

СОДЕРЖАНИЕ

Введение

Внезапное возвращение пиратства7

Кратко о терминах17

Часть I

Разные регионы, 700~1500 годы 19

Вступление в нечестивый орден ~ На то воля Божья ~
Смотреть сквозь пальцы ~ У них не было выбора? ~
Найти корабль в море ~ Завладеть добычей ~ Набеги
на побережье ~ Пиратское насилие ~ Борьба с пиратством
на суше ~ Борьба с пиратством на море ~ Охота на пиратов ~
Нападения на пиратские базы

Часть II

*Расцвет европейских морских держав,
1500~1914 годы*..... 89

В поисках веселой и недолгой жизни ~ Матросы, джентльмены и торговцы ~ Пиратство — не позор ~ Жажда легкой наживы ~ Пиратские порты ~ Пиратская королева и ее придворные ~ Безнравственные инструменты внешней политики ~ Найти подходящее судно ~ Выслеживание и захват добычи ~ Отчаянные сражения на море ~ Высокотехнологичное пиратство ~ Блуд, пьянство и азартные

игры ~ Типичный финал пиратской карьеры ~ Превратности кооптации бывших пиратов ~ Охота на охотников ~ Антипиратские союзы ~ Мнимый конец пиратства

Часть III

Глобализованный мир, 1914 год ~

настоящее время..... 197

Они были богаты, мы были бедны ~ Ветры перемен ~ Современные благоприятные условия ~ Новый безнравственный инструмент ~ Современный пиратский флот ~ Маскировка и хитрость в наши дни ~ Шок и трепет сегодня ~ «Беспрецедентно жестокий характер» нигерийского пиратства ~ Modus operandi современных пиратов ~ Современная «веселая жизнь» ~ Пиратство и закон ~ Цитадели и роботизированные корабли ~ Преследование пиратов в море ~ Меры противодействия на пиратских берегах

Заключение

Возвращение с удвоенной силой..... 283

Глоссарий.....297

Библиография 303

Источники иллюстраций 335

Примечания.....338

Предметно-именной указатель.....359

ВВЕДЕНИЕ

Внезапное возвращение пиратства



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

Кровавое побоище на *Cheung Son* и другие подобные преступления 1990-х имели одну общую черту: несмотря на варварскую жестокость, в целом они оставались незамеченными.

* Здесь и далее MV — motor vessel, моторное судно. — *Прим. науч. ред.*

Если пиратство и удостоивалось внимания широкой публики, то, как правило, в виде вымышленных историй — в романах вроде «Острова сокровищ» (1883) Стивенсона или голливудских фильмах наподобие «Черного пирата» (1926) с Дугласом Фэрбенксом, «Капитана Блада» (1935) с Эрролом Флинном или чрезвычайно успешных «Пиратов Карибского моря» (2003 и т. д.) с Джонни Деппом. В этих книгах и фильмах пираты воплощали романтический типаж лихих смельчаков, весьма далекий от реальности². За пределами сравнительно узкого круга ученых — и, конечно, моряков и правоохранительных органов, которые следят за соблюдением норм морского права, — всем казалось, что угроза пиратства миновала, так что даже само это слово стало ассоциироваться скорее с различными формами кражи интеллектуальной собственности, нежели с морской преступностью. Положение изменилось лишь в ноябре 2005 года, когда дерзкое нападение на современное круизное судно принесло международную известность пиратам нового типа — сомалийским.

*Seabourn Spirit*³ был не из тех утлых посудин, что курсируют обычно по водам вдоль Африканского Рога*. Экипаж этого роскошного круизного лайнера первого класса насчитывал 164 человека и обслуживал до 208 состоятельных клиентов, а по результатам ежегодного опроса читателей журнала для путешественников *Condé Nast Traveller* судно было признано лучшим из небольших круизных лайнеров. В ноябре 2005 года маршрут лайнера пролегал от египетской Алек-

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

сандрии до Сингапура. Его 200 пассажиров уже насладились путешествием по Красному морю и Аденскому заливу, куда корабль вошел через Баб-эль-Мандебский пролив. Теперь они предвкушали знакомство с Момбасой — следующим портом назначения.

