

# Running From the Edge of Earth: Desertion During Circumnavigations of the 16th Century

---

**Dmitry V. Mikheev**

The Herzen State Pedagogical University of Russia. Saint Petersburg, Russia.  
 Email: tankred85[at]mail.ru

## Abstract

---

The article is dedicated to the analysis of the cases of desertion in Spanish and English circumnavigations undertaken during the 16th century. Only four expeditions were able to overcome the Strait of Magellan and enter the Pacific Ocean, but there were many more attempts to repeat the voyages round the world, and in each we meet cases of desertion. The aim of the study is to identify common features of the described cases of desertion, and characteristics of the methods of maintaining order and discipline on ships. The crucial moment for most expeditions was the sectors from La Plata to the Strait of Magellan and attempts to cross the Strait of Magellan, as the ultimately dangerous part of the route. We find only one case of desertion in the Pacific Ocean, caused by the quarrel of the crew over captured spoil. In most part of the examples, desertion was caused by fear of the unexplored sea roads, by conflicts of interest and social contradictions, by personal enmity of crew members or by dissatisfaction with the actions of the leader of the expedition. The punishment for deserters at their homeland was surprisingly mild. The captains of the escaped ships not only saved their lives, but also continued their careers. But for every circumnavigation loss of even one ship was critical and could lead to difficulties or complete failure of the voyage.

## Keywords

---

Circumnavigation; Desertion; Mutiny; New World; Strait of Magellan; Ferdinand Magellan; Francis Drake; Thomas Cavendish; Edward Fenton; Richard Hawkins



This work is licensed under a [Creative Commons “Attribution” 4.0 International License](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/)



## Бегущие с края земли: дезертирство в ходе кругосветных экспедиций XVI века

---

**Михеев Дмитрий Владимирович**

Российский государственный педагогический университет им. А.И. Герцена.  
Санкт-Петербург, Россия. Email: [tankred85\[at\]mail.ru](mailto:tankred85@mail.ru)

### Аннотация

---

Статья посвящена анализу случаев дезертирства в испанских и английских кругосветных экспедициях, предпринимавшихся на протяжении XVI столетия. Лишь четыре экспедиции смогли преодолеть Магелланов пролив и выйти в Тихий океан, однако попыток повторить кругосветную экспедицию было намного больше, и в каждой мы встречаем случаи дезертирства. Целью исследования является выявление общих черт в описанных случаях дезертирства, характеристика методов поддержания порядка и дисциплины на кораблях. Наиболее критическим моментом большинства экспедиций становились участки маршрута от Ла-Платы к Магелланову проливу и, конечно, попытки перехода через Магелланов пролив, как самый опасный участок пути. Мы почти не встречаем случаев бегства кораблей при пересечении Тихого океана. В большинстве рассмотренных примеров дезертирство было вызвано страхом перед опасностями предстоящего пути, а мятежи недовольством действиями руководителя экспедиции. Наказания, которым подвергались дезертиры на родине, были удивительно мягкими, что и провоцировало повторение подобных случаев. В свою очередь потеря даже одного корабля для части экспедиций носила критический характер и являлась фактором, приводившим к их провалу.

### Ключевые слова

---

кругосветная экспедиция; дезертирство; мятеж; Новый Свет; Магелланов пролив; Фернан Магеллан; Фрэнсис Дрейк; Томас Кавендиш; Эдвард Фентон; Ричард Хокинс



Это произведение доступно по [лицензии Creative Commons "Attribution" \(«Атрибуция»\) 4.0 Всемирная](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/)

## Введение

Эпоха Великих географических открытий неразрывно связана с организацией крупных заморских экспедиций, позволивших не только расширить границы известного европейцам мира, но и сделать серьезный шаг по пути торгово-колониальной экспансии, без которой невозможно представить борьбы великих держав того времени за доминирование на международной арене. Основной целью первых морских экспедиций стал поиск пути к богатствам стран Востока. В результате подписания в 1494 г. Тордесильяского договора так называемый восточный маршрут к Индии, Китаю и островам пряностей оказался в португальской сфере влияния, а значительная часть еще толком не исследованного Американского континента и более протяженный западный маршрут – во власти католических монархов Кастилии и Арагона. Именно борьба за острова пряностей заставила молодого испанского короля и императора Священной Римской империи Карла V согласиться на реализацию амбициозного проекта португальского мореплавателя Фернана Магеллана, предлагавшего западным путем достичь стран Востока, т.е. сделать, наконец, то, что планировал когда-то совершить Христофор Колумб. Несмотря на огромные трудности и гибель большей части экипажа, а также самого руководителя экспедиции, Хуан Себастьян Элькано смог завершить начатое путешествие, доставив через португальскую Индию на корабле «Виктория» груз пряностей в Севилью, совершив таким образом первое кругосветное путешествие. Успешный исход экспедиции поставил ее руководителей в один ряд с Христофором Колумбом и Васко да Гама. Первая морская кругосветная экспедиция Фернана Магеллана и Себастьяна Элькано на долгие десятилетия подтвердила лидерство Испании на международной арене и превосходство ее флота на просторах мирового океана.

Осуществление подобного предприятия в рассматриваемый период было равнозначно претензии на мировое лидерство. Неудивительно, что первыми подобный проект смогли осуществить испанцы, как и то, что вызов им был брошен спустя почти полвека именно английскими моряками, дважды повторившими кругосветную экспедицию. Первая состоялась под руководством елизаветинского корсара и первооткрывателя Фрэнсиса Дрейка. Предприятие сочетало в себе черты торгово-разведывательной экспедиции и грабительского рейда. Географические свидетельства, собранные в ходе экспедиции, открыли то, о чем умалчивали или не знали испанские первооткрыватели. По популярности предприятие Дрейка ничем не уступало путешествию Магеллана – Элькано. Споры о том, каковы были истинные цели экспедиции, ведутся до сих пор, и далеко не все исследователи склонны считать, что изначально экспедиция задумывалась как кругосветная (Andrews, 1968, pp. 724–741). Удачный исход экспедиции Дрейка преподнес обширный пласт информации о богатствах и особенностях Нового Света и Ост-Индии, а сокровища, приве-



зенные в Европу, способствовали всплеску интереса к подобного рода предприятиям. Впрочем, попытки подданных английской королевы повторить экспедицию Дрейка в начале 1580-х гг. завершились провалом. Успех вновь сопутствовал англичанам только в условиях начавшейся в 1585 г. англо-испанской войны. Новую кругосветную экспедицию смог совершить молодой английский дворянин и первооткрыватель Томас Кавендиш. Неоднократные английские попытки повторения подобного предприятия, после возвращения Кавендиша в Англию не увенчались успехом. Наконец, голландцы только на рубеже XVI–XVII в. смогли совершить свою кругосветную экспедицию под руководством Оливье ван Ноорта, озвучив тем самым свои претензии на морское господство и долю в разделе колониальных владений и рынков.

