ни один из водолазов не мог услышать, что рассказывали после выхода из воды его товарищи. За двенадцать дней удалось обнаружить на дне десять судов.

Скоро из Франции начало прибывать подводное оборудование и снаряжение. В него даже входил подводный электрический фонарь весом девятьсот фунтов и подводная наблюдательная камера, которая могла вместить двух человек.

Первой находкой оказалась старинная железная пушка, ее дуло было забито пробкой, за которой еще имелся воздух, сохранявшийся в дуле сто шестьдесят восемь лет! После этого водолазами были извлечены двести ядер, медный сосуд, топор для бордажного боя, рукоятка от кортика, серебряный бокал, футляр от трубки, мешок бразильских орехов. Все эти предметы нашли среди останков галеона, который местные жители почему-то называли «Мадерой».

Наступившие осенние штормы заставили водолазов прекратить работы на этом судне и перейти на галеон «Ла Лигура», который затонул в глубине бухты. Здесь они смогли добраться до судового лазарета, где обнаружили несколько медных тазов и различные сосуды. Когда галеон взорвали, то к числу этих находок прибавились компас и железная чаша. Золота и серебра по-прежнему не было. Средства Магена кончались, и всему предприятию грозил крах. Было решено попытаться счастья на галеоне «Тампор», который лежал на глубине двенадцати метров. Приходилось спешить, работы проводились даже в ночное время, но и здесь ничего не оказалось.

С галеона «Алмирантэ» извлекли пятнадцать ящиков с краской индиго. После этого на глубине десяти метров водолазы нашли флагманский корабль адмирала Шато-Рено. Сокровищ на нем искать, конечно, не стали.

Пока проводились работы на «Алмирантэ», водолазы нашли

галеон «Эспихо», лежащий на глубине семнадцати метров. С него удалось поднять немного краски индиго и кошенили.

Средства экспедиции уже совсем подходили к концу, когда неожиданно был найден первый слиток серебра, а вскоре вес поднятого серебра составлял сто тридцать фунтов. В приподнятом настроении Маген выехал в Париж, чтобы добыть дополнительные средства. Ему удалось быстро распродать акции и собрать приличную сумму денег. В Париже была взята проба с темного куска металла, доставленного из бухты Виго. Водолазы, как правило, не поднимали их со дна, а в тех редких случаях, когда они попадали на палубу водолазного бота, обычно бросали в воду. К радостному изумлению Магена, это темный, невзрачный на вид кусок металла оказался чистым серебром!

В это время в Европе началась франко-прусская война, и Париж, где находился руководитель экспедиции, был окружен войсками неприятеля. В последнем, полученном им из Испании письме сообщалось, что почти все водолазы парализованы и работать может только один. Условия работы водолазов в бухте Виго были действительно ужасны, ни о какой декомпрессии в то время не было и речи. Несмотря на сравнительно небольшую глубину, кессонная болезнь сильно отражалась на здоровье водолазов. Да и сам Маген был прикован к постели.

Но французы не хотели прекращать свои поиски в бухте Виго и возглавлять экспедицию назначили молодого инженера Этьена. Не дожидаясь окончания франко-прусской войны, он попытался добраться до территории Испании. Перелетев через прусские военные позиции на воздушном шаре, Этьен был схвачен пруссаками в одной из деревень и обвинен в шпионаже. Средства, выделенные французским правительством на возобновление работ в бухте Виго, которые находились при Этьене, были конфискованы.

Водолазные работы в Виго возобновились лишь через два

года. Французам удалось обнаружить еще пять затонувших судов погибшей эскадры. Но золота по-прежнему не находили. В ноябре 1872 года средства иссякли и работы прекратились. У экспедиции не осталось даже денег, чтобы вывезти из бухты свое водолазное оборудование.

В 1873 году неудачливый руководитель французской экспедиции Ипполит Маген издал в Париже книгу «Галеоны Виго», где в виде увлекательного повествования рассказал историю испанских сокровищ и высказал свои соображения по поводу их подъема. После появления книги испанцы засекретили все исторические материалы, относящиеся к бухте Виго. Еще до Магена об испанских сокровищах писал англичанин Роджер Фентон, но его книга была менее подробной. Оба издания сыграли значительную роль в сборе средств для последующих водолазных экспедиций за сокровищами.

После неудачных поисков французов в конце девятнадцатого века было предпринято еще несколько попыток овладеть кладом. Наиболее серьезной из них была попытка американской «Компании по сокровищам бухты Виго», которая существовала почти пятьдесят лет. Американцам также пришлось работать под вооруженной охраной испанцев. Однажды американцам удалось вытащить из воды один хорошо сохранившийся галеон, но при переноске его краном на берег судно переломилось, и обе половины корпуса затонули.

В 1904 году по следам американцев пошли испанцы Иберти и Пино, которые на одном из двух затонувших кораблей нашли несколько золотых статуэток и серебряных слитков весом по восемьдесят фунтов каждый.

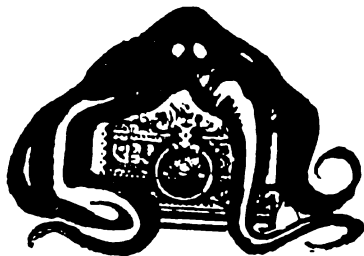
В 1934 году испанцы опять заинтересовались своими сокровищами. По инициативе морского министерства Испании на восемь лет была создана концессия. Однако и в этот раз хозяев бухты постигла неудача.

Казалось бы, эта попытка навсегда отобьет охоту у искателей подводных кладов заниматься, возможно, даже и не существующими сокровищами на дне бухты Виго. Ведь перед этим работало двенадцать больших водолазных экспедиций! Среди затонувших в 1702 году судов, пожалуй, невозможно найти такое, которое люди не пытались бы поднять или осмотреть. За два с половиной века бухта Виго стала синонимом несбывшейся мечты.

Однако, как это ни странно, в ноябре 1955 года английская фирма «Венчур» купила у испанского правительства право на проведение водолажных работ в Виго.

Внимание англичан было направлено на галеон «Сан Педро», на который еще никто не смог проникнуть. По некоторым историческим документам было известно, что на этом судне в самом начале сражения испанцы пытались перевезти сокровища на берег. Галеон был расстрелян английскими кораблями и затонул на сравнительно мелком месте, а местные рыбаки, чтобы золото не досталось врагу, забросали галеон большими камнями. От времени камни между собой спаялись, образовав надежный панцирь, который закрыл судно от кладоискателей.

Однако поиски ни к чему не привели! Это была тринадцатая по счету в истории бухты Виго попытка найти один из самых сомнительных подводных кладов.



ГЛАВА IV



КЛАД
ФРЕГАТА
«ЛЮТИН»

В одном из залов английского страхового общества «Ллойд» стоит красивое деревянное резное кресло. На спинке прибита медная дощечка с надписью:

«Это кресло сделано из деревянного руля фрегата Его Королевского Величества «Ля Лютин», который утром 9 октября 1799 года отплыл с ярмутского рейда, имея на борту большое количество золота, и погиб той же ночью у острова Влиланд. Все находившиеся на судне люди, кроме одного человека, погибли. Руль был поднят с затонувшего судна в 1859 году, после того как пролежал под водой шестьдесят лет».

За этой бесстрастной надписью скрывается один из самых драматических эпизодов в истории английского мореплавания. В Англии трудно найти моряка, который бы не знал историю «Лютина».

Когда-то этот тридцатидвухпушечный фрегат считался одним из самых красивых и быстроходных судов французского военного флота. В одном из сражений он был захвачен эскадрой английского адмирала Дункана и приведен в Лондон. С этих пор на фрегате стал развеваться британский флаг, и английские моряки стали называть его не «Ля Лютин», а просто «Лютин», опуская французский артикль.

Ранним пасмурным утром 9 октября 1799 года «Лютин» под командованием капитана Ланселота Скиннера снялся с якоря и вышел из Ярмута к берегам континента. Спустя восемнадцать часов, когда корабль находился у входа в залив Зейдер-Зе, начался сильный шторм. Стараясь избежать грозившей судну опасности быть выброшенным на прибрежные отмели голландского берега, капитан Скиннер решил штормовать в открытом море. Но все попытки отойти от берега были напрасны — поворот не удался, и фрегат сел на мель между островами Тершеллинг и Влиланд. Северо-восточный шторм ураганной силы быстро опрокинул судно, и оно затонуло на небольшой глубине.

Из двухсот человек экипажа до берега добрался один раненый матрос, который умер на пути в Англию.

Сообщение об этом кораблекрушении произвело в Англии сенсацию. Ведь «Лютин» вез в Гамбург золото — собственность группы лондонских купцов. Золотые гинеи, пиастры, луидоры и слитки из благородного металла оценивались в 1 175 000 фунтов стерлингов!

Гибель такого фрегата — тяжелый удар для страховщиков Ллойда. Вскоре им пришлось выплатить страховое возмещение 900 000 фунтов стерлингов.

Пока в Англии обсуждались планы подъема сокровищ с погибшего фрегата, слухи о затонувшем кладе распространились вдоль всего побережья Голландии. Воспользовавшись тем, что Англия и Голландия находятся в состоянии войны, ее король объявил «Лютин» своей собственностью.

Во время сильных отливов борт судна был виден над водой и проникнуть в его трюм не представляло особенного труда. Полтора года местные жители и рыбаки Зейдер-Зе собирали золотой урожай. Поощряя золотодобытчиков, правительство Голландии разрешило им оставлять у себя одну треть найденных сокровищ.

За восемнадцать месяцев с «Лютина» было поднято золота на сумму свыше семидесяти тысяч фунтов стерлингов.

