

НЕСОСТОЯВШАЯСЯ КРУГОСВЕТНАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ «ЭЛИЗАБЕТ»

© 2019

Михеев Дмитрий Владимирович, кандидат исторических наук,
доцент кафедры всеобщей истории; доцент кафедры всеобщей истории и регионоведения
Российский государственный педагогический университет им. А.И. Герцена
(г. Санкт-Петербург, Российская Федерация);
Псковский государственный университет (г. Псков, Российская Федерация)

Аннотация. Вторая кругосветная экспедиция, совершенная англичанами под руководством Фрэнсиса Дрейка, стала вслед за экспедицией Магеллана одним из крупнейших предприятий эпохи Великих географических открытий. Вернувшиеся с Дрейком на «Золотой лани» участники экспедиции стали героями и обогатились благодаря ограблению испанских колоний на тихоокеанском побережье Америки. Однако в Англию смог вернуться ещё один корабль, под командованием капитана Уинтера. О его путешествии мы можем судить, опираясь на немногочисленные донесения и дневники двух членов экипажа «Элизабет» – записки Джона Кука и более подробные записи Эдварда Клиффа. Вице-адмиральский корабль «Элизабет», потеряв флагман экспедиции, был отброшен обратно в Магелланов пролив и вернулся на родину через Атлантику, так и не совершив кругосветного путешествия. Выбор обратного пути и отказ от продолжения экспедиции стал единоличным решением капитана Уинтера. Попытки пройти вдоль бразильского побережья, чтобы при помощи торговли или грабежа добиться доходности предприятия, привели к серьёзным потерям среди экипажа и судебному преследованию капитана «Элизабет». Вероятно, именно по этой причине бесславному путешествию «Элизабет» почти не уделяется внимания в британских исследованиях.

Ключевые слова: кругосветная экспедиция; англо-испанские отношения; португальские колонии; Новый Свет; побережье Бразилии; Магелланов пролив; Южное море; Атлантика; Фрэнсис Дрейк; Фрэнсис Флетчер; Джон Кук; Эдвард Клифф; Питер Кардер; Бернардино де Мендоса; Елизавета Тюдор; капитан Уинтер.

Экспедиция Фрэнсиса Дрейка, вслед за Магелланом и Элькано повторившего переход через Магелланов пролив и совершившего второе кругосветное путешествие, стала одним из наиболее ярких событий эпохи Великих географических открытий последней четверти XVI столетия. Даже в сравнении с событиями первой кругосветной экспедиции, кругосветному плаванию Фрэнсиса Дрейка, как и ему самому, на Западе было посвящено значительное число исследований. Рефлексия по поводу экспедиции началась уже среди современников Дрейка, дававших различные оценки его успеху, от исключительно хвалебных до негативных, как, например, у известного елизаветинского морского офицера и автора одного из первых в Англии военно-морских трактатов Уильяма Монсона, писавшего, что истинные намерения Дрейка были «неправедными, злыми и противозаконными. Он намеревался грабить, нарушая мир между правителями, грабить бедных путешественников, проливать кровь невинных, делать жён вдовами, а детей сиротами» [1, р. 274]. Очередной всплеск интереса к экспедиции, как и к персоне самого «королевского корсара», наблюдался в XIX в. на фоне осмысления строительства британской колониальной империи времён королевы Виктории. Работы того времени отличались исключительным вниманием к героической персоне Дрейка и событийной картине самого путешествия, демонстрировавшей превосходство английской нации в моральном, культурном, военном и техническом отношении над прочими народами. Сам Дрейк изображался как исключительно положительный персонаж, своим тяжёлым трудом и самозабвенным служением королеве и родине добившийся уважения современников и потомков. Среди подобных сочинений можно особо отметить работы Дж. Корбета [2; 3] и Дж.Э. Фру-

