

Тим Северин: жизнь в круге мифов

В XX столетии, когда расстояния сократились до минимума благодаря многочисленным техническим новинкам, люди начали открывать мир заново. Можно сказать, наступила вторая эпоха Великих географических открытий. Ее отличие от первой заключалось в том, что прежде путешественники и исследователи ликвидировали «белые пятна», которыми изобиловали старинные географические карты, а теперь их наследники, столь же отважные и дерзкие в своих замыслах, стремились доказать, что древние предания о великих походах — отнюдь не баснословие, что жизнь в мифе, эта отличительная черта древних сообществ, вовсе не подразумевала жизни в вымышленной реальности, что миф, этот исконный способ осознания сущего, основан на истинных событиях, лишь расцвеченных и приукрашенных фантазией. Новые путешественники приняли эстафету у археологов, которые еще с раскопок Генриха Шлимана в Троаде усвоили, что миф непременно содержит в себе истину. Вдохновляясь мифом, Говард Картер отыскал гробницу Тутанхамона, сэр Артур Эванс обнаружил руины легендарного лабиринта Минотавра, а Джеймс Мелларт нашел первый очаг человеческой цивилизации в Анатолии. И точно так же, следуя за мифом, знаменитый норвежец Тур Хейердал дважды переплыл Атлантику на папирусных плотках, покорила Тихий океан на бальсовом плоту «Кон-Тики», заново открыл остров Пасхи и искал на Волге и Дону следы викингов, а ирландец Тим Северин повторил на точных копиях старинных кораблей маршруты мифических и полумифических первопроходцев — святого Брендана, Ясона, Одиссея, Синдбада и других, поименованных и безымянных.

В свою первую экспедицию Тим Северин (р. 1940) отправился, еще будучи студентом Оксфордского университета: вместе с приятелями он на мотоцикле повторил путь Марко Поло из Европы на Дальний Восток. Впоследствии он плывал маршрутами Брендана, Ясона, Одиссея и Синдбада, верхом добирался из Европы в Иерусалим по следам первых крестоносцев и вместе с монгольскими пастухами искал в степях наследство Чингисхана, на бамбуковом плоту переплывал Тихий океан, чтобы подтвердить теорию, что древние китайцы могли до-

браться до Америки, изучал острова пряностей в Индонезии, сверяясь с картами и дневниками натуралиста викторианской эпохи Альфреда Рассела Уоллеса, и исследовал истоки предания о Моби Дике, гигантском белом ките, памятном всем по замечательному роману Германа Мелвилла. Кроме того, Северин предложил собственную разгадку тайны Робинзона Крузо как литературного персонажа и как реально существовавшего человека; гипотеза Северина имеет противников, но многим она кажется вполне обоснованной.

В каждом своем путешествии Северин вел путевой дневник, из которого затем вырастала книга. Эти книги, памятник отваге, предприимчивости и крепости человеческого духа, по праву входят в золотой фонд литературы о путешествиях.

Заслуги и свершения Тима Северина отмечены множеством наград — книжной премией имени Томаса Кука, премией «Книга о море», премией и памятным знаком французской Морской академии, золотой медалью Королевского географического общества (Великобритания) и медалью Ливингстона, присуждаемой Королевским географическим обществом Шотландии. Вдобавок он является почетным доктором наук Тринити-колледжа в Дублине и Университетского колледжа в Корке.

О Северине часто говорят, что он умеет «любую старинную историю, сколь бы невероятной та ни была, превращать в реальность». Это утверждение оказалось верным и для первого опыта Северина в жанре художественной прозы — исторической трилогии «Викинг», недавно опубликованной на русском языке и получившей заслуженное признание у читателей.

Сам Тим Северин называет свой метод подтверждения мифов «детективом» (расследование легенд и сказаний) или «экспериментальной филологией». А одна французская газета наградила Северина титулом «контролер мифов». «Я беру миф, — говорит Северин, — и проверяю практическим способом, что в этом мифе — вымысел, а что может быть реальностью. Единственный способ проверки, который я признаю, — это реконструкция судов и событий, своеобразный «следственный эксперимент». Меня всегда занимает конкретный вопрос: насколько древние мифы соответствовали реальности? Можно выразиться и так: меня интересует аргонавтика в широком смысле — плавание людей к неведомым берегам».

Михаил Башкатов

Глава 1. Шторм

Говорят, седьмая волна самая опасная, самая разрушительная, когда беснуется океан. Современные океанографы знают, что это чистое суеверие; на то есть сложные теории о чередовании волн и законы волновой механики. Тем не менее понятие о седьмой волне живет, и, цепляясь за руль открытой лодочки на изрытой штормом поверхности Атлантики, ты волей-неволей считаешь волны. Ум ищет какой-то намек на упорядоченность в буйном хаосе, открывающемся взгляду всякий раз, когда лодка взмывает вверх на гребне могучего вала. До самого горизонта простирается устрашающая мрачная панорама, высятся гряда за грядой бурлящие валы, каждый из которых способен захлестнуть, сокрушить, опрокинуть суденышко. И всякий раз в короткое мгновение, перед тем как лодке скатиться в ложбину, глаз силится рассмотреть седьмые волны, подлинные или воображаемые чудовища, что грозно вскидывают голову над соседями, ломая строй, даже меняя линию горизонта, прежде чем свалиться вниз и притаиться в засаде.

В тот истерзанный ветром вечер в конце мая 1976 года моему усталому сознанию представилось, что волновой спектр изменился. Как будто вместо седьмой волны теперь океан сосредоточил свою мощь в случайных комбинациях из трех волн. Вот первая из них надвигается на нас, с каждой секундой все круче и круче, наконец равновесие нарушается, гребень опрокидывается и скользит вниз по переднему скату самопроизвольной лавины пены и освободившейся энергии. Удар! Лодка вздрагивает и рыскает. Рулевое весло резко поворачивается в моей руке, потом начинает болтаться, и нас вместе с лодкой бросает вперед, в объятия белого кипения. В эту опасную минуту ветер впускает в нас свои когти, норовя развернуть лодку боком, параллельно наступающим гребням. Случись так, нам крышка. Второй или третий могучий вал накроет уязвимый

корпус во всю длину. И это будет последняя волна в моей жизни и в жизни моих товарищей.