Но с каждым месяцем проникать в этот золотой кладезь становилось все труднее: «Лютин» оседал в мягкий грунт, а сильное течение непрерывно заносило его корпус песком. Вскоре жители островов Тершеллинг и Влиланд перестали искать здесь золото.

О фрегате вспомнили лишь через пятнадцать лет, когда в Европе утих пожар наполеоновских войн. В 1821 году король Нидерландов Вильгельм I утвердил концессию, по которой жители острова Тершеллинг могли заниматься поисками и подъе-

мом золота «Лютина», оставляя себе половину найденного. Остальное они должны были сдавать государству. Спустя два года Вильгельм подарил концессию английскому королю Георгу, который в дальнейшем передал ее Ллойд. С этого момента поисками клада в основном занимались англичане. Они предприняли ряд серьезных попыток овладеть золотом и за пять лет, с 1855 по 1861 год, подняли около сорока тысяч фунтов стерлингов.

В 1859 году, помимо золотых монет и слитков, были найдены судовой колокол «Лютина» и руль. Страховщики Ллойда решили увековечить память фрегата: из досок дубового руля сделали стол и кресло для председателя общества. Позже, в 1896 году, колокол, который долгое время стоял под столом, подвесили в центральном зале. С этого момента в главном зале Ллойда появилась весьма оригинальная традиция: бой колокола «Лютина».

В 1886 году с «Лютина» подняли большую железную пушку, которую Ллойд подарил муниципалитету Лондона.

До начала нашего века было предпринято еще несколько попыток найти золото «Лютина».

Организовывались все новые и новые экспедиции, строились грандиозные планы, создавались акционерные общества, тратились огромные состояния. Вряд ли какой-нибудь из видов водолазного оборудования, появившегося в конце прошлого века, не применялся для поисков этого клада. Использовались всевозможные кессоны, водолазный колокол, земплечерпалки, землесосы и прочее снаряжение. Часто бывало так, что после месяцев упорного труда, наконец, удавалось откопать уже совсем развалившийся корпус фрегата, но тут течение буквально за несколько часов снова заваливало его песком.

В 1895 году англичане, чтобы предотвратить заносы «Лютина», пытались возвести вокруг него стену. Для этой цели на дно

уложили более семи тысяч десятипудовых мешков с песком! И все же усилия оказались напрасными. За 40 лет (вплоть до начала XX века) морские «старатели» смогли вырвать у моря, поглотившего фрегат, всего... тысячу фунтов стерлингов.

Следующая попытка поднять затонувший клад предпринималась в конце 1900 года. Однако и она не увенчалась успехом — водолазы не смогли найти даже самого фрегата. Предполагали, что сильное течение, господствующее у берегов Голландии, оттащило «Лютин» в море.

В мае 1911 года близ острова Влиланд появилось судно «Лайонс» под командованием английского капитана Гарднера, хорошо изучившего местные подводные течения. Через некоторое время с помощью мощных насосов был обнаружен под двенадцатиметровым слоем песка остов «Лютина».

После долгой и упорной борьбы с песчаными заносами водолазы смогли приступить к поискам. Работать было очень трудно из-за сильного подводного течения. Каждое погружение приносило что-нибудь новое: то ржавую пушку, то ядро, то обломок шпангоута. К концу лета корпус «Лютина» полностью очистили от песка, водолазы обнаружили, что время сохранило пороховой погреб, где хранилось золото. Сотни железных ядер, спаянные ржавчиной, образовали толстую корку. Это был огромный сейф, созданный самой природой. Капитану Гарднеру удалось взорвать образовавшуюся броню. Но к этому времени наступившие осенние штормы заставили экспедицию прекратить работу, «Лайонс» пошел на зимовку в Амстердам.

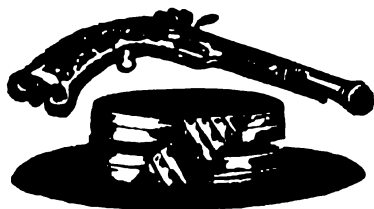
За зиму «Лютин» опять занесло песком. Возобновить работы капитану Гарднеру не пришлось: деньги, отпущенные экспедиции, кончились. Всего было поднято несколько золотых и около трехсот серебряных монет.

Однако на этом история «Лютина» не заканчивается. И пос-

ле капитана Гарднера многие пытались овладеть кладом. До начала второй мировой войны поисками золота занимались голландцы. С помощью мощного землесоса «Каримата» им «посчастливилось» найти всего лишь десяток золотых монет.

Подсчитано, что за последние сто шестьдесят лет было предпринято около десяти серьезных попыток овладеть сокровищами «Лютина». Руководитель экспедиции 1957 года голландский инженер Ван Вейнен перед началом работ заявил, что это будет последняя попытка поднять знаменитый клад. Недавно стало известно, что и она закончилась неудачей.

До сих пор в зале Ллойда слышатся гулкие удары колокола «Лютина», оповещающие англичан о новых жертвах, а у берегов Голландии, вблизи острова Влиланд, высится высокая железная конструкция, так называемая «Башня Бекера», сооруженная одним из пытавшихся овладеть кладом. Это тоже своего рода памятник знаменитому фрегату и неудачам кладоискателей.



ГЛАВА V



**ГДЕ ЗОЛОТО
• ЧЕРНОГО ПРИНЦА • ?**

«...Изобретатель рассказал, что у него имеется цель попытаться сделать что-нибудь с тем утонувшим под Балаклавой английским кораблем, который вез, как известно, 200 000 фунтов стерлингов».

«Русское судоходство», 1896 г.

«Принц-регент», громадный корабль английского флота, вез из Англии значительное количество серебряной монеты и 200 000 фунтов стерлингов золотом для уплаты жалования английским войскам в Крыму... Деньги, отправленные на этом корабле, были упакованы в бочки, почему и должны сохраниться в неприкосновенности...»

«Наше судоходство», 1897 г.

«Среди грузов, принятых «Принцем», находились вещи: 36 700 пар шерстяных носков, 53 000 шерстяных рубаш, 2500 постовых тулупов, 16 000 простынь, 3750 одеял. Кроме того, еще можно назвать число спальных мешков — 150 000 штук, шерстяных рубашек — 100 000, фланелевых кальсон — 90 000 пар, около 40 000 одеял и 40 000 непромокаемых шапок, 40 000 меховых пальто и 120 000 пар сапог».

«Иллюстрийтед Лондон Ньюз», 16 декабря
1854 г.

Тень легендарного «Черного Принца» уже не раз вставала со страниц отечественной литературы. О «Черном Принце» писали А. И. Куприн, С. Н. Сергеев-Ценский, М. Зощенко,

Е. В. Тарле, Т. Бобрицкий и многие другие писатели. До сих пор в зарубежной приключенческой литературе нет-нет да и мелькнет статья, либо заметка о «загадочном исчезновении» бочонков с золотыми монетами.

...К началу Крымской войны английское правительство зафрахтовало для перевозки войск и амуниции в Крым свыше двухсот торговых судов, принадлежащих частным компаниям. Среди них был парусно-винтовой фрегат «Принц». 8 ноября 1854 года вместе с другими английскими кораблями он прибыл на внешний балаклавский рейд. Через пять дней над Крымским полуостровом пронесся юго-восточный ураган невиданной силы. На прибрежных скалах Балаклавской бухты погибло тридцать четыре корабля. Эта участь постигла и «Принца».

Еще не закончилась война, а по всему миру уже расползлись слухи, будто у берегов Крыма погиб английский паровой фрегат «Черный Принц» с грузом золота, предназначавшегося для выплаты жалованья войскам. Корабль, о котором идет речь, никогда не назывался «Черным Принцем». Название этого судна с момента, когда его спустили на воду на реке Темзе в Блэкуолле в 1853 году, было «Принц». Почему корабль стали называть «Черным Принцем», сказать трудно. Может быть, в романтическом эпитете «черный» повинны неутомимые охотники за его золотом или английские солдаты, не получившие очередного денежного довольствия?

Почти сразу же после заключения мира начались поиски останков «Черного Принца». Корабль искали одинаково безуспешно итальянцы, американцы, норвежцы, немцы. Но примитивная водолазная техника тех времен не позволяла опуститься достаточно глубоко.

В 1875 году, когда уже был создан водолазный скафандр, во Франции учредили крупное акционерное общество с большим капиталом. Французские водолазы обшарили дно Балаклавской

бухты и все подходы к ней. Нашли более десяти затонувших кораблей, но «Черного Принца» среди них не оказалось. Работы велись на огромной для конца прошлого века глубине — почти 40 саженей. Но даже самые сильные и выносливые водолазы могли находиться под водой лишь несколько минут...

Постепенно вокруг «Черного Принца» начали распространяться легенды. Стоимость затонувшего с кораблем золота возросла до шестидесяти миллионов франков. В 1896 году поисками занялся русский изобретатель Пластунов. Но и ему не повезло.

Самыми терпеливыми оказались итальянцы. Изобретатель глубоководного скафандра Джузеппе Рестуччи возглавлял экспедицию в 1901 году. Через несколько недель после начала работ ему удалось найти железный корпус большого корабля. Итальянские водолазы подняли со дна металлический ящик со свинцовыми пулями, подзорную трубу, винтовку, якорь, куски железа и дерева. Но... никаких следов золота. Весной 1903 года итальянцы покинули Балаклаву, с тем чтобы через два года снова прибыть на место поисков. На этот раз, уже совсем в другом месте, они обнаружили еще один железный корабль. Никто до сих пор не знает, был ли это «Черный Принц» или какой-либо другой корабль. Золота опять не нашли.