да [4]. Уже в XX в. подобную традицию изложения событий кругосветной экспедиции продолжил Дж.А. Уильямсон [5; 6], строивший свои рассуждения на более обширном круге источников, привлекая государственные акты и свидетельства как английского, так и испанского происхождения, что способствовало созданию более объективной картины событий первой английской кругосветной экспедиции. Отметим, что подобной героической картины в связи с кругосветной экспедицией Дрейка придерживаются многие современные западные исследователи. Из эпизодов, бросающих тень на события экспедиции, в подобных исследованиях обычно рассматривается только судебный процесс, устроенный в ходе предприятия над Томасом Даути. Помимо этой проблемы особого обсуждения всегда заслуживал вопрос о выборе возможного маршрута экспедиции, занимавший многих исследователей [7; 8, р. 110–118; 9]. Среди исследований, появившихся в последние годы, особо можно выделить монографии Г. Келси [10] и П. Уитфилда [11], демонстрирующие менее предвзятый подход к изображению деяний «королевского корсара» и ходу его кругосветной экспедиции в частности. В немалой степени это связано с активным привлечением в их работах разнообразных источников, в том числе испанского и португальского происхождения, что позволило пролить свет на многие ранее неизвестные эпизоды экспедиции, не получившие должного освещения в английских свидетельствах того времени. Среди отечественных исследователей ходу второй кругосветной экспедиции уделяли внимание И.П. и В.И. Магидовичи, К.В. Малаховский, И.В. Можейко и В.В. Шигин [12–15]. Отдельным аспектам экспедиции уделил внимание в своих работах Д.Н. Копелев [16–18]. Монография В.К. Губарева [19], посвящённая биографии «королевского корса-

ра», стала наиболее подробным русскоязычным исследованием, посвящённым Дрейку и его кругосветной экспедиции.

Примечательно, что английская кругосветная экспедиция могла бы запомниться по именам двух капитанов: Фрэнсиса Дрейка – руководителя экспедиции и Джона Уинтера – капитана вице-адмиральского корабля. Однако ситуация сложилась таким образом, что имя капитана Уинтера оказалось забыто и фактически вычеркнуто из истории. Уже во времена Дрейка многие считали Уинтера предателем, бросившим своего генерала.

В 1577 г. на фоне обострения англо-испанских отношений Елизавета Тюдор разрешила начать подготовку английской экспедиции к Магелланову проливу. Предприятие держалось в строжайшем секрете. Руководителем экспедиции был назначен Фрэнсис Дрейк, прославившийся к тому времени своими пиратскими действиями в Новом Свете. Для подготовки предприятия было организовано акционерное общество, пайщиками которого помимо самого Дрейка стали виднейшие люди королевства, в том числе братья Хокинсы, родственники и давние партнёры Дрейка; граф Линкольн, лорд-адмирал Англии; граф Лейстер; госсекретарь Уолсингем; сэр Кристофер Хаттон, капитан королевской гвардии; братья Джордж и Уильям Уинтеры, последний являлся английским адмиралом и человеком, пользовавшимся большим влиянием на флоте и при королевском дворе. Наконец, пайщиком предприятия стала и сама королева Елизавета. Хотя о её вкладе в организацию экспедиции не сохранилось официальных документов, её участие подтверждалось самим Дрейком и косвенно информацией испанских дипломатов. Важным моментом в подготовке экспедиции стало формирование экипажа кораблей. Помимо матросов и опытных моряков в экспедиции приняли участие молодые джентльмены, нередко занимавшие офицерские должности на кораблях. Они либо сами являлись пайщиками предприятия, либо были приняты в команду по настоянию пайщиков, остававшихся в Англии, наблюдая таким образом от их лица за ходом экспедиции. Среди таких участников оказались Томас Даути, Уильям Хокинс, племянник Джона Хокинса и сын Уильяма Хокинса из Плимута, Джон Уинтер, племянник адмирала Уильяма Уинтера и сын Джорджа Уинтера. Вероятно, под влиянием авторитета последних Джон был назначен капитаном вице-адмиральского корабля экспедиции «Элизабет». Можно также предположить, что новый корабль, снаряжавшийся под Лондоном, был полностью подготовлен на средства пайщиков предприятия из столицы.

Экспедицию, начавшуюся 15 ноября 1577 г., с самого первого дня подстерегали неприятности. Так, после выхода из Плимута объединённую эскадру разметал сильный шторм, вынудивший корабли вернуться обратно для ремонта многочисленных повреждений [20, р. 7–8]. Новый выход в море состоялся только 13 декабря 1577 г.

О ходе самой экспедиции мы узнаём из многочисленных источников, включающих как английские, так и испанские официальные письма и донесения. Однако наибольшую ценность для нас представляют дневники непосредственных участников

экспедиции: Фрэнсиса Флетчера [20, р. 5–164], Фрэнсиса Претти [21, р. 196–229], Джона Кука [20, р. 187–218] и Эдварда Клиффа [20, р. 269–284]. Дневники двух последних особенно важны для нашего повествования, так как они находились на борту «Элизабет» на завершающем этапе плавания. Если сообщения Кука крайне скупы и лаконичны при описании последних месяцев экспедиции «Элизабет», то Эдвард Клифф достаточно подробно изложил перипетии обратного пути корабля капитана Уинтера на родину.