Некому было научить нас, как управлять такой лодкой в бурю. За последнюю тысячу лет море не видывало ничего подобного нашей конструкции. Сторонний наблюдатель мог бы усмотреть в ней сходство с бананом: длинный и стройный корпус, заостренный нос и корма слегка загнуты вверх. Но самая необычная черта становилась явной только при ближайшем рассмотрении: лодка была кожаная. Сорок девять бычьих кож сшиты вместе наподобие лоскутного одеяла и натянуты на деревянный каркас. Тонкая, чуть больше полусантиметра, оболочка, которая растягивалась и сжималась в лад движениям лодки, словно кожа на грудной клетке человека, — вот и все, что ограждало нас от ярости Атлантического океана. Глядя на волны, я вспоминал мрачное предстартовое предупреждение одного видного специалиста по кожам.

— Бычья шкура, — деловито объяснял он менторским тоном, — очень богата белками. Если хотите, ее можно сравнить с куском мяса. Она так же будет разлагаться, быстро или медленно, в зависимости от различных факторов, таких, как температура, качество дубления, нагрузки, которым она подвергается.

— А если кожа пропитается морской водой? — спросил я.

— Ну, тут я точно не берусь ответить, — сказал он. — Нам никогда не поручали таких испытаний. Обычно мокрая кожа разлагается быстрее, хотя соль в морской воде, возможно, будет производить консервирующее действие. Право, не знаю...

— Так, а что же в итоге?

— В итоге то же самое, как если вы положите мясо на тарелку и оставите на воздухе. Через какое-то время оно превратится в безобразное, дурно пахнущее желе. То же будет с гниющей бычьей кожей.

Опасность того, что корпус лодки превратится в желе, сейчас заботила меня в меньшей степени. Ветер заметно крепчал, волны становились все выше и все яростнее колошматили нас. Если корпус окажется недостаточно прочным, соединяющие его нитки просто-напросто прорежут раскисшие кожи, и они осыплются с каркаса, как лепестки с увядшего цветка. Впрочем, я сомневался, что до этого дойдет. Скорее всего, мы опрокинемся. У нас ведь нет киля, придающего устойчивость судну. Если обрушившийся гребень застигнет лодку врасплох, она полетит кувырком и вывалит команду в воду. И никаких надежд на спасение.

Так какого же дьявола я со своей командой болтаюсь в море на таком немыслимом судне, несмотря на крепнувший шторм? Ответ заключался в названии нашей диковинной лодки, нареченной «Брендан» в честь великого ирландского миссионера Брендана, жившего в VI веке. Согласно преданию, святой Брендан доходил до Америки, причем это поразительное заявление не фантастический вымысел, оно подтверждается подлинными и основательно изученными латинскими текстами, которые датируются по меньшей мере 800 годом. В текстах рассказывается, что святой Брендан вместе с другими монахами плывал в заморскую страну на лодке из бычьих кож. Но если это верно, то Брендан достиг Америки почти за тысячу лет до Колумба и за четыреста лет до норманнов. Скептики называли это вздором. Предположить, что кто-то пересек Атлантику на лодке из кож, — фантастика, бред, абсурд, сам материал это исключает. Однако латинские тексты решительно утверждали, что лодка была кожаная, даже описывали, как именно святой Брендан и его команда строили свое суденышко. Простейшим способом проверить удивительную историю было построить такую же лодку и посмотреть, одолеет ли она Атлантику. И вот я со своими товарищами проверяю, мог ли Брендан со своими монахами совершить трансокеанское плавание на кожаной лодке.

Шторм разразился совсем не вовремя. Наше плавание только что началось, мы еще толком не знаем мореходных качеств лодки, и до родины святого Брендана — скалистых атлантических берегов Ирландии справа по борту — каких-нибудь тридцать миль. Слишком мало, чтобы чувствовать себя спокойно. Моряки относятся к этим берегам с величайшим почтением. Круглый год их таранят юго-западные ветры. Сколько парусников нашли здесь свою гибель! Обрастают в океане водорослями так, что, подобно «Брендану», не могут уйти лавировкой в море, и прибывает их к берегу. На этих самых скалах разбилось не меньше двух десятков галеонов из великой испанской армады, а наш «Брендан» — жалкий недомерок перед испанским галеоном. Идти против ветра мы не могли, так что, сместись шторм к западу, и понесет нас, будто древесный листок, прямо на твердые скалы и рифы, отражающие упорный натиск могучих океанских валов, которые с шипением катили мимо лодки, завершая долгое путешествие через всю Атлантику. При таком ветре и таком волнении даже современной яхте было бы не просто держаться носом к ветру. А нам с нашей средневековой скорлупкой остава-

лось лишь повернуть кругом и под маленьким прямым парусом вприпрыжку мчаться по волнам, как на бобслее.

Я посмотрел на свою команду. Что они думают о нашей ситуации? Джордж-то вполне сознавал, что нам грозит. Он один из лучших мастеров парусного спорта, каких я когда-либо знал. Сотни миль пройдены нами вместе на малых судах. Недаром на «Брендане» на него возложены обязанности штурмана — человека, призванного выжимать максимум из лодки, когда она идет под парусом. Ролф тоже отдавал себе отчет в сложности обстановки. Норвежец, он обычно проводит лето, странствуя вдоль родных берегов на грузной яхте, построенной в конце прошлого столетия. А вот Питер, наш кинооператор, меня беспокоил. Не так давно он прошел в одиночку на собственной яхте от Англии до Греции, зеленым новичком его не назовешь, но уж больно мрачно выглядел он сейчас. Отчасти, надо думать, потому, что его тревожило наше положение, но еще больше сказывалась боль в мышцах, которые он растянул два дня назад, когда мы шли на веслах, Питер посерел, и было видно, что непрерывная тряска ему совсем не по душе.

Артур, самый младший член команды, не сознавал опасности по той простой причине, что его доконала морская болезнь. Редко доводилось мне видеть такие страдания. «Брендан» вел себя на волне очень своеобразно, похоже скорее на плот, чем на обычное судно. То взмоет вверх, переваливаясь с бока на бок, то скатится вниз тем же манером, выматывая душу из Артура. Зажмурив глаза, он лежал мешком у планширя, и соленые брызги то и дело поливали его лицо и дождевое платье. Лишь когда настаивал его черед заступать на вахту, Артур вновь проявлял интерес к окружающему. Взяв себя в руки, он с трудом садился, пристегивался спасательным концом и тащился к рулю. Мысленно я аплодировал его порыву, но было очевидно, что из пяти человек команды только трое будут в состоянии управляться с «Бренданом», если шторм еще прибавит.