Осуществление кругосветного путешествия в эпоху раннего Нового времени требовало колоссальной подготовки и концентрации усилий огромного числа людей. Проведение подобной экспедиции без государственной поддержки выглядело почти невыполнимо. Однако успех всего предприятия зависел не только от объема вложенных в него средств и разработки четкого плана путешествия. Огромную роль играли качества руководителя экспедиции, его умение поддерживать дисциплину на кораблях, решительность и способность четко действовать в критической ситуации, увлекая за собой экипаж, поддерживая в нем уверенность в успешном исходе предприятия. Как показывала практика, чем дольше проходило путешествие, чем дальше от освоенных европейцами частей света проходила экспедиция, тем выше была вероятность мятежа и дезертирства. Волнения среди моряков часто были связаны со злоупотреблениями командования или акциями проникавших на борт кораблей подстрекателей. В XVI–XVII вв. они обрели новую экономическую и социальную окраску (Чистозвонов, 1989, с. 58). Несомненно, огромную роль в дальних заморских экспедициях играл страх их участников перед неизвестными районами океанического и земного пространства, находившимися за границей исследованных территорий, либо же в зоне пограничной и толком не описанной, что порождало многочисленные домыслы и страхи. В результате, в ходе большинства предприятий, связанных с преодолением Магелланова пролива и повторением экспедиции Магеллана – Элькано, мы встречаем случаи мятежей, как настоящих, открытых, так и мнимых, а также дезертирства, нередко влиявшего на сам ход путешествия.

Источниковую базу исследования составили многочисленные свидетельства непосредственных участников кругосветных экспедиций, представленные в виде дневников и кратких отчетов (Andrews, 1959; Hakluyt, 1904; Markham, 1878; Purchas, 1906; Stanley, 1874; Taylor, 1957; Vaux, 1854; Пигафетта, 1950). Помимо этого, ценные сведения представляют нам материалы допросов, учиненных над участниками кругосветных экспедиций и свидетелями, встречавшимися с ними (Nuttall, 1914). Некоторые были составлены в результате разбирательств над дезертирами после их возвращения на родину, другие –

результат допроса путешественников, попавших в руки противника, в первую очередь захваченных испанцами при различных обстоятельствах участников английских кругосветных экспедиций. Отдельную и достаточно своеобразную группу источников составляют донесения представителей испанской колониальной администрации и испанских дипломатов в связи с английскими кругосветными экспедициями (Hume, 1894, 1896). Собирая информацию буквально по крупицам, испанские агенты в Англии очень часто вынуждены были довольствоваться слухами и неподтвержденными данными, которые всегда необходимо соотносить с прочими свидетельствами для выявления истины.

### **Подавление мятежей и борьба с дезертирами**

Попытки прекратить экспедицию против воли командира и вернуться домой условно можно разделить на открытые мятежи, подразумевавшие силовой захват одного или нескольких кораблей, и на бегство одного из кораблей при возникновении благоприятных условий. Обычно дезертировали ночью, либо в плохую погоду. Это позволяло говорить о потере из вида флагманского корабля, дабы оправдать бегство при возвращении на родину.

Случаи мятежа или дезертирства в ходе продолжительных экспедиций отмечаются обычно в самый критический момент путешествия. Чаще всего он наступал накануне или в момент преодоления наиболее сложного участка маршрута, которым для мореплавателей, решавшихся перейти из Атлантического в Тихий океан, неизменно становились эстуарий Ла-Платы, берега Патагонской пустыни, простиравшейся перед входом в Магелланов пролив, и сам пролив, соединявший два океана. Так отзывался о проливе в своих донесениях последней четверти XVI столетия Педро Сармьенто де Гамбоа: «Магелланов пролив, как считалось, было почти невозможно исследовать, пройдя через Южное море из-за бесчисленных проходов и каналов, которые можно встретить до того, как добраться до него, где многие исследователи, направленные губернаторами Перу и Чили, были потеряны. Хотя были люди, которые пытались попасть в него через Северное море, но им это так и не удалось. Некоторые пропали без вести, а другие вернулись, разбросанные штормами и сомневающиеся, что можно обнаружить [пролив], так что все боялись подобного плавания» (Markham, 1895, p. 4). Из не менее чем пяти испанских экспедиций к Магелланову проливу, последовавших после завершения первой кругосветной экспедиции и предшествовавших экспедициям де Гамбоа, как минимум одна закончилась мятежом и гибелью руководителя. В январе 1535 г. корабль Симона де Алькасова достиг пролива, однако взбунтовавшаяся команда убила своего капитана и вернулась обратно в Испанию (Markham, 1911, p. 135–158; Morison, 1974, p. 596–597; Spate, 1979, p. 96). Тяжелейшие условия, суеверный страх перед неизведанными и крайне опасными южными водами



пробуждали среди матросов желание повернуть обратно, отказавшись от рискованного предприятия.