Изначально отношения Дрейка и ряда молодых джентльменов, отправившихся с ним в экспедицию, складывались непросто. Молодые люди полагали, что, как представители пайщиков предприятия и знатные особы, они обладают наравне с генералом правом голоса при принятии важнейших решений. Привыкший к авторитарному типу управления Дрейк был абсолютно не согласен с такой постановкой вопроса. Противоречия усугублялись и в итоге вылились в открытый конфликт между руководителем экспедиции и Томасом Даути. В результате Дрейку пришлось прибегнуть к авторитету королевы, заявив, что именно она наделила его, как руководителя предприятия, широчайшими полномочиями в этой экспедиции. Ссылаясь на её авторитет и якобы имевшиеся у него документы, он заявил, что действия Даути поставили под угрозу ход самого предприятия и единственным выходом будет суд и казнь последнего [19, с. 110–114]. Приговор был вынесен Томасу Даути и приведён в исполнение 2 июля 1578 г. в порту Сан-Хулиан, там же, где в своё время казнил заговорщиков Магеллан [20, р. 62–70]. Примечательно, что среди сторонников и друзей казнённого традиционно отмечается и капитан Уинтер, занимавший вторую после самого Дрейка должность в экспедиции. Однако, даже если предположить, что сговор между Даути и Уинтером существовал, Дрейк не мог пойти по пути обвинения племянника английского адмирала и сына и племянника крупнейшего пайщиков предприятия. Это привело бы Дрейка к конфликту с одной из самых влиятельных семей в Англии того времени. Таким образом, суд и последующая казнь Даути стали сигналом для прочих участников предприятия, оспаривавших авторитет Дрейка. Несложно предположить, что уже к тому моменту капитан Уинтер начал тяготиться командованием Дрейка в предприятии, успех которого оставался достаточно сомнительным.

Уже в Англии, пытаясь оправдаться, капитан Уинтер будет отмечать, что в ходе экспедиции Дрейк превышал свои полномочия, нападая на корабли нейтральных держав (Испании и Португалии) [22, р. 386–391]. Однако существует высокая доля вероятности, что сам Уинтер не был полностью проинформирован и не знал о тайных инструкциях, данных Дрейку накануне выхода из Англии, на что, в частности, ссылался последний.

Одним из наиболее опасных, критических эпизодов экспедиции стал многодневный переход английских кораблей через Магелланов пролив, начавшийся 24 августа 1578 г., в день Св. Варфоломея. Участники экспедиции подробно описывают путь кораблей Дрейка по извилистым лабиринтам пролива. Несмотря на многочисленные опасности, которые таили в себе течения, ветра и скалы, все корабли экспе-

диции смогли выйти в Южное море 6 сентября, однако уже 7 числа разразился сильный шторм. 28 сентября [22, р. 284], а по другим данным 30 сентября [20, р. 83] был потерян третий корабль экспедиции «Мэриголд», на котором находилось 28 участников экспедиции. Корабль налетел на скалы, члены экипажа флагманского корабля слышали крики несчастных, но помочь им не было никакой возможности [19, с. 123]. Судьба погибших стала дополнительным подтверждением опасности, которую таил Магелланов пролив для путешественников. Буря с небольшими перерывами бушевала в проливе 52 дня [20, р. 87]. Однако до тех пор, пока корабли двигались вместе, капитан Уинтер должен был следовать приказам Дрейка, упорно пытавшегося продвигаться на север, к побережью Чили, несмотря на невыносимые погодные условия. В ночь с 7 на 8 октября корабли вошли в бухту и стали на якорь. Место оказалось опасным, с множеством скал, кроме того, гавань, по всей видимости, не могла защитить английские корабли от штормового ветра. Флагманский корабль был сорван с якорной стоянки [20, р. 84, 280], более моряки с «Элизабет» его не видели и могли только догадываться о судьбе остальных участников экспедиции и самого Дрейка.

Дальнейшие действия капитана Уинтера, ставшего хозяином положения на корабле, расходились с данными ему инструкциями, в соответствии с которыми он должен был следовать к месту встречи, назначенному Дрейком как раз для подобной ситуации в районе 30° южной широты у побережья Перу [20, р. 83]. Впоследствии Дрейк долго искал пропавший корабль, надеясь, что Уинтер либо увёл его немного дальше, либо следует за ним.