Одна из трудностей заключалась в том, что мы были лишены возможности толком отдохнуть между вахтами. «Брендан» почти во всю длину был открыт ветру и брызгам. Сразу за куцей грот-мачтой помещалось подобие палатки, где могли улечься валетом трое человек. Но здесь мы хранили также сменную одежду, съемочную аппаратуру, спальные мешки и все навигационные приборы. И к тому же, когда корму захлестывала волна, она нахально устремлялась вперед и забрасывала десант в наше убежище. На носу перед коротень-

кой фок-мачтой — вторая палаточка, чуть побольше хорошей собачьей конуры, предназначенная для двух остальных членов команды. Здесь было еще хуже. Каждый раз, когда волны разбивались о нос «Брендана», они окатывали обитателей палатки каскадом холодной воды.

Передав руль сменщику, я полез в главное укрытие, втиснулся на свою койку и предался тревожным размышлениям. Всего неделя, как вышли в плавание, а уже попали в такой переплет, что еще неизвестно, выдержит ли лодка. Лежа в спальном мешке и упираясь ступнями и головой в переборки под банками, я чувствовал, как они ерзают от качки. Больше всего меня беспокоило, что переборки движутся в разные стороны. Жуткое ощущение. Лодка вела себя словно животное, что-нибудь вроде кита, и я лежал между ребрами наподобие Ионы, чувствуя, как суденышко изгибается, борясь с чудовищным напором морской стихии. Дерево и кожа скрипели и стонали со всех сторон. Нагрузки достигали огромной силы. Бока лодки медленно сжимались и раздавались, как будто «Брендан» дышал. Я пытался мыслить трезво, говорил себе, что лады норманнов строились по тому же принципу. Известно, что они принаравливались к волне, и это прибавляло им ход. Но суда норманнов были сплошь деревянные, и никто не ведал, может ли кожа вынести такое испытание. Сколько продержится наша конструкция? Поди угадай. И мало утешения от мысли, что мы для того и вышли на «Брендане», чтобы на практике познать истину.

Только я закрыл глаза, как чувство равновесия сообщило мне, что амплитуда качки возросла. Было ясно, что лодку настигла группа из трех волн. Вздрыбилась первая волна, «Брендан» пополз по скату вверх, вверх, и казалось, время замедлило ход и никогда не перевалить нам через гребень. Но вот мучительная пауза: лодка покачивается на грани, половина корпуса повисла в воздухе, того и гляди «Брендан» разломится посередине... В этом положении начинается стремительный серфинг — катание на волне, мы всецело во власти бурлящего гребня, и рулевой силится не дать летящему по ветру «Брендану» развернуться боком, и лихорадочно крутящийся лаг загоняет стрелку на максимум — двенадцать узлов. Проходит целая вечность, прежде чем гребень, уйдя вперед, отпускает «Брендан» и небрежно сбрасывает его в ложбину, но тут же все повторяется, вторая и третья огромные волны одна за другой подхватывают лодку и швыряют ее, как игрушку.

Во время вахты Джорджа коварная волна застигла его врасплох и развернула «Брендан» кругом.

— Помогите! — заорал Джордж. — Помогите же! Мы идем задом наперед!

Мы с Питером належке выскочили из рубки и тотчас промокли насквозь. Спеша укротить парус, прижатый ветром к мачте, метнулись вперед и силком развернули его. С влажным хлопком парус наполнился ветром и заработал, выволакивая лодку из беды. Медленно, очень медленно «Брендан» поворачивался кормой к ветру. Затаив дыхание мы смотрели, как уязвимый кожаный борт принимает на себя один вал, второй... Оба прокатились под нами, не причинив вреда, и «Брендан», кренясь, снова пошел вперед.

Наступила ночь. Отвратительная черная ночь с хлещущим дождем, который ограничивал видимость несколькими метрами. Только и видно, что белые гривы на гребнях да вспышки далеких молний. Возвращаясь в палатку, я от усталости не придавал особого значения словам заступившего на рулевую вахту Питера, что слева по борту вдали как будто мелькнули крохотные точки судовых огней, — только буркнул ему, чтобы следил за ними и вызвал меня, если они приблизятся. После чего забрался в спальный мешок и закрыл глаза, совершенно обессиленный.

— Господи! А этот откуда явился? — разбудил меня испуганный вопль Питера.

Что-то неладно! Выкатившись из палатки, я увидел, что Питер изо всех сил налегает на рулевое весло, а Ролф таращится в ночь сквозь струйки дождя на очках. Оттуда, куда он смотрел, в каких-нибудь ста метрах от «Брендана», прямо на нас, сверкая огнями, шел рыбообрабатывающий траулер. Нос траулера дубасил волны, разбрасывая брызги; весь корпус лихо раскачивался. В такую темень нечего было и думать, что нас заметят. После мне довелось убедиться, что радары почти не реагируют на кожаный корпус «Брендана». Сейчас к тому же высокие волны заслоняли металлический отражатель, так что «Брендан» был невидимкой для других судов.

— Сигнальную ракету! — крикнул я Питеру. — Зажги белую ракету!

— А если посветить фонариком на парус? — спросил Ролф.

— Ничего не даст!! — перекричал я воюющий ветер. — Наш парус слишком мал, какой из него отражатель! К тому же он полотняный, плохо отражает свет!

И вообще было уже поздно. Кто-то выхватил ракету из набора спасательных принадлежностей, но застывшие пальцы не гнулись, не поспевали вовремя сорвать обертку и зажечь сигнал. Питер нажимал на руль, силясь отвести «Брендан» в сторону, но ветер упрямо держал нас на курсе, ведущем к столкновению. В несколько секунд обтекаемый черный корпус траулера очутился рядом с нами, мы различали даже сварочные швы на скользящей мимо в каких-то метрах стальной стене. Озаряемые светом из иллюминаторов, мы с ужасом смотрели на высоченную громадину. Когда мы поравнялись с кормой траулера, она вильнула, и казалось, еще мгновение — и нашего малыша «Брендана» затянет на широкий слип, по которому выбирают сети.

— Держись! Сейчас попадем в кильватерную струю!

Вода кругом кипела, вспененная винтами корабля, а траулер уже пропал в ночной свистопляске, и никто на нем не подозревал, что они чуть не подмяли нас. Какой парадокс, подумал я, главная угроза для нас — человек, а не стихия! Таких опасностей святой Брендан не ведал... Разве мог кто-нибудь на траулере нас рассмотреть? А если бы вахтенный и рассмотрел — что доложить капитану? Что ветер гонит в океане суденышко из другого тысячелетия, с прямым парусом, на котором алеет кельтский крест, и с командой из пяти насквозь мокрых отчаянных моряков? Разбуди вахтенный среди ночи в Атлантике своего шкипера таким докладом, его спасали бы с корабля за злоупотребление спиртным или как психически больного.