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

При всем своем удивлении капитан Свен Эрик Педерсен, не теряя времени, включил сигнал тревоги и прибавил скорости. Его план заключался в том, чтобы обогнать два крошечных 7-метровых суденышка из стеклопластика и с помощью ловкого маневра, возможно, даже протаранить и перевернуть одно из них. Поднятая по тревоге служба безопасности немедленно приступила к действиям: бывший полицейский Майкл Гроувс встретил приближающихся и ведущих ярост-

* Одна морская миля — 1,852 км. — *Прим. науч. ред.*

ную стрельбу пиратов струей из шланга высокого давления, надеясь потопить их судно, в то время как старшина корабельной полиции и бывший солдат-гуркх Сом Бахадур управлял корабельной акустической пушкой, которая издавала оглушающий высокочастотный звук, не давая нападающим приблизиться. Успешного маневрирования в сочетании со звуковой и водяной пушками оказалось достаточно, чтобы сбросить пиратов с хвоста, так что вскоре те исчезли в утреннем тумане. Кроме Сом Бахадура, легко раненного осколками, никто не пострадал, даже несмотря на то, что один из гранатометных выстрелов пробил обшивку корабля и повредил каюту; вторая граната отскочила от кормы, не причинив ущерба.

В итоге то, что могло обернуться продолжительным захватом заложников, закончилось счастливым спасением самого корабля, его экипажа и пассажиров. Из соображений безопасности лайнер тотчас же взял курс на Викторию (Сейшельские Острова) вместо запланированной изначально Момбасы. Оттуда он по расписанию прибыл в Сингапур, где и высадил переполненных впечатлениями пассажиров⁴.

В последующие годы международное сообщество привыкло к дерзким пиратским нападениям сомалийцев, но в ноябре 2005 года этот инцидент был столь необычен, что многие наблюдатели, включая министра иностранных дел Австралии Александра Даунера, не решались назвать его пиратством, — им представлялось, что налет был скорее актом терроризма, за которым, вероятно, стояла «Аль-Каида»*. Как две команды по четыре пирата в каждой рассчитывали

* Организация признана террористической решением Верховного суда Российской Федерации от 13.11.2008 № ГКПИ 08-1956, деятельность организации запрещена на территории Российской Федерации.

захватить современный 134-метровый корабль с несколькими сотнями людей на борту? Восемь человек заведомо не могли удержать их под контролем, рассуждали наблюдатели. Реальное положение дел стало вырисовываться не сразу: да, это было пиратское нападение, и да, беспощадные сомалийские пираты, вооруженные автоматами и реактивными противотанковыми гранатометами, не задумываясь, попытались бы похитить десятки или даже сотни безоружных пассажиров и членов экипажа, которых было легко запугать. С тех пор вымышленным пиратам Карибского моря пришлось всерьез конкурировать с реальными пиратами Сомали за передовицы газет и так называемый «добрый корабль общественного сознания»⁵. Наиболее дерзкие операции сомалийских пиратов даже попали на большой экран: неудачный захват шедшего под американским флагом контейнеровоза *MV Maersk Alabama* подарил сюжет блокбастеру 2013 года «Капитан Филлипс» с Томом Хэнксом в главной роли.

В апреле 2009 года *Maersk Alabama* вез продовольственную гуманитарную помощь голодающим сомалийцам. Большинство сомалийских портов не гарантировало безопасность, поэтому судно направлялось в кенийскую Момбасу, что, однако, не освобождало его от необходимости проплыть через изобилующие пиратами воды вдоль сомалийского побережья. И действительно 8 апреля примерно в 240 морских милях от берега полуавтономной провинции Пунтленд к идущему на малой скорости судну приблизилась моторная лодка с четырьмя вооруженными людьми. Как и команда *Seabourn Spirit*, члены экипажа на мостике *Maersk Alabama* прибегли к обходному маневру, чтобы не допустить бандитов на палубу. Но, хотя пиратскую лодку удалось затопить, сомалийцы все же забрались на корабль. Команда отступила