Однако капитан «Элизабет», ссылаясь на плохую погоду и усталость людей, позволил ветрам вновь загнать корабль в пролив, где встал на якорь в небольшой бухте. Дальнейшее описание событий наиболее подробно изложено Эдвардом Клиффом, находившимся на борту вице-адмиральского корабля: «На следующий день, чудом избежав опасных скал, мы вошли в пролив снова, где встали на якорь в открытой бухте на два дня и развели большой огонь на берегу, чтобы мастер Дрейк, увидев его, мог найти нас, после чего вошли в пролив, где простояли три недели, назвав место Портом здоровья (port of Health), так как многие наши люди были очень больны из-за холодов, плохого питания, но здесь (слава Богу) их здоровье очень быстро чудесным образом поправилось...» [20, р. 281]. Таким образом, игнорируя приказ Дрейка двигаться на север в случае потери связи, Уинтер попытался укрыть корабль и несколько дней, подавал огненные сигналы на случай, если «Золотая лань» окажется поблизости. Соблюдая минимальные формальности, которые оправдали бы его дальнейший поступок, капитан увёл корабль обратно в пролив, хотя таких инструкций ему никогда не поступало. Сложно представить, что Дрейк направил бы свой корабль обратно в пролив, чтобы искать корабль, который должен был, по его мнению, следовать в северном направлении в точку рандеву у побережья Перу. Возможность встретить «Элизабет» для флагмана Дрейка в подобной ситуации представляется скорее случайностью, чем закономерным событием.

Буря продолжалась ещё несколько недель до 28 октября. К моменту, когда море успокоилось, Дрейк, отброшенный на своём корабле далеко на юг, смог вернуться к проливу, чтобы, продвигаясь на север, искать своих спутников. Но Уинтер уже 1 ноября принял решение возвращаться обратно, дав таким образом своему генералу всего три дня на поиски и не предпринимая никаких усилий, чтобы самому найти «Золотую лань», которая к тому времени могла испытывать значительные сложности и нуждаться в помощи. Могла ли «Элизабет» продолжить плавание на север или хотя бы предпринять попытку пройти вдоль устья пролива в поисках «Золотой лани»? Несомненно, как показали дальнейшие события, сам корабль и экипаж находились в удовлетворительном состоянии и могли продолжать плавание. Кроме того, как в дальнейшем свидетельствовали Эдвард Клифф [20, р. 281] и Джон Кук [20, р. 218], моряки желали продолжить плавание, которое сулило богатую добычу, да и неподчинение приказу Дрейка на родине могли расценить как предательство. Однако капитан был непреклонен. Что двигало Уинтером? Нежелание подчиняться Дрейку, проявившему себя настоящим тираном в отношении своих ближайших соратников и подчинённых, или отсутствие веры в успех предприятия? Возможно, что Уинтер на самом деле был убеждён в гибели «Золотой лани» и просто не верил в свои силы провести корабль через воды Тихого океана в одиночку. Более вероятной выглядит первая версия, так как в противном случае можно было хотя бы предпринять попытку найти «Золотую лань» выйдя в Тихий океан.

Уже 11 ноября Уинтер вывел «Элизабет» в Атлантический океан. Дальнейший путь было решено проделать вдоль бразильского побережья. В устье Ла-Платы англичане остановились, чтобы пополнить припасы и соорудить пинас [20, р. 281]. Экипажа на Элизабет хватало, чтобы переместить часть матросов на другое судно. Возникает вопрос, с какой целью необходимо было строить небольшой и быстроходный пинас, если Уинтер намеревался идти в Англию. Несомненно, небольшой корабль с низкой осадкой был полезен для исследования побережья, ведь рисковать единственным кораблём в незнакомых водах было опасно. Впрочем, сразу возникает и ещё одно предположение: нередко англичане использовали пинасы в Новом Свете для перехвата кораблей, занятых каботажным плаванием. Для того чтобы подойти к берегу и пополнить запасы воды и провизии, всегда можно было использовать обычную лодку.

Дальнейшие действия англичан наглядно демонстрируют их намерение хоть как-то окупить провальную экспедицию. Ведь, вернувшись на родину с ценными колониальными товарами, они могли смягчить гнев организаторов предприятия и самой королевы, компенсировав их расходы. Эдвард Клифф, подробно описавший обратный путь домой, отмечает, что англичане на этот раз искали встречи с португальцами, чтобы наладить с ними торговлю [20, р. 281–283]. На пути к Магелланову проливу, по совету португальского штурмана Нуньо да Силвы, Дрейк постарался избежать встречи с португальцами у бразильского побережья. Что, как показал дальнейший опыт Уинтера и его спутников, было абсолютно верным решением.