Необходимо учитывать еще один важный момент, когда мы говорим о причинах дезертирства. Зачастую цели экспедиции держались в секрете от рядовых членов команды. Магеллан, крайне скрытный по своей натуре, держал план экспедиции в секрете не только от моряков, но и от испанских капитанов, которым не доверял. Фрэнсис Дрейк и Ричард Хокинс, действуя подобным образом, пытались ввести в заблуждение многочисленных испанских агентов, следивших за подготовкой их экспедиций. В результате уже в открытом море моряков обычно ставили перед фактом относительно того, насколько сложное и опасное путешествие им предстоит. Можно представить себе ситуацию, в которой моряки внезапно понимали, что вместо экспедиции к Александрии они должны направиться вместе с Дрейком к Магелланову проливу. Впрочем, успех экспедиции последнего, по мнению Флоренс Дэйр, изменил отношение к дальним путешествиям, в том числе к Магелланову проливу. Возвращение корабля Дрейка в 1580 г., нагруженного сокровищами, и надежда, что подобное предприятие может привести к аналогичной добыче, сделали английских моряков вполне готовыми присоединиться к более поздним экспедициям на Запад, даже несмотря на то, что они плыли к неизвестным портам. Это также помогало переносить тяжелые условия жизни моряка в дальних морских путешествиях с большей легкостью, в ожидании богатой добычи (Dyer, 1924, p. 134). Однако чем выше были ожидания, тем сложнее было оправдать даже случайные неудачи руководителей экспедиции, когда корабли несколько недель вынужденно простаивали без дела, либо из-за плохих погодных условий не могли преодолеть Магелланов пролив. Среди экипажа зрело недовольство, грозившее перерасти в открытый бунт или закончиться дезертирством части команды.

Дезертирство часто бывает сложно отличить от непреодолимых обстоятельств, заставляющих участников экспедиции отделиться от основной части флота или повернуть обратно. Еще Магелланом в ходе путешествия была применена система световых сигналов, позволявших кораблям следовать за флагманом экспедиции. При необходимости могли использоваться звуковые сигналы (Пигафетта, 1950, с. 45). На случай, если корабли по какой-либо причине разлучались, руководителем предприятия составлялись подробные инструкции, где отмечалось место встречи и действия, которые необходимо было предпринимать для воссоединения кораблей. Так, например, Фрэнсисом Дрейком в ходе его экспедиции в качестве места встречи кораблей был определен район побережья Чили (Vaux, 1854, p. 83). Однако когда Дрейк попытался добраться до указанного места сбора, то обнаружил, что испанские карты, которыми он пользовался, назначая место randevu, не соответствуют действительности. Таким образом, сложность с действиями в малоисследованных районах южной Атлантики и южной части Тихого океана заключалась

в том, что верных карт побережья еще не существовало. Это в свою очередь не позволяло точно определить место сбора для кораблей. Качественные карты южного побережья Чили и Магелланова пролива были составлены в ходе испанской экспедиции под командованием Педро Сармьенто де Гамбоа, главной целью которого как раз и являлась подготовка подробного описания пролива, введение его в испанское владение и определение места для будущей колонии (Markham, 1895, pp. 9–15). Карты и описания, хотя и менее подробные, составлялись в ходе прочих экспедиций. Однако как в случае с экспедицией де Гамбоа, так и в случае с другими предприятиями, судовые журналы и карты держались в строжайшем секрете. Португальский штурман Нуньо да Силва, долгое время находившийся на борту «Золотой лани», отмечал, что Дрейк пользовался испанскими и португальскими картами, а капеллан Флетчер регулярно сопоставлял свои наблюдения с дневниками экспедиции Магеллана, которые тоже имелись в распоряжении англичан (Nuttall, 1914, p. 303). Томас Кавендиш, отправляясь в свое первое кругосветное путешествие, вероятно, имел копии карт, составленных Дрейком (Копелев, 2013, с. 50). Главным преимуществом английских капитанов, начиная с 1580-х гг. предпринимавших попытки повторить кругосветную экспедицию, выйдя в Тихий океан через Магелланов пролив, всегда было наличие на борту моряков, имевших опыт участия в экспедиции Дрейка.

Таким образом, именно южная часть Атлантического или Тихого океана в районе Магелланова пролива, представлявшая наибольшую проблему при навигации в ходе кругосветных путешествий, была самым удобным местом для мятежа или бегства на родину. Потеря одного из кораблей в ходе экспедиции в неисследованных и даже не нанесенных на карты районах создавала большие проблемы при их поиске, чем и стремились воспользоваться дезертиры.

В то же время потеря даже самого маленького корабля в ходе путешествия всегда таила в себе угрозу всему предприятию. Численность экипажа даже при самом удачном исходе путешествия постоянно сокращалась, в отдельных случаях потери могли превышать половину всего состава участников экспедиции (Гаврилов, 2014, с. 149). Кроме того, малые корабли всегда использовались для разведки в прибрежных водах, опасных для судов с большой осадкой. Известный английский флотоводец, ученый и первооткрыватель Ричард Хокинс в сочинении, посвященном своему неудавшемуся кругосветному путешествию (1593–1594 гг.), писал о дезертирстве сопровождавшего его небольшую флотилию 60-тонного пинасса у Ла-Платы: «Перед заходом солнца Роберт Фарлтон, шкипер «Фэнси», взял круто к ветру, не дав нам никакого сигнала или знака о том, что у них возникли проблемы; приближалась ночь, и мы зажгли свои [сигнальные] огни, но они не ответили нам, поскольку держали курс прямо к Англии, что нарушило ход всего путешествия, так как у нас не было более пинассов, чтобы они шли впереди, разведывая опасности,



маршруты и якорные стоянки, чтобы помогать нам пополнять запасы воды и прочие припасы; а также провизию, множество полезных предметов и людей они унесли с собой, хоть их и было немного, но они пригодились бы нам в битвах» (Markham, 1878, p. 184).

Потеря большого корабля была чревата утратой столь необходимых в ходе долгого пути припасов и людей. В малоисследованных водах корабли теряли связь с основной частью флота достаточно часто. Фрэнсис Флетчер, капеллан экспедиции Дрейка, так описал исчезновение одного из кораблей: «Он отделился от нас 28 марта, но на следующий день 29 марта он нашел нас снова, доставив всем немало радости, так как на его борту было 28 наших людей и лучшая часть нашей провизии для питья, его недолгое отсутствие вызвало большую печаль и сомнения среди всего экипажа» (Vaux, 1854, p. 32).