на вторую линию обороны — в «цитадель» (что-то вроде секретной комнаты в некоторых эксклюзивных апартаментах), где они могли укрыться и откуда можно было вызвать помощь и управлять кораблем. Однако экипажу *Maersk Alabama* вновь не повезло: несмотря на то, что бóльшая часть команды, состоявшей из одних американцев, успела попасть в цитадель вовремя, капитан Ричард Филлипс и помощник корабельного инженера Захид Реза были схвачены пиратами. Поразительно, но экипаж Филлипса тоже сумел добыть пленника: пока Захид Реза по требованию главаря показывал тому корабль, возле машинного отделения бандита одолел главный инженер Перри. Затем развернулось драматичное противостояние: с одной стороны три оставшихся пирата с заложником, капитаном Филлипсом, с другой — одиннадцать членов команды с плененным главарем бандитов. После напряженных переговоров было решено совершить обмен пленными и позволить пиратам покинуть корабль на одной из оранжевых спасательных лодок *Maersk Alabama* — их собственная лодка к тому времени уже затонула. Но пираты не сдержали обещания и отплыли вместе с капитаном Филлипсом.

Прибывшие на место американские военные корабли, которых успели оповестить остальные члены экипажа, оказались в трудном положении: четыре хорошо вооруженных сомалийских пирата удерживали заложника на борту качающейся на волнах спасательной лодки длиной 8,5 м. Вскоре кризис достиг наивысшей точки. Одного из разбойников делегировали для ведения переговоров на американское судно *USS Bainbridge*, тем временем ждавшим в засаде снайперам неожиданно удалось взять на мушку три ясно различимые цели: один из пиратов был хорошо виден — и угрожающе держал дуло автомата у головы капитана Филлипса, а два других

прильнули к иллюминаторам спасательной шлюпки, чтобы глотнуть свежего воздуха. Несколько мастерских выстрелов — и три пирата мертвы, а капитан Филлипс освобожден. Единственный выживший пират впоследствии был приговорен к тридцати трем годам и девяти месяцам заключения в тюрьме строгого режима.

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

Пиратство в тренде — его обсуждают в газетах и грандиозных развлекательных программах, ему посвящают бесчисленное множество документальных фильмов, статей, книг и конференций по всему миру. Все пытаются найти ответ на вопрос, почему количество пиратских нападений так стремительно выросло с 1980-х годов. Начало глобализации и либерализации торговли в конце 1970-х годов способствовало увеличению числа морских грузоперевозок, а крах Советского Союза и конец холодной войны десятилетием позже привели к исчезновению военных судов из многих прежде патрулируемых областей. С точки зрения пиратов, это означало, что потенциальных жертв стало больше, а рисков быть пойманными — меньше. Публикуются всесторонние исследования о том, что «движет пиратами» и почему эту «профессию» выбирают в наши дни. Но даже самые интересные из этих работ дают искаженную картину, так как неизменно фокусируются на отдельных регионах и не проводят сравнений между различными областями, страдающими от пиратства сегодня — и на протяжении предшествующих веков. Многие важные вопросы остаются по-прежнему открытыми. Сохраняются ли

в наши дни причины, побуждавшие людей становиться пиратами раньше? Как действия современных морских грабителей соотносятся с пиратством прежних эпох? Можно ли извлечь из прошлых попыток обуздать пиратство какие-либо уроки, способные помочь в борьбе с ним сегодня? И самое важное: если теперь военно-морские силы мощнее, чем прежде, почему нам не удастся раз и навсегда положить конец пиратству? Почему оно продолжается несмотря ни на что? Книга отвечает на эти вопросы, показывая путь пирата на протяжении веков: *как становятся пиратами, что значит быть пиратом и, наконец, как уйти из пиратства*⁶.