Однако ещё до встречи с португальцами неопытный капитан чуть не погубил корабль и весь экипаж в незнакомых водах. Эдвард Клифф так описывает катастрофу, постигшую англичан у бразильского побережья: «Когда наш пинас был построен, мы ... проследовали на север до 20 числа указанного месяца (января – Д.М.), когда подошли к острову, лежащему у побережья Бразилии, близ города Сан Винсент, населённого португальцами. Этот город лежит в районе 24 градусов южной широты у тропика Козерога. Из-за плохой погоды здесь мы потеряли наш пинас с 8 людьми на нём и более не видели их. Здесь наш корабль был в большой опасности из-за сильного течения, которое чуть не выбросило нас на берег, но прежде чем мы заметили это, мы бросили якорь в открытом море и были вынуждены перерезать канат и потеряли якорь, а также не удержали другой якорь, из-за чего наши люди очень пострадали. Так как кабестан (*механизм для подъёма якоря – Д.М.*) двигался так быстро..., что отбросил людей от рычагов, вышиб мозги одному человеку, сломал ногу ещё одному и нанёс различные раны прочим. В конце концов мы смогли поднять якорь и вышли в море...» [20, р. 282].

8 человек, оставшихся на пинасе, исчезли бесследно, однако спустя 9 лет после случившегося в Англию смог вернуться некий Питер Кардер, один из участников экспедиции Дрейка. Он утверждал, что вместе с ещё семью матросами на небольшом пинасе в пять тонн водоизмещением был отправлен Дрейком на поиски «Элизабет», «с запасом провизии всего на один день, без карты или хотя бы компаса» [23, р. 136–137]. Затем, по словам Кардера, они, потеряв «Золотую лань», прошли через Магелланов пролив и вернулись к бразильскому побережью, где многие его друзья были захвачены или убиты индейцами, а он сам добрался до европейских поселений на каноэ. История просто невероятная, но многие в неё поверили. Так, в частности, Самюэль Пёрчас включил его рассказ в свой сборник о путешествиях, являющийся продолжением собрания Хаклюйта. Представить, что на небольшом пинасе в шторм было возможно пройти Магелланов пролив, в котором прежде погиб «Мэриголд», а Уинтер не решился идти на «Элизабет», сложно. Кроме того, Дрейк, являвшийся опытным моряком и мудрым командиром, не мог отправить во время чудовищного шторма людей в море на небольшой лодке. Для матросов выполнение подобного приказа было сродни самоубийству. В дальнейшем Дрейк, по свидетельствам Претти и Флетчера, никогда не искал якобы потерянный пинас, в отличие от «Элизабет» и «Мэриголд». Не упоминает о пинасе в своих записях и португальский штурман Да Силва, который вряд ли пропустил бы этот эпизод. Наконец, прослеживается несоответствие скорости продвижения, слишком быстро Кардер и его товарищи преодолели расстояние от Тихого океана до побережья Бразилии. Опираясь на эту нестыковку, Амилькар де Авила де Мело предположил, что Кардер был членом экипажа пинаса, подготовленного Уинтером у Ла Платы [24, р. 264]. В пользу этой версии свидетельствует и число матросов на пинасе – 8 человек. Вероятно, вернувшись после своих скитаний по Новому Свету, Кардер решил выставить себя в лучшем свете, рассказывая, что выполнял приказ Дрейка, а не бежал от своего генерала в ответственный момент вместе с Уинтером. Таким образом, только один из восьми моряков с пинаса, после многочисленных приключений в Новом Свете, спустя почти 9 лет смог вернуться на родину.

После потери пинаса и части экипажа ситуация для Уинтера заметно осложнилась. Он продолжил путь вдоль побережья Бразилии, достигнув португальского поселения у местечка Танай. Здесь англичане попытались наладить торговлю с местными жителями, отправившими к кораблю каноэ: «Наш капитан ответил им, что мы англичане и привезли товары для их страны, если они захотят торговать с нами, чему они были очень удивлены. Они ответили, что раньше не слышали ни об одном английском корабле в этих местах, после этого они отправились на берег, взяв одного из наших людей, чтобы говорить с губернатором города, а мы оставили одного из них в залог» [20, р. 282]. Чтобы обменять имевшиеся на борту английские товары на местные, нужно было поучить разрешение от губернатора, который требовал завести корабль в порт и только после этого начинать торговлю. Соглашаться с требованием губернатора было опасно, экипаж был немногочисленным, а в порту явно имелась португальская артиллерия. Обменяв часть имевшихся на борту безделушек на провизию у наиболее решительного португальского жителя, рискнувшего торговать с пришельцами без разрешения губернатора, и дождавшись возвращения своего человека, англичане покинули это место [20, р. 282–283].

