

ПЕТР КОТЕЛЬНИКОВ

Летучий голландец



Петр Котельников

Летучий голландец

«Издательские решения»

Котельников П. П.

Летучий голландец / П. П. Котельников — «Издательские решения»,

ISBN 978-5-44-830113-1

В мире каждый год без вести пропадают десятки судов и рождаются всевозможные истории, связанные с их исчезновением. Куда пропали эти суда? Вопрос, остающийся без ответа, на протяжении нескольких столетий. И конечно первостепенную роль во всех этих историях занимает легенда про Летучий Голландец.

ISBN 978-5-44-830113-1

© Котельников П. П.
© Издательские решения

Летучий голландец

Петр Петрович Котельников

© Петр Петрович Котельников, 2017

Редактор Олег Петрович Котельников

ISBN 978-5-4483-0113-1

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

Черного цвета, в сполохах голубого холодного пламени, внезапно возникая из морской дали, корабль всегда идет с гордо поднятыми парусами, даже в самую свирепую погоду. Временами оттуда раздается голос, но люди опытные не отвечают на вопросы таинственного призрака, ибо знают: за этим обязательно последует несчастье. Некоторые моряки убеждены, что достаточно просто посмотреть на корабль, чтобы найти свою смерть при кораблекрушении. В мире каждый год без вести пропадают десятки судов и рождаются всевозможные истории, связанные с их исчезновением. Куда пропали эти суда? Вопрос, остающийся без ответа, на протяжении нескольких столетий. И конечно первостепенную роль во всех этих историях занимает легенда про Летучий Голландец. Из поколения в поколение моряки пересказывают эту легенду друг другу. Этот образ всегда заставляет сердца биться чаще. Тайна, с ним связанная, будоражит воображение.

Море убогих и слабых не любит,
Не терпит и дерзких, лишенных ума,
Часто и тех, и других оно губит,
Тайною станет их гибель сама.

Время пройдет – посудачат, забудут,
Кто и когда на просторах пропал?..
Найдутся и те, кто память разбудит —
Смотришь, пропавший легендой стал!

Мореходство всегда сопряжено с риском погибнуть. Пропавших» из тех, кто отправлялся в плавание, было великое множество. Кто-то отправлялся на свой риск и страх, другие поступали на службу торговых компаний, неся долевою ответственность за судьбу парусников, отправляющихся на поиски новых земель, сокровищ и прясностей, ценивших тогда в Европе на вес золота. Но и тех, и других морские просторы встречали не слишком ласково. Риск был невероятно велик, домой возвращалось из плавания только одно судно из трёх, в то время как остальные становились жертвами обстоятельств (пираты, бури и т. д.). И всё же... мореплаватели рисковали, поскольку удачный рейс приносил огромную прибыль. Морская стихия была для людей чуждой, полной неожиданностей. Помимо реальных опасностей, воображение рисовало невероятных чудовищ, поднимающихся из глубин на поверхность, чтобы поглотить не только экипаж, но и судно само. Рисковали отправляться в плавание люди отчаянные по природе своей, либо доведенные до отчаяния жизнью самой.

Естественно, матросы, служившие на кораблях, тихим и покладистым нравом не отличались. Проще говоря, это были отъявленные негодяи, не имевшие ни малейшего представления о совести. Можно только догадываться, какими чертами характера должен был обладать капитан, чтобы держать в повиновении массу мерзавцев, только и ожидающих проявления слабости со стороны его. Бунты на кораблях были в те времена не редкостью.. Вос-

ставшие знали, что победа над капитаном ставит их вне закона, возвращение домой грозило смертельной расправой. Такие экипажи, чтобы продолжать жить, становились флибустьерами, наводящими ужас на мирные купеческие суда.