У пиратства долгая история, связанная с разными морями и странами, поэтому нельзя говорить о «типичной карьере пирата». Чтобы выявить преемственность и переломные моменты в пиратстве разных культур и эпох, мы будем рассматривать судьбу пирата в географическом контексте: самые крупные вспышки морского разбоя случались в то или иное время в Средиземном, Северном и Японском морях, и именно этим регионам уделяется основное внимание в книге. Также книга разделена на три исторических периода. Первая часть посвящена отрезку между 700 и 1500 годами, когда три указанных морских региона были разъединены и представляли собой не связанные между собой и не влиявшие друг на друга театры пиратских действий. Вторая часть фокусируется на 1500–1914 годах, когда европейские морские державы постепенно одержали верх над мощными в прошлом пороховыми империями (Османской, Могольской, позднее — Цинской), постепенно монополизировав «четыре источника социальной власти: идеологические, экономические, военные и политические отношения»⁷. Европа получала все больший контроль над сухопутными территориями: в 1500 году

она контролировала 7%, в 1800-м — 35%, а «к 1914 г., когда наступил неожиданный конец этой эпохи, они... [европейцы] контролировали 84% мировой суши»⁸. Наряду с локальными проявлениями пиратства, постоянное вмешательство европейских держав в региональные дела усугубляло проблему: и без того взрывоопасная смесь обогащалась благодаря импорту судов и вооружений западного образца и вдобавок европейским пиратам и авантюристам. Наконец, часть третья посвящена периоду с 1914 года по наши дни — здесь показана эволюция, или деградация, пиратства эпохи глобализма.