Чем чаще разлучались корабли в ходе экспедиции, тем больше усиливались опасения руководителя предприятия, что однажды пропавший корабль может не вернуться и дезертировать. В подобной ситуации можно было пойти на различные ухищрения: сменить капитана потерявшегося корабля, под предлогом ненадлежащего исполнения обязанностей, или даже заменить значительную часть экипажа. Ритуал смены капитанов или их переназначения и перетасовки команды накануне перехода через Магелланов пролив мы наблюдаем как у Магеллана, так и у Дрейка (Stanley, 1874, p. 249; Vaux, 1854, p. 214). Но если у первого это было вызвано подавлением открытого мятежа, то Дрейк скорее укреплял собственный авторитет, демонстрируя свое полное превосходство перед остальными офицерами флота.

Одной из крайних мер могло стать сокращение численности флотилии, так как меньшее количество кораблей всегда проще контролировать. Кроме того, это в очередной раз позволяло перетасовать команды и даже сместить некоторых офицеров с их постов. Так поступил в ходе своей экспедиции Фрэнсис Дрейк, после того как его корабли несколько раз отделялись от основной части флота. В начале было разобрано на части небольшое судно «Суон» (Vaux, 1854, p. 46), а чуть позже португальское призовое судно «Кристофер», захваченное англичанами у африканского побережья (Vaux, 1854, p. 70).

Еще одной мерой борьбы с растущим недовольством была изоляция зачинщиков волнений и показательные наказания. Важно было «обезглавить» готовящийся мятеж, лишить возможных дезертиров шанса на успех. В этой ситуации рядовые матросы представляли намного меньше опасности, так как самостоятельно, без хорошего руководителя, умевшего определять маршрут и управлять кораблем, они имели мало шансов на успех в малознакомых водах южной Атлантики.

Аресту в ходе провальной экспедиции Эдварда Фентона (1582–1583 гг.) подвергся Уильям Хокинс-младший, являвшийся лейтенантом на адмиральском корабле. Однако арест Хокинса немного выбивается из общего ряда



случаев. Он вместе с Джоном Дрейком, кузеном знаменитого корсара, возглавлял в ходе масштабной торгово-разведывательной миссии группу участников первой английской кругосветной экспедиции, так называемых «людей Дрейка», ратовавших за более решительные действия и повторение грабительского рейда (Bradley, 1999, p. 374; Taylor, 1957, p. XXXIV). Когда у побережья Бразилии стало известно о том, что Фентон опасается испанской эскадры, направленной к Магелланову проливу, Хокинс потребовал продолжить путешествие. Чтобы предотвратить мятеж и дезертирство кораблей, Фентон, который не мог похвастаться высоким авторитетом среди участников экспедиции, решил арестовать своего первого помощника, пользовавшегося поддержкой ряда офицеров и популярного среди матросов (Taylor, 1957, p. 149, 283; Williamson, 1969, p. 218). Более серьезные меры он предпринять не решился, учитывая влияние семьи Хокинсов в Англии.

О попытках вооруженного мятежа мы узнаем из различных источников: дневники, описания путешествий, материалы допросов. Обычно все заканчивалось подавлением выступления, будь оно реальное или мнимое. Иногда заговор удавалось раскрыть задолго до открытого мятежа. В этой ситуации всегда возникают споры относительно того, насколько справедливы были обвинения в адрес заговорщиков. В ходе двух первых кругосветных экспедиций основное недовольство действиями руководителя предприятия также концентрировалось вокруг высших офицеров. В случае португальца Магеллана, недовольные ходом экспедиции сплотились вокруг инспектора флота Хуана де Картахены. Конфликт возник не только между португальцами и испанцами, он развивался и в другой плоскости. Многие офицеры флота занимали, как им казалось, неподобающее их статусу низкое место (Kelsey, 2016, p. 16). Назревавший конфликт разрешился в результате восстания в порту Сан Хулиан, ход которого достаточно подробно отражен в источниках (Stanley, 1874, p. 3, 243–256; Пигафетта, 1950, с. 57). Отметим только, что целью заговорщиков было именно прекращение экспедиции и возвращение на родину. Захватив три корабля, мятежники попытались покинуть бухту, но были остановлены благодаря решительным действиям Магеллана.

Дрейк, отличавшийся не меньшей, чем его предшественник, скрытностью и нетерпимостью к посягательствам на его прерогативы как руководителя, нашел оппонентов в лице Томаса Даути и вице-адмирала Джона Уинтера. Споры о том, существовал ли заговор на самом деле, не утихают до сих пор (Andrews, 1984, p. 148–149; Bawlf, 2003, p. 98–106; Corbett, 1899, p. 238–248; Cummins, 1995, p. 80–84; Kelsey, 1998, p. 107–110; Morison, 1974, p. 642–643; Whitfield, 2004, p. 50–56). Основные обвинения обрушились на Даути, участвовавшего в подготовке экспедиции и принятого на борт кораблей в качестве волонтера. Несомненно, образованный и начитанный, но в то же время отличавшийся надменным характером, уверенный, что его социальный статус позволяет ему на равных говорить с руководителем экспедиции, Даути не смог



наладить отношений с рядовыми матросами, подозревавшими его в колдовстве, и испортил отношения с Дрейком (Parry, 1984, p. 6). Однако среди офицеров у него оказалось немало друзей. Подорвать авторитет возможного руководителя зревшего мятежа, а именно так преподносил ситуацию сам Дрейк, было необходимо для блага всей экспедиции. Главной же виной Даути было то, что он поставил под сомнение статус руководителя экспедиции, привыкшего к безоговорочному подчинению команды.

Необходимо было заставить экипаж поверить, что без капитана невозможно будет не только продолжить экспедицию, но и вернуться на родину. Обвинив Даути в предательстве и намерении помешать ходу экспедиции, Дрейк заявил, что является доверенным лицом королевы и имеет специальный патент, действуя от ее лица (Vaux, 1854, p. 216). Следовательно, Даути предал не только его, но и выступил против воли монарха. Вынося Даути обвинительный приговор, руководитель экспедиции переложил груз ответственности на членов экипажа. Для суда над ним был сформирован трибунал из более чем 40 человек, включавший в том числе друзей подсудимого (Vaux, 1854, p. 65). Впрочем, участники суда хорошо понимали, что они могут вынести только одно приемлемое решение.