Под утро ветер еще прибавил, приближаясь к жестокому шторму. Он срывал гребни с валов, и летящие чуть ли не горизонтально вместе с дождем соленые струи принуждали нас регулярно откачивать воду. Заступил на вахту — отработай пятьсот раз трюмным насосом, чтобы лодка не отяжелела. Шкоты совсем истрепались. Они были сделаны из льняного волокна, как в дни святого Брендана, и в чем-то мы просчитались. Стоило двум снастям, скрестившись, потереться друг о друга, как через несколько секунд они рвались. Снова и снова кому-то из нас, обычно Ролфу, приходилось, цепляясь за качающийся нос «Брендана», чинить шкоты, чтоб парус и лодка не вышли из повиновения. Ветер распотрошил мою сумку для карт, и в ту же минуту гребень шальной волны превратил карту в бумажное месиво. Одно утешение: шторм давно уже вынес нас за пределы этого листа, так что нам от него все равно было мало проку.

«Брендан» бешено мчался все дальше в океанские просторы. Чтобы притормозить, мы отдали с кормы петлю тяжелого троса, считывая заодно сглаживать ею самые буйные волновые гребни. А еще за кормой болталось в море металлическое ведро. Двадцать четыре часа назад мы приготовили в нем отменное блюдо из ирландских крабов; теперь оно жалобно звенело под ударами волн.

Бедняга Артур походил на дохлую овцу, облаченную в яркие штормовые брюки. Ветер сорвал с него капюшон, и влажные волосы прилипли к черепу. Питер распластался внутри главной палатки среди хаотического нагромождения линз, лочий, мокрой одежды и прочих причиндалов. Во время чреватой бедствием встречи с траулером он еще хуже растянул больную руку и к тому же здорово перешокивался. Только Джордж и Ролф были в норме. Джорджу доводилось бывать в переделках почище этой, а Ролф снял очки, не желая созерцать разгулявшиеся волны.

Как это часто бывает, новый день принес улучшение погоды. По мере того как стихала буря, настроение команды поднималось. Морская вода испортила спички, но, порывшись в аварийных запасах, мы нашли водонепроницаемый коробок и розожгли примус. После горячего кофе и безмянной смеси из макарон и овощей команда «Брендана» стала проявлять более осмысленный интерес к окружающему. Джордж весьма кстати открыл, что работа рулевого намного облегчается, если стать спиной к носу и лицом к набегаящим с кормы волнам. Необычная картина, но мы уже начали свыкаться с мыслью, что на борту «Брендана» необычного будет хоть отбавляй. Единственной публикой, которая могла оценить наш маленький триумф, были морские птицы, появившиеся сразу, как только ветер малость улегся. Преобладали чайки — обыкновенные и серебристые; иногда мимо деловито проносился тупик, часто-часто взмахивая короткими крылышками, и клоунское «лицо» с ярко раскрашенным клювом придавало ему удивительное сходство с детской заводной игрушкой. Высматривая пищу, величественно парили на широких — почти два метра в размахе — крыльях желтоголовые олуши, самые крупные морские птицы в этом районе земного шара. Приметят добычу — и пикируют на нее. А то плавно опустятся пониже и начинают обрабатывать фигуры высшего пилотажа на восходящих струях воздуха над вылепленными штормом могучими валами. Смотришь на их беззаботные пируэты, и бушующий океан

кажется совсем не таким уж грозным, а чайки и вовсе преспокойно садились на воду и скользили с волны на волну.

И подумалось мне, что вот так и «Брендан» может одолеть океанскую стихию. Не в этом ли один из секретов, которые знал святой Брендан, выходя в плавание к землям на западе? Чтобы выяснить этот вопрос, нам еще предстояло пройти больше трех тысяч миль в водах, которые относят к самым коварным в мире, но я с удовлетворением говорил себе, что мы благополучно перенесли первый шторм и сделали еще несколько шагов к нашей цели.

Глава 2. Замысел

— Какой-то он странный, этот текст о святом Брендане, — заметила однажды вечером моя жена Дороти.

Брошенные вскользь слова тотчас же привлекли мое внимание.

— Странный? Что ты хочешь этим сказать? — спросил я ее.

— Он плохо соотносится с большинством текстов той же поры. Как бы тебе объяснить — атмосфера совсем другая. Совсем особенная. Ну вот, например: речь идет о плавании святого, и естественно ожидать длинный перечень сотворенных им чудес. Но святой Брендан никаких чудес не творит. Единственное, что отличает его от других, — необычайная мудрость, которая граничит с ясновидением. Когда его команда просто озадачена или испугана, он совершенно точно знает, что происходит и что еще произойдет на каждом этапе плавания. И, разумеется, он искренне верит, что Бог их не покинет в конечном счете.

— А что еще необычного видишь ты в этом тексте? — продолжал я допытываться.

— Ну, я бы назвала удивительное обилие практических деталей, их куда больше, чем в большинстве текстов раннего Средневековья. Описывается география мест, которые посещает Брендан. Подробно говорится о ходе плавания, с указанием времени и пройденного пути и так далее. На мой взгляд, перед нами не столько легенда, сколько повесть, описывающая действительные события.

Критические суждения моей жены заслуживали того, чтобы к ним прислушаться. Специалист по литературе испанского Средневековья, она вообще хорошо разбиралась в средневековых текстах. Кста-

ти, и познакомились-то мы с ней в библиотеке Гарвардского университета, где она подбирала материал для диссертации, а я изучал историю географических открытий. И оба мы еще старшекурсниками, каждый своим путем, вышли на повесть о святом Брендане.

— Что говорить, святой Брендан задал задачу специалистам по истории географических исследований, — заметил я. — Они никак не могут решить, было ли на самом деле плавание святого или это вымысел. Некоторые исследователи пытались доказать, что он и впрямь добрался до Америки, другие называют такое предположение чистой натяжкой.

— Что до меня, — твердо произнесла моя жена, — то я не вижу причин отвергать такую возможность.

— Я тоже. Мы с тобой знаем, что на малых судах вполне можно покрывать огромные расстояния. Сами это делали. Может быть, пришло время кому-нибудь проверить, мог или не мог святой Брендан совершить такое плавание. Но чистота эксперимента требует, чтобы конструкция судна и материалы были теми же, что в его времена.