Следующим пунктом маршрута «Элизабет» стал остров Сан Себастьян, расположенный неподалёку, где англичане ловили рыбу, пополняя свои припасы. Прознав об этом, португальцы попытались застать их врасплох и захватить корабль. Они отправили к острову большой вооружённый отряд на каноэ. Только случайность спасла англичанам жизнь: «Здесь португальцы пытались предательски напасть на нас, если бы не бразилец, один из их рабов. Он незаметно ушёл от них и сообщил нам знаками, что португальцы идут на своих каноэ, чтобы схватить нас, как оказалось на самом деле, на следующее утро они появились сами на двенадцати или шестнадцати каноэ, на некоторых из которых было до четырнадцати человек» [20, р. 283]. Примечательно, что к этому моменту степень падения дисциплины экипажа достигла критической точки, нерешительность Уинтера, отказ подчиниться инструкциям Дрейка и постоянные неудачи, преследовавшие англичан, вероятно, сказались на выдержке людей. Ночью двое англичан на лодке бежали к португальцам. Их судьба осталась неизвестной. После этого Уинтер приказал сняться с якоря и вывел корабль в море. Как свидетельствует Эдвард Клифф, англичане пересекли экватор, прошли через Саргассово море и 30 мая увидели побережье Корнуолла. 2 июня 1579 г. «Элизабет» достигла побережья Девоншира. К тому моменту Дрейк уже завершил свой опустошительный рейд вдоль тихоокеанского побережья испанских колоний в Новом Свете.

Появление английского капитана, спутника Дрейка, не ускользнуло от испанских агентов. Испанский посол Бернардино де Мендоса писал королю, что «накануне королева получила новости о том, что 2 числа этого месяца в Бристоле появился один из кораблей Фрэнсиса Дрейка, ушедший из Дортмунда

в ноябре 1577 г. ... их целью, как я уже писал Вашему Величеству, было учинение грабежей в Индиях. Разные новости появлялись здесь о них, одни говорят, что они потерялись, другие – что высадились в землях самаронов. Однако этот капитан говорит, что после того, как они во второй раз пополнили запасы провизии в Барбарии, то направились на исследование Магелланова пролива, но при входе в него они пережили такую бурю, что большинство моряков взбунтовалось и отказалось продолжать путешествие. Дрейк, понимая, что главным зачинщиком был английский джентльмен на борту его корабля, арестовал его и призвал к суду, судьями были сами матросы, которые приговорили его к смерти, но никто из них не решился казнить последнего, и Дрейк сам привёл приговор в исполнение, отрубив ему голову собственными руками, а вслед за этим продолжил своё путешествие через пролив. Буря усилилась до такой степени, что этот корабль уже не мог следовать за остальными в проливе. Капитан надеялся продолжить путешествие, когда погода улучшится, но моряки отказались и заставили его вернуться на родину. Капитан ещё не виделся с королевой, но она и её министры очень рады, что англичане преуспели в этом путешествии» [25, р. 592]. Таким образом, сообщение Уинтера стало первым достоверным свидетельством, поступившим в Европу о том, что целью экспедиции был именно выход через Магелланов пролив в Тихий океан. Однако Уинтер явно выгораживал себя, ссылаясь на то, что именно матросы заставили его отказаться от путешествия. Как мы знаем, другой член экипажа «Элизабет» Эдвард Клифф писал об обратном.

Второе донесение испанского посла, датированное 20 июня, проливает свет на некоторые детали обратного пути «Элизабет» и грозы, нависшей над Уинтером после возвращения в Англию: «Капитан, недавно прибывший сюда и принятый с необычайным почётом королевой, которая общалась с ним наедине, чтобы услышать сообщение о его путешествии, был допрошен о том же Советом и каждым его членом в отдельности. Королева распорядилась, чтобы и он и его команда были тщательно проверены, учитывая, что они вернулись, не завершив путешествия и не привезя ничего с собой, а о казни джентльмена Дрейком запретила говорить до его возвращения... Капитан сообщил, что некоторые матросы на обратном пути ограбили португальский корабль у бразильского побережья, в результате чего вся команда его была выброшена за борт» [25, р. 602]. Английские источники умалчивают эпизод с португальским кораблём, однако данный факт могли скрыть умышленно, дабы ещё более не дискредитировать Уинтера и его людей. Это также объясняет причину постройки пинаса и настойчивые попытки португальцев перехватить английский корабль. Уинтер, нарушивший инструкции, сразу попал в немилость к королеве. Вероятно, только влияние его отца и дяди спасло капитана от более серьёзных последствий. Сложности создавал и инцидент с португальским кораблём, из-за которого был затеян целый судебный процесс, в результате чего ущерб пришлось возместить. Разительная разница с реакцией английских властей на грабительские действия Дрейка, за которые он не только не был наказан, но и в итоге