Однако мысль о сказочном кладе не давала покоя многим изобретателям, водолазам, инженерам. Министра торговли и промышленности России завалили письмами с предложениями поднять золото «Черного Принца». И снова ныряли итальянские водолазы на балаклавском рейде, и снова безрезультатно. В конце концов правительство царской России стало отказывать и своим и иностранным золотодобытчикам, формально ссылаясь на то, что работы близ бухты стесняют деятельность Черноморской эскадры в районе Севастополя. Вскоре первая мировая война прекратила ажиотаж вокруг «Черного Принца».

В 1922 году один ныряльщик-любитель из Балаклавы достал со дна моря у входа в бухту несколько золотых монет. Так мир снова заинтересовался «Черным Принцем». Посыпались предложения одно другого фантастичнее. Один изобретатель из Феодосии утверждал, что «Черный Принц» наверняка лежит на дне в самой бухте. А раз так, надо вход в бухту немедленно перекрыть плотиной, воду откачать, после чего золото на корабле хоть лопатой гребти.

В 1923 году флотский инженер В. С. Языков пришел в ОГПУ и сообщил, что с 1908 года он самым подробным образом изучал обстоятельства гибели английской эскадры в шторм 14 ноября 1854 года и что он готов тотчас же начать работы по поднятию драгоценностей. Свой энтузиазм он подкреплял толстой лапкой документов по «Черному Принцу». В марте того же года было решено организовать экспедицию. Она получила название ЭПРОН — Экспедиция подводных работ особого назначения. Через несколько недель ЭПРОН приступил к подготовительным работам. Советский инженер Е. Г. Даниленко создал глубоководный аппарат, который позволял осматривать морское дно на глубине 80 саженей. Аппарат имел «механическую руку» и был оборудован прожектором, телефоном и системой аварийного подъема в случае обрыва троса. Экипаж аппарата состоял из трех человек, воздух подавался по резиново-му гибкому шлангу.

Пока строился глубоководный аппарат Е. Г. Даниленко, специалисты ЭПРОНа разыскали и тщательно опросили старожилов Балаклавы — очевидцев шторма 14 ноября 1854 года. Но никто из них не мог указать точного места гибели «Принца». Как обычно, их показания оказались крайне противоречивыми.

Наконец тральщики произвели промеры глубин, и весь предполагаемый район гибели «Принца» был разбит вежами на квадраты. В первых числах сентября 1923 года начали осмотр

западных от входа в бухту подводных скал. Каждый день небольшой катерок типа «болиндер» спускал аппарат Даниленко для обследования очередного квадрата. Было обнаружено множество обломков деревянных кораблей: мачты, реи, куски шпангоутов, бимсов и бортов, сильно источенные морским червем, обросшие ракушками. Думали, что разыскать «Принца» среди этих обломков не особенно трудно: в исследовании инженера Языкова значилось, что «Принц» — единственный железный корабль из числа погибших.

Прошли весна, лето и осень 1924 года. Но «Принц» так и не был найден.

В октябре 1924 года врач ЭПРОНа К. А. Павловский проводил с молодыми водолазами учебные спуски близ старых Генуэзских башен к востоку от входа в бухту. Молодые эпроновцы, тренируясь, поднимали с восьмисаженной глубины камни, раковины, обломки дерева.

Утром 17 октября один из учеников Павловского обнаружил на морском дне недалеко от берега торчавший из грунта железный ящик странной формы. Он попробовал подвести под него строп, но безуспешно. Заинтересовавшись находкой, Павловский пригласил опытных водолазов. Вскоре подняли ящик на поверхность: это был весь изъеденный ржавчиной допотопный паровой котел кубической формы с чугунными дверцами и горловинами. Необычная находка заставила эпроновцев тщательно обследовать этот район. Под обломками скал, обрушившихся с береговых утесов, водолазы нашли разбросанные по всему дну останки большого железного корабля, наполовину замываемые песком.

За два месяца работ водолазы подняли со дна десятки кусков железа различной формы и величины, часть обшивки борта с тремя иллюминаторами, ручную гранату, медицинскую ступку из белого фарфора, несколько неразорвавшихся бомб,

медные обручи от бочек, железный рукомошник, части паровой машины, почти сгнившую пачку госпитальных туфель, свинцовые пули. И опять — ни намека на золото...

Перед Новым годом в районе Балаклавы начались жестокие штурмы, работы пришлось прекратить.

К этому времени поиски «Неуловимого корабля» обошлись ЭПРОНу почти в 100 тысяч рублей. Как быть дальше: стоит ли продолжать работы? Мнения специалистов разделились. ЭПРОН не мог найти достоверных документов, подтверждавших наличие золота на «Принце». Запросили советское полпредство в Лондоне. Однако британское адмиралтейство, ссылаясь на давность события, а также на законы, ограничивающие допуск иностранцев к архивам, ничего конкретного сообщить не смогло. ЭПРОН признал проведение дальнейших работ нецелесообразным.

Именно в это время Советское правительство получило предложение японской водолазной фирмы «Синкай Когиоссио Лимитед» поднять золото с «Принца».

В те годы эта фирма считалась одной из самых известных и удачливых. Последним в ее «послужном списке» значился один английский корабль, затонувший в Средиземном море. Тогда японским водолазам удалось с сорокаметровой глубины достать сокровища на два миллиона рублей.

«Синкай Когиоссио Лимитед» предлагала ЭПРОНу 110 000 рублей за предварительные работы по розыску и обследованию «Принца», а также принимала на себя все дальнейшие расходы. Заключили договор. Поднятое золото должно было делиться между ЭПРОНОм и фирмой в соотношении 60 и 40 процентов. Кроме того, японцы должны были ознакомить советских водолазов со своей глубоководной техникой и пос-

ле окончания работ передать ЭПРОНу по одному экземпляру технического оборудования.

Летом 1927 года японцы (они рассчитывали без особого труда получить 800 000 рублей золотом!) приступили к работе. Каждые сутки японские водолазы поднимали не менее двадцати каменных глыб весом по 500 пудов. Тысячепудовые куски скал оттаскивались в сторону с помощью паровых лебедок, установленных на баржах. Каждый день, сменяясь, работали 7 водолазов и 5 ныряльщиков.

5 сентября водолаз Ямомато нашел прилипшую к камню золотую монету — английский соверен чеканки 1821 года. После этого за два месяца ежедневного изнурительного труда водолазы обнаружили всего лишь четыре золотые монеты: английскую, французскую и две турецкие.

Поскольку к середине ноября 1927 года разбитый корабль был полностью «перемыт» и обследован, фирма прекратила работы в Балаклаве. Вот небезытересные результаты ее подводных работ на «Принце»: две вилки и ложка белого металла, кусок саперной лопаты, втулка от колеса, подковы, лошадиные кости, офицерская сабля, лопаточка для пирожных, замок, галоша с датой 1848 года, несколько кожаных подметок, огромное количество свинцовых пуль и т. д.

Перед отъездом из Балаклавы представители фирмы заявили, что корабль, на котором они проводили работы, по их мнению, был «Принцем». Однако, несмотря на самые тщательные поиски, им не удалось найти среднюю часть корабля. Оставшиеся части корпуса были сильно разрушены, причем разрушения носили явно искусственный характер. Это обстоятельство привело их к убеждению, что англичане, которые оставались в Балаклаве в течение восьми месяцев после кораблекрушения, подняли бочонки с золотом еще до окончания Крымской войны.

В заключение потерпевшие фиаско кладоискатели повторяли версию В. С. Языкова, согласно которой «Принц» — единственное железное судно из всех кораблей, ставших жертвой урагана 1854 года.

Но так ли это? Обратимся к первоисточникам.

Вот что сообщает английский историк Вудз в своей книге «Последняя кампания» (Лондон, 1860 г.).

«Принц», паровой корабль, прибыл в Балаклаву утром 8 ноября. Он отдал один якорь, который вместе с канатом весь ушел в воду. Когда отдали другой якорь, то этот также ушел; оба якоря с канатами были потеряны на глубине 35 саженей в воде, очевидно, что ни один из канатов не был соответственно закреплен... После этого «Принц» стал в море на значительной дистанции и, возвратившись, удерживался за кормой корабля «Язон» на швартове, пока другой якорь с канатом не были приготовлены».

Что это за корабль «Язон»? В английском журнале «Практикл Мэкеникс Джорнал» за 1854 год находим то, что не было известно ни Языкову, ни эпроновцам, ни японцам:

«...в «Блекуолле... были выстроены три однотипных корабля, соответственно названные «Голден Флис», «Язон» и «Принц» (разрядка моя. — Л. С.)». Далее приведены самые подробные размеры и характеристики каждого корабля.

Отсюда можно сделать следующие выводы. Во-первых, перед штормом на балаклавском рейде стояло два однотипных парохода — «Принц и «Язон». Во-вторых: если бы «Практикл Мэкеникс Джорнал» попался бы на глаза эпроновцам или японцам в момент подъема частей корпуса, то по точной спецификации, приводимой журналом, без особого труда можно было бы установить, является ли обследуемое судно «Принцем» или нет. К сожалению, никто этого не сделал.

Кстати, «Принц» и «Язон» вовсе не были единственными паровыми судами, погибшими на балаклавском рейде. Доказательства? Приведу несколько цитат.

«В Балаклаве англичане имели чувствительные потери, и они очень злополучны для их армии: девять великопных транспортов, из которых несколько паровых, и между ними «Принц» — один из лучших пароходов английского флота».

(Французский журнал «Иллюстрасьон журналъ Универсаль», 23 декабря 1854 года)

«Первым разбился о скалы «Прогресс» — американский транспорт, вторым «Резолют» — английский транспорт, третьим «Вандерер» — американский (разбился в куски), четвертым «Кенильворт», пятым «Принц», шестым «Рип-Ван-Винкль», седьмым «Панола».