Так зародился замысел путешествия на «Брендане». Родился во время послеобеденной беседы за кухонным столом в Кортмакшерри на юго-западе Ирландии, где мы проводили отпуск. Вспоминая эту беседу, я поражаюсь тому, как скрестились наши взгляды на текст о святом Брендане. Моей жене он казался «странным» в литературном плане; мне повесть о святом Брендане представлялась такой же необычной с точки зрения истории географических открытий. Добавлю еще одно важное совпадение: мы с женой вместе плавали на нашем маленьком шлюпе «Престер Джон», ходили даже в Турцию и брали с собой в плаванья трехлетнюю дочурку Иду. А потому мы знали, что теоретически святой Брендан вполне мог пройти на малом судне через Атлантику и обратно. Наши занятия литературой, историей и парусным спортом можно сравнить с тремя поляризованными линзами, которые теперь очутились на одной оси. И через них мы вдруг увидели возможное решение. Сидим в доме на западе Ирландии, недалеко от тех мест, где родился, жил, проповедовал и был предан земле святой Брендан. Среда, где все говорило о нем, сама настраивала на то, чтобы провести исследование, построить подобие лодки святого Брендана и проверить, не кроется ли истина в знаменитом предании.

Разумеется, до того как выступить с такой идеей, надо было проделать огромную работу. Прежде всего я должен быть сам уверен в

солидности научной основы моего проекта. Я твердо решил, что «Путешествие на “Брендане”» (мысленно я уже остановился на этом названии) ни в коем случае не должно свестись к простому эксперименту на выживание. Я полностью отдавал себе отчет в том, что придется потратить много месяцев на кропотливую подготовку плавания и что сам переход через Атлантику будет достаточно рискованным. Чтобы оправдать такие усилия и такой риск, экспедиция должна быть плодотворной. Она должна преследовать высокую цель, серьезность которой ни на миг не ставилась бы под сомнение.

Где начинать изыскания? Конечно же, в библиотеке Британского музея. И я не один месяц проработал там, тщательно вылавливая все наличные сведения о святом Брендане, о древних плаваниях через Атлантический океан и о самом исходном тексте — «Навигация Санкти Брендани, Аббатис» («Плавание святого Брендана, аббата»). Много полезного почерпнул я из жизнеописания святого Брендана. Он был одним из самых важных ирландских святых и оказал глубокое влияние на кельтскую церковь. Точные время и место его рождения неизвестны, но, вероятнее всего, он родился около 489 года в районе озер Килларни, в графстве Керри на западе Ирландии. Крестил и воспитал его керрийский епископ Эрк; следующим учителем Брендана был знаменитый святой Энда, и со временем он стал аббатом. В ту пору деятельность ирландской церкви была сосредоточена в разбросанных по всей стране монастырях, и многие из них были основаны Бренданом: Ардфертский монастырь в графстве Керри, Инишдадраум в графстве Клэр, Аннадаун в графстве Голуэй и Клонферт в том же графстве. Именно в Клонферте он был похоронен между 570 и 583 годами. Но больше всего в биографии святого Брендана меня заинтересовало то, что он по праву слыл путешественником. Снова и снова попадались ссылки на совершенные им путешествия. Он много раз плавал вдоль западного побережья Ирландии. Ходил на Западные острова у берегов Шотландии для важного совещания со святым Колумбой, основателем большого монастыря на Айоне. Сообщалось также, что святой Брендан побывал в Уэльсе, где стал настоятелем Лланкарвонского монастыря и был наставником бретонского святого Мало. По другим, не столь надежно документированным данным, Брендан посетил Бретань, ходил на Оркнейские и Шетландские острова, даже на далекие Фареры. Все это были морские путешествия, так что действительно существовавший святой Брендан явно проводил немало вре-

мени в плаваниях на малых судах вдоль северо-западных окраин Европы. Короче говоря, Брендан был моряцким святым, и нет ничего удивительного в том, что он стал известен под именем Брендана Мореплавателя.

Но конечным подтверждением его репутации явился уже упомянутый текст «Навигацио Санкти Брендани, Аббатис», более известный под названием «Навигацио Брендани» («Плавание Брендана»). Тот самый латинский текст, который запечатлелся в моей памяти и в памяти моей жены еще в нашу бытность студентами. В нем рассказывается, как святого Брендана, жившего на западе Ирландии, посетил другой ирландский священник и поведал ему о прекрасной стране далеко за океаном на западе, где безраздельно властвует слово Господне. Священник посоветовал Брендану лично посетить этот край, и Брендан построил лодку специально для такого плавания, обтянув деревянный каркас бычьими кожами. Взяв на борт обильные припасы, запасные кожи и жир для их смазки, он вместе с семнадцатью монахами вышел на поиски земли обетованной. Путешествие было долгим и многотрудным. Они плыли от одного острова к другому и пережили много приключений, в конце концов добрались до цели и смогли исследовать берег обетованной земли, после чего направились обратно в Ирландию. Некоторые их приключения явно вымышленны. Так, они будто бы высадились на спину кита, приняв его за остров. Святые отцы развели костер, чтобы приготовить пищу, жар от костра разбудил кита, и монахи едва успели вскочить в лодку, прежде чем кит устремился вдаль, неся костер на спине наподобие маяка. Столь же невероятными кажутся другие эпизоды. В тексте описано, как Брендан и его спутники встретили плавающую на воде огромную хрустальную колонну. Потом за лодкой погналось морское чудовище, извергающее пламя из ноздрей. У одного острова их забросали раскаленными



Гребная лодка. Резьба по камню. VIII век, Южная Ирландия

ми камнями; на другом они обнаружили монастырь с ирландскими монахами, давшими обет молчания. И так далее. Некоторые ученые называли «Плавание Брендана» плодом буйной фантазии, великолепным собранием морских небылиц, одна другой краше.

Нашлись, однако, крупные авторитеты, которые судили иначе. Они подчеркивали, что эпизоды плавания Брендана, если взглянуть под другим углом зрения, поразительно согласуются с географическими фактами. Плавающая колонна из хрусталя вполне могла быть айсбергом, встреченным мореплавателями в океане. Морское чудовище — возможно, злобный кит или морж. Раскаленные камни, которыми их забросали, — вероятно, лава, выброшенная при вулканическом извержении в Исландии или на Азорских островах, известных своими вулканами. Что до монахов-молчунов, то давно известно, что группы святых отцов из Ирландии учредили религиозные колонии на дальних островах вокруг Британии. Вот только одна, весьма серьезная, загвоздка: как мог святой Брендан со своими спутниками совершить такое долгое путешествие, занявшее, согласно тексту, целых семь лет, на лодке из подверженных порче бычьих кож? Всем известно, что кожа разлагается в морской воде. Выйти на несколько месяцев в море на кожаной лодке? С таким же успехом можно просто постоять в морской воде в хорошей кожаной обуви. В том и другом случае результат будет плачевным.