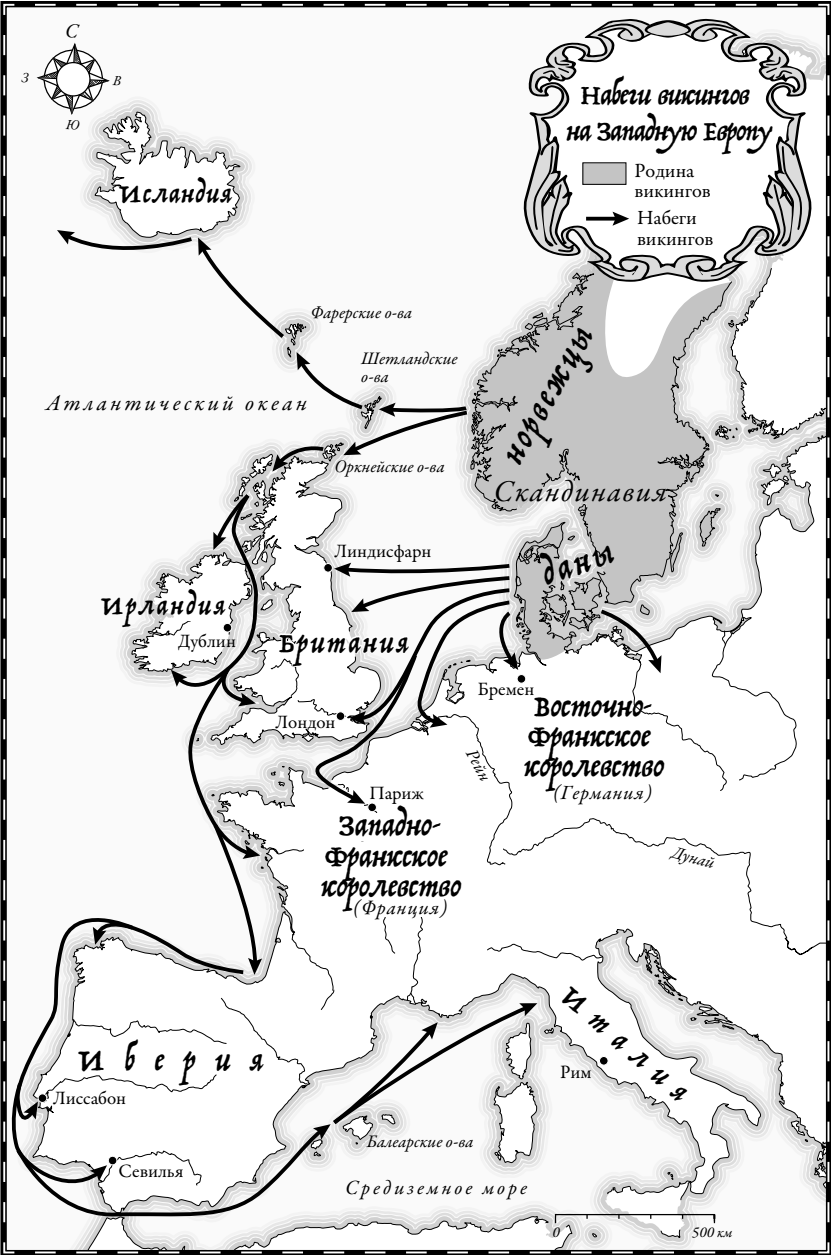
Кратко о терминах

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

ЧАСТЬ I

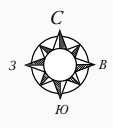
Разные регионы, 700~1500 годы







0 500 км



КИТАЙ

КОРЕЯ

ЯПОНИЯ

ЛЯОНИН
 Пекин
 ХЭБЭЙ
 Цзинань
 ШАНЬСИ
 Хуанхэ
 ШАНЬДУН
 Лайчжоу
 Дэнчжоу
 Ссул
 ЦЗЯНСУ
 ХЭНАНЬ
 АНЬХОЙ
 Нанкин
 Янчжоу
 Ханчжоу
 ЧЖЭЦЗЯН
 Нинбо
 Тайчжоу
 Вэньчжоу
 Наньчан
 ЦЗЯНСИ
 Фучжоу
 Синьхуа
 Сямынь
 Чжанчжоу
 ГуАНСИ
 Гуйлинь
 Чжуцзин
 Гуанчжоу
 ГУАНДУН
 Тайвань
 Хайнань
 Бонацу
 Хаката
 Хирадо
 о-ва Рюкю
 Тихий океан

Вступление в нечестивый орден

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

Решение стать пиратом обычно было продиктовано одной из двух причин: либо ужасная бедность, безработица, трудные жизненные условия и мрачные перспективы, либо жажда наживы и соблазн легких денег. Еще одним мощным мотивом для некоторых была необходимость скрыться от правосудия: «Море всегда служило прибежищем для беззаконных и преступных общественных элементов»¹. Точный состав этих эле-

ментов зависел не столько от региона, сколько от субрегиональных или даже местных условий, которые могли заметно меняться с течением времени.

В эпоху позднего Средневековья, между 1250 и 1500 годами, некоторые области Средиземноморья переживали экономический подъем — и это открывало массу возможностей для предприимчивых людей, особенно для умелых ремесленников. Другие регионы переживали упадок: быстрый рост населения влиял на уровень безработицы, и происходило это на территориях, где повсеместная нищета усугублялась беспрерывными набегами и ответными походами различных морских держав и их регулярных флотов, которым, в свою очередь, содействовали каперы, или корсары, действовавшие по лицензии, и пираты, орудовавшие без нее. На христианских берегах Средиземного моря такие мощные морские державы, как Венеция, Генуя и Пиза, наживались на успешной торговле с Византией, с основными портами мусульманских империй, например Александрией, и с прибрежными черноморскими городами наподобие Кафы*. Дорогие товары: шелк, специи, фарфор, драгоценные камни, золото, серебро, меха и рабы — обогатили купцов Венеции, Генуи и Пизы, как и торговцев Византии и Александрии. Если жители этих растущих портовых городов занимались пиратством, то ими руководила жажда наживы и они становились корсарами — пиратами с лицензией. Неудивительно, что в большинстве своем они происходили из низших слоев общества и намеревались улучшить свое положение; встав на этот опасный путь, они ничего не теряли, а получить

* Кафа — основанное греками поселение на юго-восточном побережье Черного моря. Теперь — Феодосия.

Конец ознакомительного фрагмента.

Приобрести книгу можно

в интернет-магазине

«Электронный универс»

e-Univers.ru