(Английская газета «Курьер де Лион», декабрь 1854 г.)

«После двух ударов «Резолют» разбит в куски, после чего американское судно «Вандерер» тоже разбито в куски. Судно «Кенильворт» разбито на одном месте с «Резолют» и «Вандерер».

(В. М. Аничков, Военно-исторические очерки)

Вряд ли японцы с такой уверенностью стали бы утверждать, что они вели работы именно на «Принце», если бы им было известно письмо командира одного из английских кораблей, застигнутых бурей у Балаклавы. Вот выдержки из него:

«Агамемнон» с адмиралом Лайонсом, предвидевшим ураган, ушел в море 13-го вечером; остались на якоре пароходы «Мельбурн», «Азон», «Сити оф Лондон», «Принц», «Хоуп» и транспорты «Уайлд Уэйв», «Мерция», «Рип-Ван-Винкль» и др.»

Как видим, вовсе не исключено, что найденный эпроновцами и обследованный японцами корабль мог быть и «Принцем» и однотипным с ним «Язоном», и «Хоупом», и «Сити оф Лондон», и «Резолютом». Судя по описаниям современников, пароход «Мельбурн» сумел перед ураганом выйти в открытое море. Место гибели парохода «Язон» осталось неизвестным. Может быть, он тоже затонул у восточного мыса при входе в Балаклавскую бухту? Ответить на все вопросы, связанные с «Черным Принцем», не так-то просто. Не зря по поводу этой проблемы высказывалось столько противоречивых мнений. Но, как ни странно, мало кто из исследователей задумался: а было ли вообще золото на «Принце»?

На этот вопрос исчерпывающе ответил два года тому назад Иван Степанович Исаков, адмирал флота Советского Союза, член-корреспондент Академии наук СССР, в своей статье (журнал «Техника — молодежи» № 1, 1966 г.).

Легенда о золотом миллионе

«Принц», «Принц-Регент», «Черный Принц». 200 000... 500 000 франков, 1 000 000 фунтов стерлингов, 60 000 000 франков, миллионы рублей золотом... В исторических источниках приведены разные названия корабля, разные суммы, разные места его гибели...

Да, действительно, найденный эпроновцами затонувший корабль мог быть и «Принцем», и «Язоном», и «Хоупом», и «Резолютом». До сих пор нет достоверных сведений, что пять золотых монет, поднятых японцами, были из тех бочонков, которые вез «Принц» для выплаты жалованья солдатам.

Историки, пытавшиеся восстановить подлинную картину катастрофы «Принца», забыли или не сочли достойным внимания один примечательный факт.

Ни одна шинель, телогрейка, пара сапог, ни один совершен не могли попасть в Балаклаву без санкции суперинтенданта британских экспедиционных сил, действовавших в Крыму. Суперинтендант был подчинен непосредственно финансовым органам Вестминстера в Лондоне, а его контора во время Крымской войны находилась в Константинополе.

Доставленные «Принцем» в Истамбульский порт обмундирование, амуниция, продовольственные запасы и золото должны были быть направлены в Балаклаву по списку, представлявшемуся из Крыма главнокомандующим. Списки людей, погибших в боях, от болезней и эпидемий, с дьявольской последовательностью каждый день расходились с фактическими потерями, а «разница» оставалась в руках разбитых клерков (конечно, не без ведома их начальника — суперинтенданта).

Прибыльность таких манипуляций с золотом и снаряжением очевидна. Вот почему наиболее достоверной версией надо считать ту, которая утверждает, что бочонки с золотом были перегружены в Истамбульском порту на какой-то другой корабль и после этого «Принц» ушел в Балаклаву.

А вот другое веское свидетельство того, что на «Принце» не было золота. В эпопее «Принца» жестоко пострадали многие страны, кроме Англии. Так, Франция на поиски клада истратила полмиллиона. Италия — двести тысяч, Япония — почти четверть миллиона рублей золотом, в то время как Англия даже ни разу не предпринимала попыток получить лицензию на право работ для извлечения погибшего корабля флота его величества. Бросается в глаза еще один факт. Почти все исторические материалы, относящиеся к периоду Крымской войны, не упоминают, что на борту «Принца» к тому времени, когда он прибыл на балаклавский рейд, было золото.

О бочонках с золотом говорят источники более позднего времени, когда широкая молва сделала «Принца» «Черным».

Работа ЭПРОНа по поискам «Принца» не пропала даром. Она обогатила наших водолазов, имевших свой традиционный опыт и замечательную репутацию, новым, дополнительным опытом, пользуясь которым ЭПРОН в трудные годы разрухи молодой Советской республики приступил к подъему судов и грузов, потопленных во время гражданской войны белогвардейцами и интервентами. За первые десять лет своего существования ЭПРОН поднял 110 судов, из которых 76 были восстановлены. Стоимость этих кораблей превышала 50 миллионов рублей. Более того, водолазы ЭПРОНа подняли с морского дна более 13 тысяч тонн черного металла, 4700 тонн брони, 1200 тонн цветного металла, 2500 тонн механизмов, которые были реализованы. «Черный Принц» — легендарный клад на дне Черного моря — явился школой ЭПРОНа, которая себя оправдала не меньше, чем британские законы, препятствующие допуску иностранцев к архивам, относящимся к некоторым оккупациям Крымской войны».

Как видим, мнение И. С. Исакова, одного из заслуженных ветеранов советского флота, вполне обоснованно и категорично. И все же хочется верить, что в истории «Черного Принца» поставлены не все точки над «і». Кто знает, не откроет ли со временем Балаклавская бухта одну из своих самых романтических тайн...



ГЛАВА VI



**ЕСТЬ ЛИ СОКРОВИЩА
НА «ЛУЗИТАНИИ»?**

Весна 1915 года. Европа охвачена пламенем мировой войны. Две империалистические группировки — Антанта и центральные державы — в смертельной схватке.

В это время за тысячи миль от полей сражения, в Нью-Йорке, у одного из пирсов английской компании «Кунард Лайн» стоит трансатлантический лайнер «Лузитания». Это четырехтрубное судно водоизмещением 38 000 тонн, длиной 240 метров получило в 1907 году право называться самым быстрым пароходом в мире. Корабль пересек Атлантический океан за 4 дня, 19 часов и 52 минуты, получив «Голубую ленту Атлантики» — приз скорости. Паровые турбины лайнера мощностью 68 тысяч лошадиных сил сообщают ему скорость более 24 узлов.

...«Лузитания» готовится к отплытию. Заканчивается погрузка почты и багажа. Последние пассажиры поднимаются на палубу и в сопровождении вежливых боев расходятся по каютам. Неожиданно на пирсе появляются репортеры и полиция, возникает оживление. Толпа затихает, видя поднимающегося по трапу высокого человека средних лет, затаенного в черной сюртук. Это Альфред Вандербильт — один из богатейших людей Америки и мира. Он отправляется в Лондон на международную выставку скаковых лошадей. При входе в центральный салон парохода рассыльный подает Вандербилту конверт на подносе. Сейчас один из «сильных мира сего» прочитает телеграмму, содержание которой будет помещено на первых полосах утренних газет Нью-Йорка. Миллиардер читает: «Из определенных источников стало известно, что «Лузитания» будет торпедирована. Точка. Немедленно отложите плавание». Подписи нет.

Но Вандербильт не сошел с парохода на берег. Может быть, он действительно страстно любил лошадей или был твердо убежден, что «Лузитании» не грозит никакая опасность.

Возможно, ему был известен случай, когда в августе 1914 года, вскоре после убийства в Сараеве, немецкий крейсер передал «Лузитании» азбукой Морзе сигнал «вы захвачены», а лайнер, развив ход в 27 узлов, спокойно скрылся в тумане...

Одним словом, Вандербильт остался на борту, и вечером 1 мая 1915 года «Лузитания» вышла из Нью-Йорка, взяв курс на английский порт Ливерпуль. На корабле находилось 1257 пассажиров и 702 члена экипажа, всего 1959 человек. Судном командовал один из опытейших капитанов компании «Кунард Лайн», Уильям Тэрнер.

Капитан знал, что во время плавания в Атлантике опасность судну не грозит. К тому времени кайзеровские подводные лодки еще не выходили в Атлантику, и так называемая «неограниченная подводная война» еще не началась.

Первые шесть дней плавания через океан прошли нормально...

Утром 7 мая «Лузитания» находилась на подходе к юго-западной оконечности Ирландии. Капитан приказал усилить наблюдение за морем, задраить двери водонепроницаемых переборок и заглушки иллюминаторов во всех каютах, подготовить шлюпки обоих бортов к спуску на воду. Главный механик получил приказание держать максимальное давление пара в котлах и привести все механизмы в полную готовность.

«Лузитания» шла 20-узловым ходом, меняя каждые пять минут курс, уходя на 10 градусов то влево, то вправо. Тэрнер знал, что такие зигзаги в случае атаки подводной лодки мешают ей произвести прицельный залп. Знал он также, что ни одна лодка, находясь под водой, не сможет догнать лайнер.

Море было спокойным, дул легкий бриз. К двум часам дня пассажиры начали расходиться по каютам. Было 14 часов 10 минут.

Пассажиры не знали, что в эту минуту матрос Томас Куин, наблюдавший за морем из «вороньего гнезда» фок-мачты, крикнул в телефонную трубку капитану: «С правого борта торпеда, сэри!» Капитан Тэрнер, бросив трубку, отдал рулевому приказание: «Лево на борт!» Выбежав на крыло ходового мостика, капитан увидел отливавшее бронзой узкое тело, со страшной быстротой приближавшееся навстречу лайнеру с правой стороны...