возведён в рыцарское звание. Это служит косвенным подтверждением, что грабительские действия Дрейка были санкционированы королевой, в то время как самоуправство Уинтера и его людей следовало наказывать.

Таким образом, экспедиция «Элизабет» во главе с капитаном Уинтером закончилась провалом. Он бросил своего генерала в критической ситуации, либо побоявшись бунта на корабле, но скорее всего из неприязненного отношения к Дрейку. Попытка окупить расходы у побережья Бразилии привела к стычке с португальцами и потере части экипажа. Примечательно, что сами члены экипажа «Элизабет», на фоне успеха кругосветной экспедиции Дрейка, пытались подчеркнуть, что решение покинуть генерала исходило не от них, либо вообще пытались описать события таким образом, что были полностью непричастны к событиям на вице-адмиральском корабле, как, например, вернувшийся в Англию Питер Кардер. Обратный путь в Англию «Элизабет» оказался опутан завесой тайн и фальсификаций, не уступающих по своим масштабам путешествию «Золотой лани» Дрейка. Однако из-за провальных действий экипажа под командованием Уинтера об этом эпизоде кругосветной экспедиции предпочли забыть.

Список литературы:

1. The Naval Tracts of Sir William Monson in Six Books / ed. by M. Oppenheim. Vol. 4. L.: Navy Records Society, 1913. 442 p.
2. Corbett J.S. Drake and Tudor Navy. Vol. I. NY: Burt Franklin, 1899. 415 p.
3. Corbett J.S. Sir Francis Drake. NY: Macmillan and Co., 1890. 209 p.
4. Froude J.A. English Seamen in the Sixteenth Century. L.: Longmans, Green and Co., 1907. 309 p.
5. Williamson J.A. The Age of Drake. L.: A. & C. Black, 1938. 400 p.
6. Williamson J.A. Sir Francis Drake. L.: Collins, 1951. 160 p.
7. Andrews K.R. The Aims of Drake's Expedition of 1577–1580 // The American Historical Review. 1968. Vol. 73, № 3. P. 724–740.
8. Taylor E.G.R. Tudor Geography, 1485–1583. L.: Methuen and Co., 1930. 290 p.
9. Wagner H.R. Sir Francis Drake's Voyage around the World. San Francisco: J. Howell, 1926. 543 p.
10. Kelsey H. Sir Francis Drake: The Queen's Pirate. L.: Yale University Press, 1998. 566 p.
11. Whitfield P. Sir Francis Drake. L.: Brit. libr., 2004. 160 p.
12. Магидович И.П., Магидович В.И. Очерки истории географических открытий в 5 томах. Т. 2. Великие географические открытия (конец XV – середина XVII в.). М.: Просвещение, 1983. 399 с.
13. Малаховский К.В. Кругосветный бег «Золотой лани». М.: Наука, 1980. 168 с.
14. Можейко И.В. Пираты, корсары, рейдеры. М.: Вече, 2007. 380 с.
15. Шигин В.В. Дрейк: пират и рыцарь Её Величества. М.: Вече, 2014. 254 с.
16. Копелев Д.Н. В поисках единого мира. Кругосветные экспедиции: от «долгого XVI века» к эпохе просвещения // Природное и культурное наследие: междисциплинарные исследования, сохранение и развитие: коллективная монография по материалам

VII междунар. науч.-практ. конф., Санкт-Петербург, РГПУ им. А.И. Герцена, 24–25 октября 2018 года. СПб., 2018. С. 143–166.

17. Копелев Д.Н. Пиратство в XVI–XVIII веках: на острие мировой политики. СПб.: Вита Нова, 2013. 734 с.

18. Копелев Д.Н. Раздел Океана в XVI–XVIII веках: истоки и эволюция пиратства. СПб.: Крига, 2013. 736 с.

19. Губарев В.К. Фрэнсис Дрейк. М.: Молодая гвардия, 2013. 374 с.