Повторение трагедии с мятежом накануне пересечения Магелланова пролива в ходе двух первых кругосветных экспедиций наводит на мысль о том, что расправа, учиненная Дрейком, стала калькой с ситуации 1520 г., – ведь даже казнь состоялась на месте стоянки флотилии Магеллана в порту Сан Хулиан, рядом с сооруженной по приказу португальского капитана виселицей. Мятежные настроения среди офицеров флота необходимо было усмирить, пролив кровь, что и было сделано как в первом, так и во втором случае. Однако эффект от подобной акции оказался частичным. При переходе через пролив у Дрейка, как и у Магеллана, дезертировал вице-адмиральский корабль.

В отношении рядовых участников экспедиции обычно применялись менее жестокие меры: угрозы физической расправы, арест, а иногда более изощренное наказание – марунирование, предполагавшее высадку провинившегося на безлюдный берег. К последнему средству прибегал Дрейк в ходе своей кругосветной экспедиции (Vaux, 1854, p. 211–212). Наказывать матросов, участников мятежа, либо, как в случае с Даути, сочувствовавших «заговорщику», было сложно. Находясь в буквальном смысле на краю земли и хорошо понимая, что пополнить экипаж, скорее всего, не получится, руководитель экспедиции должен был дорожить каждым матросом. По этой причине четыре десятка рядовых участников заговора были помилованы Магелланом и лишь один из руководителей мятежа Гаспар де Кесада – казнен. Примечательно, что еще двое участников заговора против Магеллана – Хуан де Картахена и священник Санчес де Рейна были приговорены к изгнанию (Пигафетта, 1950, p. 57), что было равнозначно долгой и мучительной смерти в Патагонской пустыне.

Угроза оказаться в одиночестве на незнакомом диком побережье, без надежды самостоятельно добраться до европейских поселений или встретить случайный корабль, почти не оставляла шансов на спасение. Именно по этой причине мы не встречаем случаев дезертирства отдельных участников кругосветных экспедиций. Чтобы рассчитывать на успех в случае бегства, нужны были сообщники и корабль.

### **Беглецы и их судьбы**

Впрочем, как показывала практика, даже самые суровые наказания не могли полностью предотвратить случаев дезертирства. Бегство одного из кораблей сулило участникам экспедиции дополнительные лишения и проблемы, а кроме того, серьезно тормозило ход самого путешествия, так как, не будучи уверенным, что спутники бежали, руководитель экспедиции обычно был вынужден ожидать пропавший корабль в условленных местах, искать его следы в ходе дальнейшего плавания, рассчитывая, что спутники могли уйти вперед, либо, наоборот, отстали.

В основном успешные примеры дезертирства мы встречаем во время перехода через плохо исследованный Магелланов пролив. Для бегства обычно необходим был подходящий случай, который нередко преподносила погода. Частые в данном регионе шторма были прекрасным поводом для потери из вида флагманского корабля. Однако в отдельных случаях даже подобного оправдания не требовалось. Так, самый крупный корабль в экспедиции Фернана Магеллана «Сан-Антонио», штурманом на котором был португалец Эштеван Гомиш, дезертировал ночью. На его безрезультатные поиски было потрачено несколько дней. Гомишу и взбунтовавшимся матросам, не верившим в успех предприятия, удалось арестовать капитана корабля «Сан-Антонио», родственника Магеллана Альваро де Мескиту. В сочинении Антонио Пигафетты, основном источнике о ходе первой кругосветной экспедиции, отмечается, что Гомиш завидовал Магеллану и сам мечтал возглавить экспедицию (Пигафетта, 1950, р. 59). Однако причина мятежа Гомиша скорее всего намного прозаичнее; он, как опытный моряк, полагал, что с имеющимися припасами добраться до Молуккских островов почти невозможно. На самом деле, переход через Тихий океан стоил жизни нескольким десяткам спутников Магеллана, в первую очередь из-за нехватки припасов. Вернувшись в Испанию и пытаясь оправдаться, Гомиш и бежавшие с ним моряки обвинили Магеллана в том, что капитан сошел с ума и солгал Его Величеству, потому что он не знал, где находятся острова пряностей. Кроме того, они выдвинули обвинения против капитана де Мескиты в том, что тот убедил Магеллана проявить особую жестокость для наказания заговорщиков в бухте Сан Хулиан (Stanley, 1874, р. 7). Несмотря на то, что Гомиш подвергся аресту, домашний арест по его обвинению был наложен и на родственников Магеллана, находившихся в Испании.



А после возвращения Элькано Гомиш был отпущен на свободу и даже принимал активное участие в новых экспедициях для поиска северного прохода в Тихий океан в 1525 г. в качестве руководителя (Магидович & Магидович, 1983, с.181–182), а погиб в ходе экспедиции к Ла-Плате в 1538 г.

Не менее успешный случай дезертирства демонстрирует нам экспедиция Фрэнсиса Дрейка. Вице-адмирал экспедиции Джон Уинтер попытался сохранить видимость законности своих действий. Являясь одним из друзей казненного Даути и опасаясь в итоге разделить его судьбу, он использовал начавшуюся при выходе из пролива бурю, разлучившую корабли Дрейка уже в Тихом океане. Отнесенный к устью пролива, вице-адмиральский корабль «Элизабет» три недели ожидал появления «Золотой лани», и только после этого было принято решение возвращаться на родину (Vaux, 1854, p. 281). Однако Уинтер нарушил инструкции руководителя экспедиции, определившего местом сбора кораблей участок тихоокеанского побережья Америки в районе 30° южной широты. Попыток искать «Золотую лань» в месте рандеву или продолжить путешествие вице-адмирал не предпринимал. Спустя три дня после того, как бушевавшая буря прекратилась, 1 ноября 1578 г. Уинтер направился обратно в Атлантический океан. У Дрейка было мало шансов обнаружить пропавший корабль. Прибыв в Англию, капитан и члены экипажа «Элизабет» представили противоположные версии случившегося. Моряки утверждали, что решение о возвращении принял Уинтер (Vaux, 1854, p. 281), а он в свою очередь говорил, что принял решение под давлением экипажа, желавшего вернуться домой (Hume, 1894, p. 592).