Ранним туманным утром 15 апреля 1915 года из базы германского флота в Боркуме вышла в море немецкая средняя подводная лодка «U-20». Ею командовал 32-летний капитан-лейтенант Вальтер Швигер. В полученном им приказе говорилось: «Патрулировать район к югу от побережья Ирландии, обеспечивая подводную блокаду Англии, топить без предупреждения любое судно противника, появившееся в обозначенном районе».

Густой туман не благоприятствовал «охоте» — первая цель была обнаружена лишь 5 мая. Ею оказался английский каботажный парусник «Эрл оф Латам», затонувший через семь минут после попадания одной торпедой. К вечеру того же дня «U-20» торпедировала английский грузовой пароход «Кандидат».

Топливо было на исходе, и Швигер взял курс на Вильгельмсхафен — главную базу немецкого флота. В торпедных аппаратах оставалось всего две торпеды из девяти.

7 мая утром, когда лодка находилась у входа в Ла-Манш, гидроакустики «U-20» услышали шум винтов. После всплывтия немцы увидели в перископ английский миноносец, шедший на большой скорости. Через некоторое время лодка обнаружила тяжелый английский крейсер. Опустившийся на море туман и большая скорость замеченного корабля помешали атаке. Чер-

тыхаясь, что упустил такую возможность, Швигер впился в перископ. И вдруг... Впрочем, вот выдержка из вахтенного журнала «U-20»:

«13.20. Перед нами четыре трубы и мачты большого парохода, который следует перпендикулярным к нам курсом. Он идет с юго-запада в направлении мыса Гэлли Хэд. Похоже, что это пассажирский пароход.

13.35. Пароход делает поворот и ложится на курс на Куинстаун. Это дает возможность догнать его и произвести прицельный залп. Идем на предельной скорости, чтобы занять нужную позицию».

Некоторое время «U-20» шла параллельным с «Лузитанией» курсом, однако догнать ее не могла. Как вдруг произошло непредвиденное: «Лузитания», совершив очередной зигзаг, сама приблизилась к «U-20» на целых две мили. Швигер вызвал к перископу для консультации своего старшего штурмана — бывшего капитана торгового судна. В эту минуту командир лодки заметил, что пароход опять изменяет курс. На этот раз «Лузитания» шла прямо на «U-20».

Штурман не успел взглянуть в перископ, как Швигер командовал: «Залп! Срочное погружение!» Торпеда была выпущена с расстояния 400 метров. В перископ был отчетливо виден всплеск взрыва торпеды, которая попала в правый борт лайнера между третьей и четвертой трубами. Швигер дал перископ штурману. Через несколько секунд тот воскликнул: «Боже! Так это же «Лузитания»!»

Эхо страшного взрыва пронеслось на многие мили над морем, когда торпеда ударилась о борт судна. Вспененная вода, обломки металла и дерева гигантским языком взметнулись вдоль правого борта до клотиков мачт. Ошеломленные пас-

сажиры сквозь кромешный грохот услышали в то же мгновение второй, еще более сильный взрыв, который потряс исполнинский корпус лайнера. Все находившиеся на борту были уверены, что в борт попало почти одновременно две торпеды.

Последствия взрывов были ужасными. В борту, чуть ниже ватерлинии, образовалась пробоина, куда свободно мог пройти паровоз. Сотни тонн воды устремились яростным потоком внутрь судна. Несколько мгновений после взрыва в машинном отделении «Лузитании» стоял невероятный грохот: получившая сильные разрушения паровая турбина не была вовремя остановлена. Эти звуки заглушались свистом и шипением вырвавшегося на волю пара (главная паровая магистраль была перебита). «Лузитания» потеряла ход и уже не управлялась. Тэрнер, который рассчитывал выбросить судно на отмель близ мыса Кинсэйл, видневшегося в десяти милях к северо-востоку, понял, что «Лузитания» обречена. Но, зная превосходную конструкцию и прекрасные мореходные качества лайнера, он не хотел думать, что судно затонет. Тэрнеру казалось, что судно, рассчитанное на одновременное затопление двух отсеков, продержится на плаву не менее часа, что позволит спустить на воду шлюпки и спасти людей. Но в действительности дело обстояло хуже. Сразу же после взрыва судно начало крениться на правый борт и уходить носом под воду.

«Все шлюпки спустить на воду! Сначала женщины и дети!» — раздалась в наступившей тишине его громкая команда.

Судовой радист Роберт Лейт, не дожидаясь приказа капитана, бросился бегом в радиорубку и начал передавать в эфир сигналы бедствия: «SOS SOS SOS MSU (позывные «Лузитании»). Идите немедленно. Сильный крен. 10 миль югу мыса Кинсэйл». Этот сигнал был передан в эфир всего 4 раза — с остановкой динамо-машины подача электроэнергии в рубку прекратилась...

В суматохе при спуске первых двух шлюпок офицеры допустили непоправимую ошибку. Они не учли, что судно еще продолжает двигаться вперед по инерции, и как только шлюпки коснулись воды, их развернуло, с силой ударило о стальной борт лайнера и опрокинуло. Большая часть людей, находившихся в них, оказалась в воде...

Крен быстро увеличивался. Через семь минут после попадания торпеды он достиг 30 градусов. Из-за этого шлюпки левого борта завалились на палубу и их невозможно было передвинуть и опустить на шлюп-балках на воду. Посадка с нижних палуб в шлюпки правого борта практически была исключена: шлюпки висели на таях отвесно, а с увеличивающимся креном нижняя часть правого борта уходила от них все дальше и дальше...

Спуск 20 оставшихся шлюпок на воду был невозможен. 26 складных шлюпок были также бесполезны — на их подготовку к спуску требовалось не менее получаса. Спасательных деревянных плотов, которые можно было бы просто сбросить в воду, на «Лузитании» не было. Из 2400 спасательных нагрудников пассажирам было роздано не более 500, команда сама толком не знала, где они хранились. Все это не могло не вызвать паники среди почти 2000 человек, находившихся на борту «Лузитании» в момент гибели. Вот что писал в своем отчете о последних минутах этого парохода сам командир «U-20» Швигер:

«На палубе царила страшная паника. Перегруженные шлюпки, срываясь со шлюп-балок, падали в воду. Потерявшие надежду люди бегали вверх и вниз по трапам парохода. Мужчины и женщины прыгали за борт и пытались вплавь добраться до перевернутых вверх килем шлюпок. Это была самая страшная картина, которую мне приходилось видеть...»

Прошло ровно 18 минут. «Лузитания» стала быстро кренить-

ся на правый борт. Сотни людей, как горох, посыпались с ее палуб в воду. Сверху на них одна за другой стали рушиться 20-метровые трубы. Носовая часть корпуса наполовину скрылась в воде. Гигантское судно вздрогнуло последний раз, перевернулось вверх блестящим черным килем, задрало на 70 метров вверх корму и через несколько секунд скрылось в свинцовых водах Атлантики. На поверхности моря осталось несколько переполненных людьми шлюпок, деревянные обломки и те, кто умел плавать или кому достался спасательный нагрудник...

Переданный в эфир «SOS» был принят радиостанциями на побережье Ирландии и судами, находившимися поблизости. На помощь пошли американский танкер «Наррагансетт», находившийся в 35 милях к югу, английские пароходы «Этоннан» и «Сити оф Эксетер», крейсер «Джуно», которым командовал английский адмирал Худ. Но всем этим судам не пришлось достичь места, указанного в сигнале бедствия: появились немецкие подводные лодки, и спасатели вынуждены были уйти. Более крепкие нервы оказались у капитана греческого грузового парохода «Катарина», который, не обращая внимания на видневшиеся из воды перископы, спас людей с нескольких шлюпок «Лузитании». Настоящими спасателями явились рыбаки с побережья Ирландии и несколько буксиров. Траулеры «Индиан Эмпайр» и «Кок» спасли 200 человек, буксир «Стормкок» — 160, буксир «Флайинг Фиш» — 100, мотобот «Элизабет» — 79 человек. Остальные были сняты со шлюпок рыболовными ботами.

Капитан «Лузитании» Вильям Тэрнер находился на своем посту до момента, когда судно опрокинулось на борт. Капитан оказался хорошим пловцом: он держался на плаву без нагрудника несколько часов. Своим спасением он был обязан

капитанским нашивкам на рукаве кителя. Когда силы покинули Тэрнера и он стал тонуть, один из рыбаков с мотобота заметил блеск капитанских нашивок...

Спасенных доставили в Киунстаун. Их было почти в полтора раза меньше, чем погибших. В списках погибших были известный американский писатель Форман, английский режиссер Фрохман, драматург Клейн, английский океанограф Стэкхауз. В числе погибших оказался и Альфред Вандербильт.

Число жертв этой катастрофы составило 1198 человек, включая почти 300 женщин и около 100 детей. После гибели «Титаника» в апреле 1912 года это была самая ужасная катастрофа на море.

Сейчас, когда с момента катастрофы прошло полвека, остается неразрешенным один вопрос — сколько торпед выпустил командир «U-20», одну или две?

В своем отчете Швигер писал, что он торпедировал «Лузитанию», не имея специального на это задания. Он утверждает, что выпустил только одну торпеду из оставшихся двух: «Я не мог пустить вторую торпеду в толпу пассажиров, пытавшихся спастись».

По возвращении «U-20» на базу Швигер получил поздравление от командования флотом за потопление одного из самых больших торговых судов противника. Но когда миру стало известно число жертв, и дело приняло характер сенсации, командир лодки получил личный выговор от самого кайзера.

Немцы объясняли причину второго взрыва и быстрое затопление «Лузитании» детонацией взрывчатых веществ, которые якобы находились в ее трюме. Англичане утверждали, что Швигер не мог не соблазниться и не выпустить вторую торпеду по такому «лакомому куску», как «Лузитания». По их мнению, причиной гибели «Лузитании» явилась именно вторая торпеда.