Чтобы противостоять опасностям в пути, купцы объединялись в компании. В пору, описываемую мной, слава гремела о Голландской Ост-Индской компании. Она была самой богатой частной фирмой, которую мир когда-либо видел, включая свыше 150 коммерческих судов, 40 военных кораблей, 50 000 служащих, частную армию из 10 000 солдат. Компания принимала участие в политических спорах того времени наряду с государствами. Так, в 1641 году она самостоятельно, без помощи Голландского государства, выбила из нынешней Индонезии своих конкурентов – португальцев. Для этого на средства компании были созданы вооружённые отряды из местного населения. Перед компанией стал выбор места нахождения штаб-квартиры. Этим местом стало небольшое рыбацкое поселение с названием «Амстердам», означающее – «Плотина на Амстеле». Амстелем называлась небольшая река, протекающая вблизи. Сама природа потрудились над тем, чтобы поселение стало быстро развиваться. Земли Голландии, или, как её ещё называют – «Нидерланды», слишком опасно низко располагались к уровню моря. В течение раннего Средневековья, в связи с постепенным повышением уровня моря и частыми штормами, береговая линия стала размываться. 1 ноября был назван Днем всех святых, созданный в честь тех святых, которые не попали в официальные религиозные праздники. Около двух тысяч лет назад кельтские племена в это время праздновали наступление Нового года. Считалось, что накануне его в мир людей приходят волшебные, мистические существа, часто враждебно настроенные. Считалось, что и люди имеют возможность в этот день побывать в потустороннем мире. И надо же было в этот знаменательный день 1170 года нашей эры произойти наводнению. Протока, соединяющая море с расположенным вблизи озером была расширена морскими волнами, и море хлынуло на сушу...

В 1287 году, в ходе крупнейшего наводнения, песчаный барьер, созданный людьми на месте протоки, был разрушен, и озеро окончательно стало заливом, получившим название «Зейдерзее». Это стихийное бедствие создало условия для превращения небольшой деревни Амстердам в центр морской торговли, место встреч и торговли для мореплавателей.

До возведения новых усовершенствованных плотин в XV веке, очертания залива незначительно менялись, часто случались наводнения и паводки. Например, 18 ноября 1421, в результате прорыва дамбы, было затоплено 72 деревни, погибло приблизительно 10 000 человек. Это случилось в день празднования Святой Елизаветы. Святые почему-то не благоволили людям, проживающим тут. Зато они благоволили купцам. Корабли компании бороздили воды Индийского и Атлантического океанов. Имена некоторых капитанов кораблей вошли в историю географических открытий. Так, британский капитан Генри Гудзон, состоящий на службе у компании, в 1609 году во время поиска морского пути в Китай через Америку открыл названные в его честь реку и залив, у берегов которых возник город Нью-Амстердам, построенный голландцами. После поражения Голландии в войне с Британией, город этот был переименован в Нью-Йорк, в настоящее время являющийся одним из крупнейших городов мира. Что поделать, страсть к переименованиям сохранилась и до наших дней.

Всё в мире подвижно и всё перемененно
(об этом известно давно)...
Названия стран, городов непременно
Самою судьбой изменить суждено!

В угоду кому-то, политике ради,

Найдётся замена – не нужно ума —
Созвучие всё постепенно загладит,
А память об этом исчезнет сама.

Впрочем, человек не замечает, что изменения в топонимике, кстати, науке сравнительно молодой, пальма первенства принадлежит не человеку, а животным, которые, не умея говорить, метят свои территории своими запахами или предметами, ставя их поверх тех, которые были установлены до этого другими особями

Как звери всюду ставят метки,
Так человек названия даёт.
Хотя и в действиях нередко,
Последствий их не сознаёт.

Не все конечно, кто умнее
Названья те, что прежде были,
Оставят, всё ж всего важнее,
Чтоб люди прежнее ценили.

А мир, всё на пути ломает,
И мы, в сознании своём,
Спохватимся позднее, понимая,
Что, вроде, не туда идём?

Однако, оставим в покое топонимику и сэра Генри Гудзона и остановимся на личности, не великой значимости, не сделавшей географических открытий, но ставшей известным множеству людей, особенно среди моряков всех народов. Речь идёт о Филиппе Ван дер Деккене.

Корабль его вышел в море, направляясь в Индию в ноябре 1640 года. Потом уже значительно позднее вспоминали, что отчаливал он почему-то в ночное время, когда в мире безнаказанно действуют темные силы зла

Серое небо и серое море,
Филинов хохот и уханье сов...
Что впереди? Удача иль горе?
Прощание с жизнью без слёз и без слов?

Море открытое. Чаек не видно.
Пенится след за кормой
Всё, как обычно, но очевидно —
Не все моряки возвратятся домой...