Возвращаясь в Англию, беглецы стремились выставить себя в наиболее выгодном свете, и история одного из дезертиров стоит здесь особняком. Питер Кардер смог вернуться на родину спустя 9 лет после дезертирства вице-адмиральского корабля под началом капитана Уинтера. Зная, какими славой и почетом пользуются в Англии Дрейк и члены экипажа «Золотой лани», Кардер не желал прослыть предателем и придумал, как ему казалось, правдоподобный рассказ. Он утверждал, что вместе с несколькими матросами на небольшом пинассе был отправлен Дрейком на поиски пропавшего корабля в районе Магелланова пролива во время шторма, «с запасом провизии всего на один день, без карты или хотя бы компаса» (Purchas, 1906, pp. 136–137). Потеряв флагманский корабль, они якобы были отнесены штормом в Атлантический океан и потерпели крушение у берегов Бразилии. Удивительно, но многие поверили в невероятный рассказ о чудесном спасении. Так, в частности, Самюэль Перчас включил его рассказ в свой сборник о путешествиях, являющийся продолжением собрания Ричарда Хаклюйта. Ни один другой источник сведений о ходе экспедиции не упоминает о том, что Дрейк отдавал подобный приказ. Однако есть свидетельство о том, что в районе Ла-Платы капитаном Уинтером на обратном пути в Англию был потерян пинасс с 8 членами экипажа (Vaux, 1854, p. 282). Амилькар де Авила де Мело,

изучив свидетельства Кардера, выявил несоответствие скорости пинасса, с которой он якобы преодолел путь через Магелланов пролив и далее прошел побережье Патагонии (de Mello, 2007, p. 264). Это достаточно убедительно доказывает, что Кардер и его спутники потерпели крушение у Ла-Платы и были именно дезертирами. Именно этот нелицеприятный факт Кардер попытался скрыть, выдумав историю о героическом поступке 8 матросов, выполнявших приказ известного капитана в Магеллановом проливе.

Необычный пример мятежа и дезертирства уже у Тихоокеанского побережья Нового Света дает нам экспедиция Томаса Кавендиша (1586–1588 гг.). Здесь важно отметить, что целью экспедиции изначально было ограбление испанских владений в Америке. Экспедиция проводилась в самом начале англо-испанской войны, так что, отправляясь в море, Кавендиш намеревался повторить грабительский рейд Дрейка в больших масштабах, пользуясь началом военного конфликта.

К моменту захвата Манильского галеона «Санта Анна» добыча английских корсаров достигла огромных масштабов, так что часть захваченных на галеоне товаров попросту решили предать огню. В ходе начавшегося дележа добычи возник первый конфликт. Часть экипажа оказалась недовольна причитавшейся им долей, в основном это были моряки вице-адмиральского корабля «Контент». Однако первое волнение удалось усмирить (Nakluyt, 1904, p. 326).

Спустя несколько дней, 19 ноября 1587 г., в первую же ночь после выхода кораблей в открытое море для пересечения Тихого океана, «Контент» отделился от флагмана Кавендиша. Точных свидетельств о том, куда направился дезертировавший корабль, нет, как и нет сведений о судьбе экипажа. Скорее всего, «Контент» потерпел крушение при попытке перейти Тихий океан, либо экипажу просто не хватило припасов. Существует мнение, что экипаж мог попытаться вернуться на родину через Магелланов пролив или пролив Аниан (Williamson, 1938, p. 339). В любом случае, попытка дезертирства закончилась катастрофой для беглецов. «Дизаер» Кавендиша благополучно вернулся в Плимут в сентябре 1588 г., завершив таким образом третью кругосветную экспедицию в истории.

Происходили во время отдельных экспедиций и необычные случаи дезертирства. Так, например, в ходе экспедиции Эдварда Фентона один из кораблей отделился от английского флота, чтобы продолжить путешествие к Магелланову проливу и далее в Тихий океан, так как руководитель предприятия отказался от задуманного, узнав о появлении в районе пролива испанской эскадры. Дезертирство Джона Дрейка, совсем недавно вернувшегося из кругосветного путешествия со своим кузеном Фрэнсисом Дрейком, не принесло ему славы и успеха. Молодой человек переоценил свои силы, и его корабль потерпел крушение в районе Ла-Платы. Остаток своих дней Джон Дрейк



провел в Новом Свете, о чем свидетельствуют материалы его допросов (Nuttall, 1914, p. 18–56).

Случаи дезертирства регулярно происходили в английских экспедициях, следовавших по стопам Дрейка и Кавендиша на рубеже 1580–1590-х гг. Однако в отличие от первых двух успешных английских кругосветных экспедиций, для новых предприятий случаи дезертирства имели более ощутимые негативные последствия.

Экспедиция Джона Чидли, попытавшегося в 1589 г. повторить кругосветную экспедицию Кавендиша и попасть в Южное Чили, также сопровождалась дезертирством, уже во время перехода через Атлантику к побережью Южной Америки (Andrews, 1959, pp. 61–62). Потеряв еще на подходе к проливу несколько кораблей, решивших действовать самостоятельно (Bradley, 1999, p. 390), и значительную часть экипажа, руководитель экспедиции погиб, а команда оставшихся в строю кораблей не смогла выйти в Тихий океан. Экспедиция закончилась полным провалом (Williamson, 1938, p. 340), однако колониальные власти Чили были встревожены слухами о появлении английских кораблей и готовились к отражению атаки (Andrews, 1959, p. 63).

В 1591 г. неудачей завершилась новая экспедиция Томаса Кавендиша и Джона Дэвиса. И вновь один из кораблей экспедиции дезертировал в самый ответственный момент (Williamson, 1938, p. 341). Не сумев преодолеть пролив, разочаровавшись в своих партнерах, бросивших его без поддержки, Кавендиш, как полагают, помутился рассудком и умер на пути домой (Bradley, 1999, p. 393–398; Rowse, 1955, p. 189).