Этот спор не разрешен и поныне.

Не прошло и недели после гибели лайнера, как мир заговорил о сокровищах, якобы погибших с кораблем. Ажиотаж начался в США.

Некий Беньямин Ливитт, бывший водолаз, проходимец и ловкий делец, призывал американцев пожертвовать деньги на организацию так называемой «Компании Ливитта по подъему золота с «Лузитании». Он, как сказочный герой морских глубин, появлялся в своем старом водолазном костюме перед обывателями разных американских городов, читал незамысловатые лекции о затонувших кладах, рассказывал всяческие небывлицы о водолазах, давал сеансы погружения на глубину двух-трех метров и по пяти долларов за штуку успешно распродавал свои акции.

Помощники Ливитта с усердием занимались распространением брошюр вновь испеченной фирмы. В них говорилось:

«Мы поднимаем золото с «Лузитании». В кладовой судна пять миллионов долларов чистого золота. Нами установлено, что, помимо этой суммы, в сейфе судового казначея хранится один миллион долларов в виде бумажных денег и бриллиантов. Учитывая, что среди пассажиров находилось много миллионеров и богачей, эта цифра даже занижена. Известно, что у мадам Дераде было золото на сумму в сто тысяч долларов, а Альфред Вандербильт передал на хранение судовому казначею семьдесят пять тысяч долларов. Помимо этого, на затонувшем судне имеется на пять миллионов долларов меди и других цветных металлов. С нашим водолазным костюмом поднять золото очень легко. Средняя прибыль вкладчиков составит 20 : 1. Присоединяйтесь к нам, и ваше имя войдет в анналы истории, как славное имя тех, кто помог поднять сокровища «Лузитании».

Когда этот проходимец появился в Нью-Йорке, газета «Нью-

Йорк таймс» захлебывалась от восторга, называя его «скромным водолазом из города Толедо и величайшим кладоискателем века, которому известны места двенадцати затонувших кладов общей стоимостью в сто двадцать семь миллионов долларов».

В это время в витрине одного бруклинского универмага демонстрировался его скафандр. Американские газеты почему-то умалчивали о том, что Ливитту за всю жизнь удалось поднять всего лишь триста пятьдесят тонн медной руды с парохода, затонувшего на озере Мичиган на незначительной глубине, и что в полужестком скафандре его конструкции нельзя было опуститься на глубину, где лежала «Лузитания».

Ливитт наделал в Америке столько шума, что задел самолюбие своих заокеанских коллег в Англии. Последние не смогли больше молчать. Руководитель одной английской судоподъемной фирмы Чарльз Ленди пошел дальше американского пройдохи, заявив в газетах, что имеет в своем распоряжении новый глубоководный скафандр и намеревается поднять «Лузитанию» летом 1916 года. Представители других судоподъемных фирм Англии не поверили своему собрату, когда он официально заявил, что уже поднял линкор «Кинг Альфред» водоизмещением 14 000 тонн, торпедированный у Белфаста. Однако Чарльза Ленди быстро разоблачили — он поднял со дна моря пароход «Альфред» водоизмещением всего 4000 тонн. Таким образом, планы Ленди заработать на «Лузитании» провалились.

Тем временем Ливитт, которого уже начинали одолевать пайщики его компании, стараясь придать делу солидный вид, зафрахтовал старую деревянную шхуну «Блейкли». Ее капитану он обещал заплатить десять тысяч долларов, но из суммы, поднятой с «Лузитании». Пайщикам Ливитт объявил, что ему необходимо дополнительное время для разработки сложнейших планов подъема сокровищ и средства, которые он со-

бирается достать, занявшись подъемом более легких кладов на дне Средиземного моря. Но поисками этих кладов он, конечно, не занялся, так как сам выдумал их существование.

К лету 1922 года зафрахтованная Ливиттом шхуна «Блейкли» все еще продолжала стоять на рейде в Филадельфии. К этому времени глава компании уже сорвал с одураченной американской публики солидный куш.

Делом о сокровищах, погибших на «Лузитании», заинтересовалась редакция американской газеты «Крисчиэн Сайенс Монитор». Тщательная проверка фактов показала, что никакого золота, кроме бумажных денег, принадлежавших пассажирам, на судне не было, а владельцы «Лузитании» — компания «Кунард лайн» — давно получили страховое возмещение.

Поисками затонувшего лайнера серьезно занялась в 1935 году английская судоподъемная фирма «Тритониа». Этому предшествовал тщательный анализ данных о месте катастрофы. Были собраны показания командира «U-20», четвертого помощника капитана «Лузитании» Бестика и других очевидцев. Поисковое судно «Орфир», оборудованное эхолотом, пересекло несколько раз район гибели лайнера. На ленте эхолота непрерывно отмечалась линия морского дна. Вдруг глубина резко уменьшилась, и эхолот нарисовал профиль крупного затонувшего корабля. Это было в 11,6 мили к юго-западу от мыса Кинсэйл, на глубине 112 метров. Спустившийся позже на судно водолаз Джаррет подтвердил, что найденный корабль — «Лузитания». Лайнер лежал на грунте на правом борту. Количество пробоин нельзя было определить. Твердый скафандр не позволил водолазу проникнуть внутрь лайнера, чтобы поднять судовые документы или установить характер повреждений.

К тому времени морская вода уже сделала свое дело — корпус «Лузитании» был сильно разъеден ржавчиной. Поэтому судно решили не поднимать.

Прошло более тридцати лет, и о «Лузитании» заговорили снова, заговорили опять американцы. Летом 1967 года некий Джон Лайт, бывший водолаз военно-морского флота США, прилетел в Англию. В Лондоне, на Лайм-стрит он явился в страховую корпорацию «Ллойд» и изъявил желание купить покоящийся на глубине 112 метров в Ирландском море лайнер. Известно, что после того как в 1915 году агент «Ллойда» вы платил компании «Кунард Лайн» страховое возмещение, погибший корабль стал их собственностью. Англичане не стали долго торговаться с Лайтом. Учитывая глубину, на которой затонула «Лузитания» и время, которое прошло с момента ее гибели, они уступили ее за тысячу фунтов стерлингов. После оформления сделки американец заявил репортерам лондонских газет, что его план включает подъем четырех гребных винтов корабля, отлитых из марганцовистой бронзы и весящих по пятнадцать тонн каждый, и других частей судна, выполненных из цветных металлов, общим весом около 600 тонн.

Трудно сказать, будет ли стоить овчина выделки. Ведь организация судоподъемных работ с такой глубины в бурном Ирландском море потребует немалых средств и вряд ли окупит себя.





**УНИКАЛЬНЫЙ ПОДЪЕМ
ЗОЛОТЫХ СЛИТКОВ**

Не рифы, не скалы, не своеволие разъяренной стихии — кораблю, везущему сокровища, больше всего угрожают войны.

Первая мировая...

В 1916 году подрывался на немецкой mine и затонул у берегов Ирландии английский лайнер «Лаурентик». Более трех тысяч золотых слитков оказались погребенными в морской пучине. Понадобилось целых семь лет настойчивых поисков, чтобы почти все это золото опять стало достоянием английской казны.

1917 год. В Ла-Манше торпедирован голландский транспорт «Ренате Леонхарт». Четыре миллиона фунтов стерлингов легли на морское дно недалеко от берега. О транспорте вспомнили... через сорок лет. Для поиска золота «Ренате Леонхарт» голландский инженер Пьер Виссер соорудил гигантский кессон, оборудованный мощными гидромониторами для расчистки ила под корпусом затонувшего судна. Но за долгие годы пароход развалился на куски, которые засосало глубоко в ил, и никакие хитроумные инженерные приспособления не помогли Виссеру разбогатеть.

С тем же печальным результатом окончились попытки голландцев найти золотые слитки среди останков лайнера «Тубантия», который, совершая рейс из Амстердама в Буэнос-Айрес, был торпедирован в Северном море немецкой подводной лодкой.

Вторая мировая война...

Напуганные призраком континентальной блокады, англичане тайне начинают переправлять золото в Канаду и Америку. Его вывозят не только с Британских островов, но и из колоний, доминионов, протекторатов и подопечных территорий. Зачастую для этих секретных операций используются не только быстроходные и хорошо вооруженные корабли, но и обычные грузовики-угольщики.

Именно в это тревожное время англичане успешно перевезли морем из Кейптауна в Нью-Йорк самую крупную партию золота двадцатого века — тридцать миллионов фунтов стерлингов.

Тем печальнее на фоне подобных удач выглядит статистика «золотых» потерь. Одна только Англия рассталась с пятью миллионами фунтов стерлингов. Половина этой суммы пошла на дно вместе с лайнером «Ниагара».

Почтовый пароход «Ниагара», построенный в Глазго в 1913 году и принадлежавший Новозеландской судоходной компании, считался одним из лучших и самых больших судов на линии Австралия — Северная Америка. Это было красивое двухтрубное судно, развивавшее скорость до 18 узлов.

Еще в первую мировую войну этот роскошный лайнер представлял большой соблазн для немецких подводных лодок, которые усиленно за ним охотились. Но им так и не удалось торпедировать «Ниагару», и она благополучно продолжала обслуживать австралийско-американскую линию до начала второй мировой войны.

Рано утром 19 июня 1940 года «Ниагара», следуя из Новой Зеландии на остров Ванкувер, подорвалась на mine в тридцати милях от гавани Вхангароа, расположенной на северо-востоке от острова Норт-Айленд. Получив большую подводную пробоину, пароход начал быстро погружаться в воду. К счастью, пассажирам и экипажу вовремя удалось спустить шлюпки и отойти от тонущего судна.