Обложившись современными атласами и морскими картами, я попытался сопоставить приведенные выше гипотезы с реальностями Северной Атлантики. Путевые описания святого Брендана и впрямь удивительно точно подходили к различным атлантическим островам. Единичную аналогию — скажем, эпизод с раскаленными камнями и вулканы Исландии, — можно отнести в разряд совпадений. Однако пришлось бы допустить сплошную вереницу совпадений, чтобы объяснить совокупность других аналогий — от очень похожих на Фарерские Овечьих островов, которые Брендан посетил в начале своего плавания, вплоть до густого белого облака, встреченного им у берегов обетованной земли и наводящего на мысль о пресловутой зоне туманов у Большой Ньюфаундлендской банки. По собственному опыту я знал, как затруднительно идти под парусом напрямик от Ирландии до Северной Америки. На этом пути вас ждут характерные для Атлантики преобладающие юго-западные и западные ветры. Возвратиться из обетованной земли в Ирландию на лодке из бычьих кож с попутным ветром было бы совсем

несложно. А вот путь от родных берегов на запад сулил святому Брендану серьезные трудности. Если исключить возможность на редкость благоприятного ветра, он должен был обгибать зону западных ветров либо с севера, либо с юга. Но и тут ему пришлось бы испытать большие трудности, пробиваясь на запад по этапам от острова к острову.

С волнением изучал я навигационные карты, на которых обозначены ветры и течения Северной Атлантики. Логический маршрут напрашивался сам собой. Используя преобладающие юго-западные ветры, можно пройти от Ирландии на север до Гебридских островов. Затем с боковыми западными ветрами опять на север до Фарерских островов. Оттуда — довольно сложный переход до Исландии, зато потом попутные течения благоприятствуют плаванию к Южной Гренландии и вдоль берегов Лабрадора на юг, к Ньюфаундленду и далее. На карте этот маршрут выглядит кружным, но он только кажется таким из-за плоской проекции. На самом деле это едва ли не кратчайший путь от Северной Европы в Северную Америку, известный как «ступенчатый маршрут», которым пользовались первые авиаторы на аэропланах с малой дальностью полета, задолго до них — норманны, а еще раньше... быть может, ирландцы.

Я почувствовал, что предстоящая экспедиция будет сродни детективной повести. Ключи передо мной, в «Плавании Брендана». Один за другим они могут подвести к ответу, если знать, как ими пользоваться. Вот именно — как? Ответ опять-таки напрашивался сам собой: при помощи такого же судна, на каком плыл святой Брендан. Плывя на нем, я пройду через пункты «ступенчатого маршрута», которые могут оказаться тождественными местам, описанным в «Плавании Брендана». Одновременно выяснится, может ли такое судно выдержать плавание через Атлантику. Но что именно подразумевает «Плавание», говоря о лодке из бычьих кож на деревянном каркасе? Под силу ли подобной конструкции пересечь океан? «Ступенчатый маршрут» относительно короток, но он печально известен своими штормами. Немногие отважатся идти северным путем на современной яхте, а плыть по нему в открытой лодке и вовсе пахнет самоубийством. Для такого маршрута нужно прочное морское судно. А лодка из кож — уж очень это звучит ненадежно.

И вот в один мартовский день я спускаюсь по крутой тропе к тому месту, откуда, по преданию, святой Брендан вышел на поиски обетованной земли. Все здесь производило на меня глубокое впечатление.

Родина святого Брендана, полуостров Дингл в графстве Керри, крайний выступ Ирландии в Атлантическом океане, где череда зеленых холмов и вересковых пустошей встречается со свинцовой гладью и воздух так прозрачен, что вид спадающей к горизонту тверди вызывает чувство, близкое к головокружению. Память о святом Брендане закреплена здесь чуть ли не в каждом природном образовании. Его имя пишется по старинке «Брандон», и тут есть мыс Брандон, залив Брандон, коса Брандон, селение Брандон, есть и гора Брандон, на вершину которой в день святого Брендана совершается паломничество в его честь. В прошлом сильные молодые люди в знак поклонения несли туда на своих плечах алтарный престол.

В северной части полуострова Дингл находится Брандон-Крик — узкая расщелина в гряде могучих скал, защищающих приморье. Путь туда лежит через заболоченные земли с выложенными для суши бурыми горками торфа и разрозненными клочками пашни в ограде из каменных плит. Нелюдимый край; правда, в конце дороги, на краю расщелины, я увидел два дома, по одному с каждой стороны. Второй дом был словно вырезан из художественной открытки. Стены из дикого камня аккуратно побелены; рядом с полуоткрытой дверью торчала колонка: в кадках росли цветы; аккуратную соломенную крышу охраняло от жестоких порывов зимнего ветра переплетение веревок с подвешенными к концам овальными морскими голышами, которым белая краска придавала сходство с бусинами в ожерелье.

Сразу за этим домом и начинался Брандон-Крик, и на дне крутого обрыва колыхались и бурлили стиснутые скалами волны Атлантики. Даже в безветренный день гул прибоя громко отдавался в гротах у выхода из эстуария.

День был незабываемый. Яркое солнце чередовалось с типичными для западноирландской погоды хлесткими ливнями, и прозрачные сине-зеленые воды Брандон-Крика вполне могли бы украсить какой-нибудь тропический остров. Переведя взгляд с эстуария в дали на северо-западе, я еще сильнее ощутил головокружение. Где-то там за морями лежит Северная Америка... Традиции живучи, и коли здесь, по преданию, начиналось плавание святого Брендана, то и моя лодка выйдет отсюда.

Я пошел вниз по тропе за домом под соломенной крышей. Она вела меня, петляя, к началу эстуария, где маленькая речушка отдавала заливу воды, собранные ею на склонах возвышающейся над

нами горы Брандона. Внезапно меня пронзило волнение: рядом с тропой лежали четыре странных черных предмета — четыре лодки, опрокинутые днищем вверх. Типичные для Западной Ирландии лодки с брезентовой обшивкой, известные под названием карра, каких не делают больше нигде на свете. Этот пережиток каменного века числят в ряду последних отпрысков одной из древнейших в мире конструкций — кожаной лодки. Здесь, на берегу Брандон-Крика, впервые моим глазам предстали наследники судна, на котором, по преданию, плавал святой Брендан.