Наконец, неудачей закончилась и экспедиция Ричарда Хокинса, о которой мы уже упоминали выше. После дезертирства одного из кораблей, не имея достаточных сил в Тихом океане, он был вынужден сдаться превосходившим его по числу кораблей и солдат испанцам (Markham, 1878, p. 307–309). В результате, после провала экспедиции Хокинса, от идеи повторения кругосветных экспедиций англичане отказались в пользу восточного маршрута к богатствам португальской Индии, в обход мыса Доброй Надежды.

Заканчивая разговор о дезертирах, необходимо подчеркнуть еще один важный момент. Беглецы, возвращаясь на родину, оказывались ценнейшими, хоть и не всегда правдивыми, информаторами. Так, упомянутый уже выше капитан Уинтер, вернувшись на родину, стал на время главным источником для слухов о целях и ходе кругосветной экспедиции Дрейка. Испанский посол в Англии Бернардино де Мендоса, после возвращения английского капитана, наконец-то получил сведения об истинных целях экспедиции Дрейка, прошедшего через Магелланов пролив (Hume, 1894, p. 592). Описания английского капитана, сопоставленные со свидетельствами Магеллана, были признаны заслуживающими доверия. Узнали испанские агенты со слов Уинтера и о месте встречи, назначенном Дрейком для кораблей у побережья Чили (Hume, 1894, p. 602). Наконец, из рассказов английского капитана появились первые слухи

о том, что Огненная земля является всего лишь островом, но не частью большого южного материка, что, по мнению испанского посланника, кардинальным образом отражалось на тактике обороны испанских колоний на тихоокеанском побережье (Hume, 1896, p. 340–341).

## Выводы

Как показывает практика, мятежи и дезертирство не были редкостью для дальних заморских экспедиций XVI столетия, и почти каждая кругосветная экспедиция, либо попытка ее совершения, отмечены фактами бегства одного или даже нескольких кораблей. Нередко это, в совокупности с прочими обстоятельствами, могло играть решающую роль в провале предприятия.

Основные случаи мятежа и дезертирства приходятся на самый трудный участок маршрута, от Ла-Платы к Магелланову проливу. В ходе английских экспедиций, пройдя пролив, их участники обычно подвергали разграблению тихоокеанское побережье испанских колоний в Новом Свете. Здесь они достигали желанной цели, по этой причине есть только один случай дезертирства корабля в данном регионе, вызванный ссорой членов экипажа при распределении захваченной добычи.

В свидетельствах о ходе экспедиций мы не встречаем упоминаний о злокозненных действиях иностранных агентов, которые могли бы проникать на корабли и провоцировать мятеж и дезертирство. Хотя подобного очень опасались сами организаторы. Многочисленные ухищрения руководителей экспедиций и даже проявляемая жестокость в отношении мятежников лишь отчасти спасали ситуацию. Даже Дрейк, обладавший большим авторитетом среди матросов, столкнулся в ходе своего путешествия с фактом дезертирства. Виной всему лишения, которые испытывали путешественники в ходе долгого плавания, страх перед неисследованными морскими маршрутами, ссоры, вызванные конфликтом интересов и социальными противоречиями, иногда личная неприязнь и, конечно, на удивление мягкие наказания, которым подвергались дезертиры на родине, что провоцировало повторение подобных случаев.

## Список литературы

- Andrews, K. R. (Ed.). (1959). *English Privateering Voyages to the West Indies 1588–1595*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Andrews, K. R. (1968). The Aims of Drake's Expedition of 1577–1580. *The American Historical Review*, 73(3), 724. <https://doi.org/10.2307/1870669>
- Andrews, K. R. (Ed.). (1984). *Trade, plunder and settlement. Maritime enterprise and the genesis of the British Empire, 1480–1630*. Cambridge University Press.
- Bawlf, S. (2003). *The Secret Voyage of Sir Francis Drake: 1577–1580*. Walker & Company.



- Bradley, P. T. (1999). *British Maritime Enterprise in the New World: From the Late Fifteenth to the Mid-eighteenth Century*. The Edwin Mellen Press Ltd.
- Corbett, J. S. (1899). *Drake and Tudor Navy* (Vol. 1). Burt Franklin.
- Cummins, J. G. (1995). *Francis Drake*. St. Martin's Press.
- de Mello, A. D. (2007). Peter Carder's Strange Adventures Revealed. *The Mariner's Mirror*, 93(3), 261-268. <https://doi.org/10.1080/00253359.2007.10657034>
- Dyer, F. E. (1924). The Elizabethan Sailor. *The Mariner's Mirror*, 10(2), 133-146. <https://doi.org/10.1080/00253359.1924.10655268>
- Hakluyt, R. (1904). *The Principal Navigations, Voyages, Traffiques & Discoveries of the English Nation Made by Sea or Over-land* (Vol. 11). J. MacLehose and Sons. <https://doi.org/10.5962/bhl.title.6515>
- Hume, M. (Ed.). (1894). *Calendar of Letters and State Papers Relating to English Affairs, Preserved Principally in the Archives of Simancas* (Vol. 2). Public Record Office.
- Hume, M. (Ed.). (1896). *Calendar of Letters and State Papers Relating to English Affairs, Preserved Principally in the Archives of Simancas* (Vol. 3). Public Record Office.
- Kelsey, H. (1998). *Sir Francis Drake: The Queen's Pirate*. Yale University Press.
- Kelsey, H. (2016). *The First Circumnavigators: Unsung Heroes of the Age of Discovery*. Yale University Press. <https://doi.org/10.12987/yale/9780300217780.001.0001>
- Markham, C. R. (Ed.). (1878). *The Hawkins' voyages during the reigns of Henry VIII, Queen Elizabeth, and James I*. Hakluyt Society.
- Markham, C. R. (Ed.). (1895). *Narratives of the Voyages of Pedro Sarmiento de Gambóia to the Straits of Magellan* (Vol. 91). Hakluyt Society.
- Markham, C. R. (2017). *Early Spanish voyages to the Strait of Magellan*. Hakluyt Society. <https://doi.org/10.4324/9781315578545>
- Morison, S. E. (1974). *The European discovery of America: The southern voyages, A.D. 1492-1616*. Oxford University Press.
- Nuttall, Z. (Ed.). (1914). *New Light on Drake, a Collection of Documents Relating to His Voyage of Circumnavigation, 1577-1580*. Hakluyt Society.
- Parry, J. H. (1984). Drake and the World Encompassed. In *Sir Francis Drake and the famous voyage, 1577-1580* (pp. 1-11). University of California Press. <https://doi.org/10.1525/9780520328310-005>
- Purchas, S. (Ed.). (1906). *Hakluytus Posthumus, or Purchas His Pilgrimes, contayning a History of the World, in Sea Voyages, and Lande Travells by Englishmen and others* (Vol. 16). James MacLehose and Sons.
- Rowse, A. L. (1955). *The Expansion of Elizabethan England*. Macmillan & Company. <https://doi.org/10.1057/9780230597136>
- Spatte, O. H. K. (1979). *The Spanish Lake, Canberra*. Australian National University Press.
- Stanley, H. E. J. (1874). *The First Voyage Round the World by Magellan Translated from the Accounts of Pigafetta and Other Contemporary Writers*. Hakluyt Society.
- Taylor, E. G. R. (1957). *The Troublesome Voyage of Captain Edward Fenton, 1582-1583*. Hakluyt Society.