Море привычно для взора моряка, долго будут тянуться дни плаванья. Ожидания свежего ветра, когда море гладкое, как зеркало, без ряби, спит, очумело долго, глубоко вздыхая. Вздохи эти ощущаются плавным подъемом и таким же плавным опусканием воды. Солнце жарит сверху, в кубрике дышать от духоты и испарений человеческих тел невозможно. Во рту пересыхает, приходится пить протухлую воду из анкерка. Оживляются, когда задувает ветер и матросы обезьянами взбегают по вантам. Долгий путь по Атлантике вдоль западного побережья Африки до мыса Бурь, в наше время называемого мысом Доброй Надежды.

Не было тогда Суэцкого канала. Путь из Средиземного моря в Красное, существовавший во времена женщины-фараона Хатшепсут был забыт и пришёл в негодность за истекшие тысячелетия. Огибает корабль этот мыс и воды Индийского океана попутными ветрами понесут судно к цели путешествия. Можно теперь и океаном вдоволь наслаждаться, морские течения и попутный ветер сами несут вперёд корабль.

С морем можно биться и сражаться,
И его, как женщину, любить,
Можно постоянно восторгаться!
Морю можно ревностно служить

Вот только всего этого ожидать от команды трехмачтового парусника с названием «Беллона» не следовало, она служила дьяволу, олицетворением которого был Ван дер Деккен, отличавшийся крайней жесткостью. Поговаривали знающие капитана, что тот назвал свой корабль именем богини, посетившей корабль во время одного из плаваний по Средиземному морю. Богиню, выловленную из морских глубин и поднятую на борт корабля, ожидал не радостный приём со стороны голландского капитана. Богиня была оскорблена и приговорила корабль к вечному плаванью.

Была ли такая встреча богини и Ван дер Деккена в действительности, мне не ведомо. Но знаю одно – отправившись в обратный путь в Голландию из Индии, судно бесследно исчезло. И в самом этом факте ничего удивительного не было. Корабли во множестве исчезали тогда и исчезают сегодня в морских пучинах. Удивление состояло в том, что многим морякам, значительно позднее живущим, пришлось встретиться с «Беллоной» Ван дер Деккена. Слухи о встречах с «Летучим голландцем», как стали называть моряки «Беллону» давно уже ходили среди моряков разных стран, а вот письменных источников, свидетельствующих о подобных случаях, не было. Но, как-то и этот пробел был ликвидирован.

Первое печатное упоминание о «Летучем голландце» появляется в 1795 году в записках ирландского вора-карманника Джорджа Беррингтона называемых «Плавание к Ботаническому заливу». Не знаю, почему о «Летучем голландце» вдруг поведал человек, не ведавший ничего более глубокого, чем чужие карманы, которые привлекали его вниманием звоном монет, и не знавший ничего опаснее, чем быть пойманным за руку при извлечении их. Но факт остаётся фактом, с ним не поспоришь! Вор – свидетель истории «Летучего голландца»...

Появление письменного сообщения о таком необычном явлении вызвало исследовательский интерес, не утративший своей значимости и сегодня. Все понимают, что если море поглотило что-то, то оно не извергает его наружу. А вот «Летучий голландец» не подчинялся этому правилу, носясь в штормовую погоду по поверхности вод, едва касаясь их днищем своим. Оставалось исследователям выяснить, управлялось ли судно командой, или на палубе его не было людей? В мифах говорилось, что команда судна вместе с капитаном состоит из мертвецов, оживающих во время бури. Встреча с этими посланцами ада ничего доброго живым не сулила.

Скорее всего, в основу создания легенды о «Голландце» легла реальная история?.. С одним голландским мореплавателем по имени Ван Страатен в 1641 году произошла такая история: торговое судно, управляемое им, вознамерилось обогнуть мыс Бурь в поисках подходящего места для создания небольшого поселения, которое могло бы служить перевалочным пунктом для судов Ост-Индской Компании. При подходе к мысу разыгрался шторм, подтверждающий законность данного названия мысу. Вместо того, чтобы поискать места, где можно было переждать бурю, капитан решил добраться до цели, чего бы ему это ни стоило. История закончилась плачевно – судно исчезло. Всё, казалось, и говорить не о чем –

судно поглотил океан. Так, нет, родилась легенда, согласно которой, упрямый капитан так хотел попасть на восточную сторону мыса, что провозгласил: «Я попаду туда, даже если у меня это займет время до самого конца света!» И попался... Дьявол тут же даровал ему вечную жизнь, и с тех пор корабль будет носиться вплоть до дня Страшного суда по волнам неподалеку от мыса, который вместо мыса Бурь стал позднее называться мысом «Доброй Надежды»

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

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

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