Прошло несколько минут, и лайнер исчез с поверхности воды.

Одному лишь капитану «Ниагары» и некоторым военным представителям в Веллингтоне было известно, что вместе с пароходом на дно пошел ценный груз — пятьсот девяносто золотых слитков, которые «Ниагара» должна была доставить в Ка-

наду для уплаты счетов США за выполнение военных заказов.

Гибель быстроходного лайнера и золота, которое не было застраховано, явилось серьезным ударом для англичан. Тогда еще не было известно, что судно подорвалось на одной из двухсот двадцати восьми контактных мин, поставленных немецким рейдером «Орион» — единственным судном, действовавшим в начале войны в Тихом океане.

Через несколько дней после гибели «Ниагары» в Веллингтоне был создан судоподъемный синдикат, работы которого проводились тайно.

Руководство синдикатом поручили австралийскому капитану Вильямсу. Он должен был найти затонувшее судно и во что бы то ни стало поднять его. Начали спешно переоборудовать небольшой теплоход «Клэймор», который стоял на приколе в Окленде. В декабре 1940 года «Клэймор» направился в район гибели «Ниагары». На борту спасателя находилась специально сконструированная одним австралийским инженером глубоководная камера, в которой должны были работать два лучших водолаза Австралии — братья Джон и Вильям Джонстоны.

Участок моря в шестнадцать квадратных миль оградили буйми, и теплоход начал тралить дно, следуя параллельными курсами. В полдень следующего дня трал судна за что-то зацепился. Место отметили бумом, однако продолжать работы не пришлось: начался шторм, и поисковая партия укрылась в гавань Вхангароа.

Когда шторм утих, под воду в наблюдательной камере опустился водолаз. Оказалось, что трал судна зацепился за камень.

При подъеме водолаз услышал странный скрежет о стенки камеры и сквозь один из семи иллюминаторов заметил стальной, обросший водорослями трос... «Скорее всего это якорный канат «Клэймора», — решил водолаз и продолжал подъем.

Когда судно начало выбирать якорь, неожиданно в двух метрах от клюза заметили мину, которая запуталась в якорном канате «Клэймора». Если бы одному из матросов не удалось вовремя остановить брашпиль, от судна не осталось бы и следа.

Вскоре прибывший к месту происшествия военный тральщик обезвредил мину, и «Клэймор» смог продолжить поиски затонувшего парохода.

На рассвете 31 января 1941 года трал «Клэймора» снова за что-то зацепился. Когда подняли брошенный на дно ручной лот, то увидели на нем свежий отпечаток краски. Теперь никто не сомневался: это было судно.

Вскоре один из водолазов, посланный в наблюдательной камере на дно, убедился воочию, что перед ним с креном в семьдесят градусов на левый борт лежала «Ниагара». Лот показал глубину сто тридцать три с половиной метра.

Всем находившимся на борту «Клэймора» не терпелось как можно скорее приступить к подъему золота. Но погода не позволяла спускаться водолазам на дно.

Спустя несколько дней, когда зыбь на море улеглась, «Ниагару» тщательно обследовали и на картонном макете воспроизвели ее положение на грунте. Оставалось только решить, каким способом можно проникнуть в каюту с золотом. Чтобы добраться туда, следовало взорвать борт и две палубы судна.

И вот настал день, когда мощный взрыв потряс корпус судна. У борта «Клэймора» всплыли оглушенная акула и куски деревянной облицовки ходового мостика «Ниагары». В борту затонувшего парохода образовалась пробоина в двадцать квадратных метров. Еще несколько взрывов — и водолаз в камере смог, наконец, приблизиться к «золотой» каюте. Увы, она была надежно заперта толстой стальной дверью.

Встала проблема: сильный взрыв мог выбить дверь, раски-

дать двести девяносто пять ящиков с золотыми слитками по всему помещению и похоронить золото под корпусом судна; слабый же взрыв просто повалил бы огромную стальную дверь на ящики и, таким образом, закрыл бы единственный вход в бронированную кладовую «Ниагары». Это, пожалуй, был один из самых ответственных моментов во всей операции. Но все же взрыв произвели, и 5 октября 1941 года под ликующие крики экипажа храпковый глубоководный захват доставил стальную дверь на палубу «Клэймора». Позднее капитан Вильямс в память о подводной экспедиции установил эту дверь в своем кабинете в Мельбурне.

13 октября 1941 года, забыв про суеверия (ведь было тринадцатое число!), моряки подняли первый ящик с золотыми слитками. Работа закипела.

За тридцать девять дней было найдено 552 слитка, их сложили на полу каюты капитана «Клэймора».

Дальнейшие поиски не дали никаких результатов. Где-то на дне, на глубине ста тридцати трех метров, остались лежать последние тридцать восемь слитков золота...

То и дело в камере менялись наблюдатели. Каждому хотелось самому обнаружить недостающую часть сокровища. Когда окончательно износились тросы лебедок и капитан Вильямс смирился с мыслью, что поиски бесполезны, один из братьев Джонстонов вдруг извлек со дна золотой слиток. Это был последний успешный спуск храпкового захвата. Вскоре руководителю экспедиции пришлось объявить об окончании работ.

«Клэймор» взял курс на гавань Вангароа. Вот здесь-то и произошел едва ли не самый драматический эпизод в истории судоподъемного дела. Когда до базы оставалось несколько миль, старший механик доложил капитану Вильямсу, что в машинное отделение поступает вода. Старенький «Клэймор», который до этого плавания хотели уже сдавать на слом, не выдержал дли-

тельного пребывания в море — его обшивка пропускала воду. Корабль стал тонуть. И могло случиться так, что сокровища опять оказались бы в морских глубинах, откуда их с таким трудом достали...

На «Клэйморе» включили все водоотливные насосы. Кое-как капитану Вильямсу удалось привести судно в гавань. Едва успели выгрузить на берег десять тонн золота, как стоявший у причала «Клэймор» сел днищем на грунт.

Так закончилась эта эпопея.

Прошло более десяти лет. Над оставшимися на океанском дне тридцатью семью золотыми слитками «Ниагары» ломали голову многие водолазные специалисты. Ведь точное место «Ниагары» известно, рассуждали они, значит, проблема легко решается с помощью хорошей глубоководной камеры и совершенного грейферного захвата. И вот в 1953 году английский спасательный корабль «Формост-17», совершив длительный океанский переход, прибыл в район гавани Вангароа. За несколько недель спасатели вырвали у Нептуна еще тридцать слитков золота. Блестательный успех! Остальные семь слитков так и остались на дне, среди груды исковерканного металла. На этот раз, надо полагать, навсегда.



ПОСЛЕСЛОВИЕ

Кто не увлекался в свое время историями о сокровищах погибшей Атлантиды или о кладах, унесенных на дно морское затонувшими кораблями! Увы, долгое время и Атлантида, и таинственный град Китеж, и сотни тысяч судов, исчезнувших в пучине, воистину «как в воду канули». Не было ни научного подхода, ни технических средств, чтобы детально обследовать подводные глубины и извлечь на поверхность вещи, пролежавшие на дне десятки, сотни, а иногда и тысячи лет. Лишь сейчас, когда на повестку дня ставится вопрос о создании под километровыми слоями воды городов и предприятий, где предполагается разрабатывать природные богатства океана и земных недр, на наших глазах началась цепная реакция освоения людьми земной аквасферы.

И не случайно проникновение в океан идет параллельно с проникновением в космос, не случайно одни и те же заводы и фирмы разрабатывают и изготавливают как космическое, так и подводное оборудование. Овладение «планетой Океан» — в сущности, репетиция сложнейшей задачи овладения небесными телами, резко отличающимися по своим условиям от Земли.

Возникает вопрос — не будет ли сопровождаться бурное развитие подводной техники побочными «болезнями роста» вроде знаменитых золотых лихорадок, которые стали возможны прежде всего благодаря развитию техники мореплавания

и открытию новых земель. Во всяком случае, если морские глубины станут доступны людям, то наверняка резко повысится интенсивность и результативность поисков затонувших сокровищ и исторических памятников, возникнет масса проблем по организации, руководству и контролированию добычи ценных объектов, захороненных во всех районах Мирового океана, а не только на прибрежном мелководье. Поэтому представляется весьма актуальной книга Льва Скрягина, посвященная отнюдь еще не исчерпанной истории поисков и находок кладов затонувших кораблей...

Все чаще пресса сообщает о сенсационных открытиях, выпавших на долю водолазов и океанологов. То обнаруживается Атлантида в Эгейском море, то со дна поднимают старинное судно с ценнейшим грузом, то находят очередной подводный клад золотых монет. Но это, возможно, только начало. На Западе уже вышло много книг и статей о подводной охоте за сокровищами. Будем надеяться, что новая работа Л. Скрягина послужит для советского читателя начальным введением в увлекательный мир канувших в Лету эскадр и их богатств, своеобразным путеводителем по романтическим маршрутам морского кладоискательства.

Во всех отношениях подводные клады искать значительно труднее, чем сокровища, зарытые на суше. Только в последние годы появились акваланги и удобные глубоководные аппараты, благодаря которым человек постепенно привыкает чувствовать себя в царстве Нептуна «как рыба в воде». Но, даже чувствуя себя под водой такими же хозяевами стихии, как и на суше, люди будут оставаться почти бессильными перед добросовестными могильщиками моря. Разве можно справиться с придонными течениями, очень скоро затягивающими утонувшие обломки песком и илом? А кораллы, способные быстро покрыть любой предмет надежным саркофагом? По-видимому, кладов

под водой больше, чем на суше, но зато запрятаны они намного лучше.