Присев на корточках, я заглянул под одну карру, чтобы рассмотреть, как она сделана, и увидел изящное переплетение тонких реек, хрупкое на взгляд, но способное выдержать изрядную нагрузку. Каркас был туго обтянут брезентом, просмоленным с обеих сторон для водонепроницаемости. После я узнал, что в некоторых местах этот брезент, сменивший первоначальную кожаную обшивку, по-прежнему называют «кожей». Под лодками лежали весла незнакомого мне типа. Длинной около девяти футов и такие узкие, что лопасть практически отсутствовала; на вальке укреплен какой-то диковинный треугольный брусок с отверстием для опорного шипа. Судя по малым размерам этих карр, они годились только для прибрежного плавания, сама же конструкция выглядела безупречной, изысканные обводы ласкали глаз. Выбравшись наверх из расщелины, я обернулся, чтобы еще раз полюбоваться лодками. Очередной ливень омыл черные корпуса, и вся четверка блестела и переливалась на солнце, напоминая скользящих по волнам лоснящихся дельфинов.

Мне страстно захотелось выйти в море на карре — не столько для исследования, сколько потому, что меня пленили эти лодки. Жизнерадостная обитательница дома под соломенной крышей посоветовала мне наведаться в селение Данквин, где я найду лодочников — скорее всего в баре, поскольку сильное волнение на море сегодня не позволяет выходить на карре за рыбой. Доехав до селения, я обратился к бармену, и он показал на трех пожилых мужчин, сидевших в углу его заведения.

— Любой из них мог бы взять вас с собой, — сказал он. — Да только море сегодня неподходящее, чересчур разгулялось.

Я подошел к троице в углу. Каждому не меньше пятидесяти лет, одинаково одеты в мятые твидовые пиджаки и потертые брюки. Костистые, узловатые руки, массивные, обветренные, румяные лица с крупными носами.

— Хочу немного пройтись на карре, — сказал я. — Из вас кто-нибудь не возьмется меня прокатить?

Они недоуменно воззрились на меня.

— На карре, одной из ваших брезентовых лодок, — повторил я.

— А, вы про каноэ говорите, — отозвался один из них. Повернулся к своим товарищам, пробормотал что-то на ирландском языке, который по-прежнему в ходу на полуострове Дингл, потом снова обратился ко мне: — Есть у нас каноэ, это точно. Вот только погода для прогулок неподходящая. И вообще, выходить в море на каноэ можно, когда ты знаешь, что это такое. Опасно это для несведущего человека.

— Само собой, я заплачу вам за хлопоты, и риск меня не пугает, — не сдавался я.

— Нет-нет, — сказал мой собеседник, — сегодня слишком опасно. Мы все угробимся. Может быть, завтра.

— А если по три фунта каждому за короткую прогулку?

— Тогда что ж! Тогда другое дело!

И мы отправились к их «каноэ». Наша маленькая необычная процессия то и дело останавливалась и снова трогалась в путь, меняя на ходу свой состав. Один рыбак постарше отделился, на его место позвали другого, который трудился на своем поле. Четвертого участника, возрастом помоложе, в шляпе, украшенной ярким желтым цветком, завербовали уже на краю скалы, откуда крутая тропа вела вниз к причалу; здесь у самой воды лежало на подпорках около десятка опрокинутых карр. Мои спутники разговаривали между собой по-ирландски, так что я нуждался в переводчике. К счастью, по пути нам встретился молодой человек, судя по всему, один из тех педагогов-практикантов, которых направляют на несколько месяцев на полуостров Дингл, чтобы они совершенствовались в знании ирландского языка, прежде чем приступить к работе.

— Как насчет того, чтобы прокатиться на лодке? — крикнул я ему. — Заодно поможете мне с переводом.

— Согласен! — весело отозвался он, и спустя десять минут бедняга нервно вздрагивал, сидя рядом со мной на задней банке карры, подпрыгивающей в облачке соленых брызг.

— Вам когда-нибудь приходилось плавать на малых судах? — спросил я его.

— Нет, — ответил он, испуганно цепляясь за планширь. — А это надолго?

Вылазка была увлекательная. Чтобы отнести лодку к воде, рыбаки залезли под одну из опрокинутых карр, присели, уперлись плечами в банки и выпрямились, так что лодка взметнулась вверх, уподобившись диковинному черному жуку, который встал на четыре пары ног и зашагал к слипу. Здесь быстрым движением карру спустили на землю, перевернули, и нахлынувшая волна легко подхватила ее, развернув словно игрушку. Один за другим мы попрыгали в лодку, следя за тем, чтобы не пропороть ногой тонкий брезент. Гребцы заняли свои места, налегли на весла, и карра заскользила по волнам быстрее любого известного мне весельного судна. Миг — и мы уже в заливе совершаем лихие курбеты на волнах. Главное — сохранять равновесие. Пока лодка лежала ровно на воде, она легко неслась по волнам, оставаясь почти сухой внутри.

Через переводчика я обрушил на команду град вопросов.

— Сколько карр сейчас насчитывается в районе Дингла?

— Около сотни.

— Для чего их используют?

— Ставить верши на омаров и сети на лосося.

— А по-настоящему сильное волнение они могут выдержать?

— Могут, если знаешь, как ими управлять.

— А если карра опрокинется?

— Так и будет лежать вверх дном, а вы утонете.

— Может лодка нести тяжелый груз? — продолжал я расспрашивать.

— Конечно, может, — отозвался один из гребцов. — Весной мы возим на каноэ скот на пастбища на других островах.

Товарищ говорившего добавил что-то, от чего все рассмеялись.

— Что он сказал? — спросил я моего переводчика.

— Сказал, что с коровами меньше хлопот. Не задают столько вопросов.

Когда пришло время возвращаться к слипу, я попросил лодочников провести небольшой, но важный эксперимент — описать восьмерку, чтобы проверить, как карра всходит на волну под разными углами. Я уже заметил, что до этого момента гребцы старались идти под прямым углом к волнам. Моя просьба вызвала замешательство. Они ворчали себе под нос, отрицательно качая головой. Однако я продолжал настаивать, в конце концов они согласились и осторожно приступили к выполнению маневра. Все получилось как нельзя лучше. Карра заскользила через гребни и ложбины, послуш-

но разворачиваясь на бурлящей волне. Моя команда сияла от удовольствия, и я тоже сиял. Теперь я точно знал, что лодки родины Брендана не были предназначены исключительно для прибрежного плавания. Они вели себя как настоящие морские суда. Планируемая экспедиция приблизилась на один шаг.

На берегу я рассчитался с гребцами, явно довольными столь легким заработком, и спросил, кто мог бы еще рассказать мне про их «каное». Они единодушно назвали мне Джона Гудвина из Махэри. Никто, уверяли они, не знает и не строит каное так хорошо, как он. Я непременно должен повидать Джона Гудвина.