20. The World Encompassed by Sir Francis Drake / ed. by W.S.W. Vaux. L.: Hakluyt Society, 1854. 295 p.

21. Voyages of Hawkins, Frobisher and Drake. Select narratives from the «Principal Navigations» / ed. by E.J. Payne. Oxford: Clarendon Press, 1907. 280 p.

22. New Light on Drake: A Collection of Documents Relating to His Voyage of Circumnavigation, 1577–1580 / ed. by Z. Nuttall. L.: Hakluyt Society, 1914. 443 p.

23. Hakluytus Posthumus, or Purchas His Pilgrimes, containing a History of the World, in Sea Voyages, and Lande Travells by Englishmen and others / ed. by S. Purchas. Vol. 16. Glasgow: James MacLehose and Sons, 1906. 579 p.

24. D'Avila de Mello A. Peter Carder's Strange Adventures Revealed // The Mariner's Mirror. 2007. Vol. 93, № 3. P. 261–268.

25. Calendar of Letters and State Papers Relating to English Affairs, Preserved Principally in the Archives of Simancas / ed. by M. Hume. Vol. II. 1568–1579. L.: Public Record Office, 1894. 742 p.

A FAILED CIRCUMNAVIGATION OF «ELIZABETH»

© 2019

Mikheev Dmitry Vladimirovich, candidate of historical sciences, associate professor of World History Department; associate professor of World History and Area Studies Department *Herzen State Pedagogical University of Russia (Saint Petersburg, Russian Federation)*; *Pskov State University (Pskov, Russian Federation)*

Abstract. The second circumnavigation, accomplished by the Englishman under the leadership of Francis Drake, followed the expedition of Magellan to one of the most important enterprises of the Age of Discovery. The expedition members who returned with Drake on the «Golden hind» became heroes and were enriched by the robbery of the Spanish colonies on the Pacific coast of America. However, another ship was able to return to England under the command of Captain Winter. We can judge about his journey, relying on the few reports and diaries of two members of the crew of «Elizabeth» – notes of John Cook and more detailed notes of Edward Cliff. The Vice-Admiral's ship «Elizabeth», having lost the flagship of the expedition, was thrown back into the Strait of Magellan and returned to its homeland across the Atlantic, without having made a circumnavigation. The choice of the way back and the refusal to continue the expedition was the sole decision of Captain Winter. Attempts to go along the Brazilian coast in order to achieve profitability by means of trade or robbery led to serious losses among the crew and the prosecution of the Captain Winter. Probably for this reason British studies don't pay any serious attention to the journey of «Elizabeth».

Keywords: circumnavigation; Anglo-Spanish relations; Portuguese colonies; New World; Brazilian coast; Strait of Magellan; South Sea; the Atlantic; Francis Drake; Francis Fletcher; John Cook Edward Cliff; Peter Carder; Bernardino de Mendoza; Elizabeth Tudor; Captain Winter.

УДК 93/94

DOI 10.24411/2309-4370-2019-11205

Статья поступила в редакцию 11.01.2019

УЧАСТИЕ АРМЯНСКОЙ АПОСТОЛЬСКОЙ ЦЕРКВИ В ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЙ И АДМИНИСТРАТИВНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЛАЗАРЕВСКОГО ИНСТИТУТА ВОСТОЧНЫХ ЯЗЫКОВ

© 2019

Аветисян Владимир Рудольфович, кандидат исторических наук, заведующий отделом публикации документов
Государственный архив Ставропольского края (г. Ставрополь, Российская Федерация)

Аннотация. Институт восточных языков (Лазаревский институт) на протяжении своего существования (1815–1921) претерпел ряд преобразований, а именно: начав свою деятельность с частного училища, он достиг статуса государственного высшего учебного заведения. Понимая особую роль религии в сохранении этнических особенностей армянской нации в условиях отсутствия государственности, видные российские общественные и государственные деятели Лазаревы способствовали укреплению статуса церкви в стенах института. Представители Армянской Апостольской церкви (ААЦ) оказывали всяческое содействие образовательному и воспитательному процессу сначала в училище, а затем и в институте. Апогеем стало юридическое закрепление в 1841 г. прав ААЦ на непосредственное участие в осуществлении руководства институтом и получение католиком статуса почетного члена института. Многие армянские священнослужители внесли существенный вклад в развитие образовательного учреждения, выступая гарантом культурных основ армянского народа. При содействии церкви в Лазаревском институте действовали новые направления, учреждались стипендии и публиковалась литература. Полученные в ходе исследования материалы могут служить основой для дальнейшего изучения роли церковных организаций в образовательной жизни средних и высших учебных заведений страны.