Есть одна опасность, которой не избежало большинство наземных гробниц. Эта опасность — археологические браконьеры, а попросту грабители древних могил. Когда ученые вскрывают курганы или пирамиды, они находят, что кто-то уже давно похитил там в поисках кладов. Предметы из золота или серебра, представляющие колоссальную историческую и художественную ценность, часто просто переплавлялись в металл, чтобы его легче было сбыть. Наука и человечество лишились интереснейших свидетельств о минувших веках. Ныне же подобная опасность грозит и подводным сокровищам.

С каждым годом все больше аквалангистов рыщут в прибрежных водах, где сконцентрирована основная масса затонувших судов древности, средневековья и нового времени. Как правило, аквалангисты совершенно не обладают исторической и археологической квалификацией. Случайно обнаружив корабль, лежащий на дне, они в поисках золота иногда не останавливаются перед варварским разрушением сохранившихся обломков. Уже не раз сообщалось, какой непоправимый вред понесли некоторые затонувшие античные суда с грузом изделий искусных древних мастеров от грубого вторжения подводных мародеров.

«Диким аквалангистам следует помнить — на дне моря лежат не просто клады золота и серебра, а культурные ценности. Те же золотые монеты, поднятые на поверхность, стоят на нумизматических аукционах в десятки раз дороже содержащегося в них золота. Сокровища — это не обязательно слитки благородных металлов. Сама по себе находка старинного или прославленного судна интересна с научной точки зрения. Поэтому и обращение с такой находкой должно быть крайне осторожным. Современные археологи при раскопках работают

буквально кисточкой. Морская археология тоже требует от профессионалов и любителей тщательного соблюдения правил научного исследования. Подводное кладоискательство заманчиво, но зависит от случая, тогда как поиск затонувших исторических ценностей — благородное и сравнительно молодое занятие, которое при любом исходе вознаграждает и обогащает своих поклонников.

Вспомним недавнюю историю находки и реконструкции корабля «Васа». Его нашли шведские любители-аквалангисты на дне Балтийского моря, вблизи Стокгольма. Однако они не стали разламывать корпус ладьи в поисках мифического золота, не догадались взорвать или растащить на куски деревянные обломки. Аквалангисты сообщили о своей находке ученым, а те на государственные средства организовали экспедицию по подъему и восстановлению корабля древних скандинавов. Очень аккуратно были извлечены ветхие детали ладьи, тщательно собраны все кусочки судна. Опытные специалисты реконструировали корабль и выставили его для обозрения в специальном помещении. «Васа» стала национальным памятником и достопримечательностью Швеции, приманкой для любителей отечественной истории и для зарубежных туристов.

В государственном масштабе поставлено дело по добыче сокровищ затонувших кораблей во Франции. Со дна Средиземного моря извлекаются грузы древнегреческих, карфагенских и древнеримских судов. Статуи, амфоры, изделия античных ремесленников выставляются в музеях. Создана специальная организация, занимающаяся проблемами морской археологии и поиском кладов. В прошлом году на воду спущен первый в мире корабль, специально предназначенный для выявления и добычи подводных сокровищ. Его назвали «Археонавт». Он оборудован камерами для ныряльщиков, удобными смотровыми иллюминаторами, приспособлениями для подводных работ.

Но армия аквалангистов-любителей продолжает стремительно множиться с каждым годом во всех странах. Они все чаще находят и золото и старинные суда. Назрела необходимость в каком-то регулировании их активности. Кроме разъяснительной работы, свое слово должен сказать здесь закон.

Кто является истинным владельцем затонувших кладов? Каково взаимоотношение удачливого кладоискателя, хозяина территории, на которой найден клад, и того, кто этот клад запрятал или кому он когда-то принадлежал?

Споры по этим вопросам велись задолго до нашей эры и продолжают до сегодняшнего дня. Согласно одной крайней точке зрения, кто бы ни нашел клад, он должен принадлежать тому, на чьей земле, в чьих прибрежных водах или в чьем доме он был обнаружен. Другая крайняя точка зрения предусматривала, что клад безраздельно принадлежит тому, кто его нашел.

Пытаясь примирить оба взгляда, византийский император Юстиниан в своем знаменитом кодексе установил, что половина клада должна принадлежать юридическому владельцу территории, а половина — тому, кто нашел его. Однако в эпоху укрепления центральной власти государство стало ущемлять интересы кладоискателей, что привело к сокрытию находок, к широкому развитию контрабандной торговли переплавленным золотом, к гибели многих исторических ценностей. Закон считал потенциальным собственником всех кладов короля или казну.

Так, по английскому закону от 1276 года, действовавшему с незначительными поправками до 1887 года, «если в доме или на земле найден клад и о его существовании владелец не знает, то клад принадлежит королю». В 1887 году к закону было сделано добавление, что если клад представляет для государства историческую ценность, то нашедший получает определенный процент вознаграждения. Но процент был настолько ничтожен, а процедура выяснения обстоятельств находки настолько долгой

и подозрительной, что кладоискатели, естественно, предпочитали умалчивать о своих удачах и заниматься незаконной контрабандой, тем более что уследить за найденным в земле золотом несравненно сложнее, чем, скажем, за украденным в банке. Власти наконец-то спохватились и в 1929 году закон изменили.

Любопытны законы в Австралии. Там нашедший клад может рассчитывать лишь на милость правительства, которое дает ему часть. Если клад поднят со дна моря, то он должен быть передан правительству, которое объявляет о розыске владельца клада. Если в течение года владелец не объявится, то клад переходит в собственность властей, которые решают, сколько отдать нашедшему. Если же владелец объявится и докажет свои права на клад, то нашедший может надеяться теперь на щедрость владельца. Не обходится без курьезов. Так, недавно вблизи берегов Австралии были подняты старинные корабли «Батавия», «Золотой дракон» и «Зайтдорп», когда-то принадлежавшие голландской компании «Датч Ист Индиа Компани», прекратившей свое существование еще в XVIII веке. Претензии на роль владельца этих судов предъявила Голландия. Закон формально должен был признать владельцем голландское правительство, и корабли, погостив у Посейдона, вместе со своим содержимым возвратились в Амстердам, откуда они вышли более двух столетий назад.

Как будто прост закон США. Если клад найден, то он принадлежит нашедшему, который обязан уплатить подоходный налог с суммы стоимости клада по американским расценкам в год находки. Правда, предусматривается ряд оговорок, в разных штатах есть свои законы, многое зависит от места, где сделана находка, и в юридическом комментарии кладоискатель предупреждается о том, что он имеет шансы не получить ни цента за свои труды.

У нас в Советском Союзе нашедший клад должен сообщить об этом властям, после чего получает денежное вознаграждение

в зависимости от ценности обнаруженного сокровища и от обстоятельств его происхождения.

Сейчас в связи с широким развитием подводных работ не только в территориальных, но и в нейтральных водах раздаются призывы к заключению международной конвенции, защищающей интересы стран — владельцев затонувшего имущества и стран или граждан, производящих поиск и добычу его.

Как видим, вопрос о затонувших кладах не так прост и технически и юридически, но тем не менее поиск сокровищ, лежащих в трюмах погибших кораблей или закопанных на побережьях пиратских морей, привлекает достаточное число авантюристов, легкомысленных отпускников, фанатиков-любителей и трезвых, расчетливых профессионалов.

Книга Л. Скрыгина рассказывает о наиболее поучительных событиях в многолетней истории подводного кладоискательства. Автор проанализировал объемистые хроники морских происшествий, изучил ряд архивных материалов у нас и за рубежом, обобщил сотни сообщений иностранной периодики. В ходе своих изысканий Л. Скрыгин в нескольких случаях установил прежде неизвестные факты и развеял бытующие легенды. Конечно, некоторые интереснейшие истории остались «за бортом» этой небольшой книги. Автор был вынужден ограничиться самыми нашумевшими или показательными примерами, не упоминая, скажем, о последних достижениях бурно развивающейся подводной археологии. Например, недавно в прославленном «Золотом треугольнике» в дополнение к испанскому и пиратскому золоту были обнаружены сокровища майя, запрятанные среди подводных гротов и перемешанные с человеческими скелетами. Справедливо будет сказать, что эра подводных подвигов и приключений только-только началась и впереди непочатый край открытий.

В. Скурлатов

СОДЕРЖАНИЕ

Предисловие	3
Глава I. «ЗОЛОТОЙ ТРЕУГОЛЬНИК»	10
Все началось с Колумба...	11
Армады серебряные и золотые	13
Пират ее королевского величества	17
Флибустьеры острова Черепахи	23
Мак-Ки находит слитки серебра	30
Как судовой плотник стал королевским губернатором	33
Аферисты дурачат романтиков	36
«Сокровищный бизнес»	39
Кладоискатели-профессионалы	43
История «Сан Педро де Алькantara»	47
Что ищут в «Золотом треугольнике»?	51
Драма острова Кокос	60
Эпилог, которым не кончаются трагические истории «Золотого треугольника»	76
Глава II. СОКРОВИЩА «НЕПОБЕДИМОЙ АРМАДЫ»	78
Глава III. ТАИНЫ БУХТЫ ВИГО	88
Глава IV. КЛАД ФРЕГАТА «ЛЮТИН»	98
Глава V. ГДЕ ЗОЛОТО «ЧЕРНОГО ПРИНЦА»?	104
Глава VI. ЕСТЬ ЛИ СОКРОВИЩА НА «ЛУЗИТАНИИ»?	117
Глава VII. УНИКАЛЬНЫЙ ПОДЪЕМ ЗОЛОТЫХ СЛИТКОВ	130
Послесловие	137

ЛЕГ СМЯГКИ

Сокровища
погибших
кораблей



02000