Так состоялось мое знакомство с лодочным мастером из Махэри, чьи советы затем сыграли важнейшую роль при строительстве моей карры. Семидесятивосьмилетний Джон Гудвин был последним на полуострове Дингл профессиональным строителем карр, единственным оставшимся членом сословия, которое некогда было представлено в каждом приморском селении. Многие здешние фермеры способны при желании за зиму построить карру в своем сарайчике, но Джон Гудвин кормился этой профессией. Больше того, он любил эти лодки и всю жизнь собирал сведения о них. Молодым парнем эмигрировал в Америку, но вскоре вернулся на Дингл, чтобы продолжить дело отца и деда. И пользовался при этом унаследованным инструментом. Несколько ручных дрелей, стамески, нож и молоток... Да еще набор реек с делениями. А большего Джону и не требовалось, чтобы измерять заготовки и собирать изящные сложные конструкции, прославившие его во всей округе.

Не менее важным для меня было то, что Джон любил рассказывать о каррах. Часами потчевал он меня историями о них, об их строительстве, о той поре, когда в каждом крике и расщелине в приморье роились сотнями эти маленькие лодки, а скумбрия водилась в таком изобилии, что уроженцы полуострова Дингл ежегодно летом возвращались на несколько недель из Америки на родину, чтобы собрать морской урожай. С гордостью показывал он мне фотографию, на которой сам Джон и его три брата сидели, вытянувшись в струнку, в гоночной карре, принесшей им звание чемпионов графства. Проходя мимо вереницы опрокинутых карр, он останавливался, чтобы обратить мое внимание на едва заметные различия между лодками, большинство которых было творением его рук. Как-то я предъявил ему снятую в тридцатых годах выцветшую фотокарточку с изображением каркаса карры, и Джон не задумываясь назвал

мне имя мастера, делавшего лодку. В другой раз я задал ему вопрос, касающийся тех времен, когда владельцы карр ходили не только на веслах, но и под парусами. Поразмыслив несколько секунд, Джон порылся между стропилами просмоленного сарая, где помещалась его мастерская, и вытащил старый парус. Пока я измерял этот музейный экспонат и делал чертежи, Джон около получаса объяснял мне, как лучше оснащать карру и ходить на ней под парусом. Его советы очень пригодились мне потом.

Особенно запомнилась одна история. Зимним днем в начале века, говорил Джон, жестокий шторм загнал один пароход в здешний залив. Судну грозила серьезная опасность, но команде удалось отдать якорь и приостановить снос. Капитан пустил сигнальные ракеты, чтобы из Фенита прислали спасательный катер, пока не лопнула якорная цепь. Но шторм был настолько силен, что катер не смог пробиться из гавани в море и вернулся с повреждениями. Тогда два местных лодочника решили прийти на помощь. Отнесли на береговые камни хрупкую карру, спустили ее на беснующиеся волны и смело пошли на веслах к пароходу. Один из гребцов взобрался на палубу, убедил капитана поднять якорь и провел судно между отмелями и подводными камнями в безопасное место.

— Каноэ любую погоду выдержит, — подытожил Джон. — Лишь бы команда знала, как с ним управляться, и хоть один человек еще мог грести.

Я спросил Джона, не возьмется ли он собрать для меня карру и показать, как это делается. Вместе мы потрудились полдня на жаре, просмаливая и натягивая брезент на каркас, и я стал владельцем собственной двухместной карры, построенной в точном соответствии с традиционными образцами, даже место для мачты было предусмотрено. Принимая готовую лодку, я задал Джону вопрос:

— Как по-твоему, большое каноэ смогло бы дойти до Америки? Он ухмыльнулся по-стариковски:

— А чего, лодка-то дойдет, была бы добрая команда.

Я решил назвать свою маленькую карру «Финбар», в честь покровителя провинции Манстер святого Финбара, который, по преданию, указал святому Брендану путь в обетованную землю. Надеюсь, что моя лодочка выполнит для меня ту же миссию, я, к досаде жены, присвоил гардины из нашей столовой для паруса, каковой и сшил самолично, потратив на это весь первый день Рождества. После чего походил по узкому морскому рукаву перед нашим домом,

проверяя, как поведет себя лодка. Я изрядно намаялся с ней, но мои труды не пропали даром. Хотя «Финбар» немилосердно рыскал и не желал идти против ветра, к концу рождественских праздников я окончательно утвердился во мнении, что эта конструкция и ее предки были созданы для плавания под парусом.

Приблизительно в это время я открыл для себя любопытное явление, которое не назовешь иначе, как «брендановым везением». В самом деле: снова и снова в моих приготовлениях к плаванию мне улыбалась фортуна. Мой проект явно можно было назвать счастливым. Встреча с Джоном Гудвином — один пример «бренданова везения»; необычные обстоятельства рождения самого замысла — другой; третьим примером явилось мое открытие, что основополагающее исследование об ирландской карре написано тем самым человеком, который фактически положил начало изучению старинных судов, — специалистом по истории мореходства Джеймсом Хорнеллом. На страницах его труда была изложена вся история карры, включая времена святого Брендана и более раннюю пору, когда Юлий Цезарь и другие античные авторы описывали обтянутые кожей лодки аборигенов Британии. Воины Цезаря даже скопировали эту конструкцию и обтягивали кожей десантные суда для форсирования рек. Но, пожалуй, всего удивительнее мне повезло, когда я попробовал выяснить, как святой Брендан мог оснастить свою океанскую карру.

Я считал, что такое длинное стройное судно должно было нести две мачты, но в ходе моих исследований мне ни разу не встречались изображения судов раннего Средневековья с таким количеством мачт. Все они, даже ладьи викингов, оснащались одной мачтой. И вот однажды в подвалах Лондонской библиотеки, рыская по стеллажам в поисках совсем других материалов, не имеющих никакого отношения к планируемой экспедиции, я забрел в малопосещаемый уголок книгохранилища. Внезапно мой взгляд остановился на одной книге, которая стояла на стеллаже неправильно — корешком внутрь, а не наружу. Осторожно вытащив ее, чтобы поставить правильно, я обратил внимание на название. Длинное ученое название на немецком языке, что-то вроде «Свод иллюстраций судов от древнейших времен до Средневековья». Любопытно! Раскрываю книгу наудачу — сразу бросается в глаза одна иллюстрация. Я затаил дыхание — двухмачтовое судно! При этом несомненно Средневековое. Поспешно обращаюсь к пред-

Содержание

От издателя	5
ПУТЕШЕСТВИЕ НА «БРЕНДАНЕ»	7
ПО ПУТИ ЯСОНА	243
ЭКСПЕДИЦИЯ «УЛИСС»	477