- Vaux, W. S. W. (Ed.). (1854). *The World Encompassed by Sir Francis Drake*. Hakluyt Society.
- Whitfield, P. (2004). *Sir Francis Drake*. New York University Press.
- Williamson, J. A. (1938). *The Age of Drake*. A. & C. Black.
- Williamson, J. A. (1969). *Hawkins of Plymouth: A New History of Sir John Hawkins and of the other Members of His Family Prominent in Tudor England*.
- Гаврилов, С. Н. (2014). *Английский флот эпохи Тюдоров как государственный институт*. Южный федеральный университет.
- Копелев, Д. Н. (2013). *Раздел океана в XVI-XVII веках*. Крига.
- Магидович, И. П., & Магидович, В. И. (1983). *Очерки по истории географических открытий (Т. 2)*. Просвещение.
- Пигафетта, А. (1950). *Путешествие Магеллана*. Государственное издательство географической литературы.
- Чистозвонов, А. Н. (1989). Торгово-колониальная экспансия Нидерландов в XVI-XVII вв. и восстания на судах океанских флотов. *Средние века*, 52, 47-63.

## References

---

- Andrews, K. R. (1968). The Aims of Drake's Expedition of 1577-1580. *The American Historical Review*, 73(3), 724. <https://doi.org/10.2307/1870669>
- Andrews, K. R. (Ed.). (1959). *English Privateering Voyages to the West Indies 1588-1595*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Andrews, K. R. (Ed.). (1984). *Trade, plunder and settlement. Maritime enterprise and the genesis of the British Empire, 1480-1630*. Cambridge University Press.
- Bawlf, S. (2003). *The Secret Voyage of Sir Francis Drake: 1577-1580*. Walker & Company.
- Bradley, P. T. (1999). *British Maritime Enterprise in the New World: From the Late Fifteenth to the Mid-eighteenth Century*. The Edwin Mellen Press Ltd.
- Chistoznov, A. N. (1989). Trade and colonial expansion of the Netherlands in the 16th-17th centuries and revolts on the ships of the ocean fleets. *Middle Ages*, 52, 47-63. (In Russian).
- Corbett, J. S. (1899). *Drake and Tudor Navy (Vol. 1)*. Burt Franklin.
- Cummins, J. G. (1995). *Francis Drake*. St. Martin's Press.
- de Mello, A. D. (2007). Peter Carder's Strange Adventures Revealed. *The Mariner's Mirror*, 93(3), 261-268. <https://doi.org/10.1080/00253359.2007.10657034>
- Dyer, F. E. (1924). The Elizabethan Sailor. *The Mariner's Mirror*, 10(2), 133-146. <https://doi.org/10.1080/00253359.1924.10655268>
- Gavrilov, S. N. (2014). *The English Tudor Navy as an institution of state*. Southern Federal University. (In Russian).
- Hakluyt, R. (1904). *The Principal Navigations, Voyages, Traffiques & Discoveries of the English Nation Made by Sea or Over-land (Vol. 11)*. J. MacLehose and Sons. <https://doi.org/10.5962/bhl.title.6515>
- Hume, M. (Ed.). (1894). *Calendar of Letters and State Papers Relating to English Affairs, Preserved Principally in the Archives of Simancas (Vol. 2)*. Public Record Office.



- Hume, M. (Ed.). (1896). *Calendar of Letters and State Papers Relating to English Affairs, Preserved Principally in the Archives of Simancas* (Vol. 3). Public Record Office.
- Kelsey, H. (1998). *Sir Francis Drake: The Queen's Pirate*. Yale University Press.
- Kelsey, H. (2016). *The First Circumnavigators: Unsung Heroes of the Age of Discovery*. Yale University Press. <https://doi.org/10.12987/yale/9780300217780.001.0001>
- Kopelev, D. N. (2013). *Partition of the Ocean in the 16th and 17th Centuries*. Kriga. (In Russian).
- Magidovich, I. P., & Magidovich, V. I. (1983). *Essays on the History of Geographical Discovery* (Vol. 2). Prosveshhenie. (In Russian).
- Markham, C. R. (2017). *Early Spanish voyages to the Strait of Magellan*. Hakluyt Society. <https://doi.org/10.4324/9781315578545>
- Markham, C. R. (Ed.). (1878). *The Hawkins' voyages during the reigns of Henry VIII, Queen Elizabeth, and James I*. Hakluyt Society.
- Markham, C. R. (Ed.). (1895). *Narratives of the Voyages of Pedro Sarmiento de Gambóia to the Straits of Magellan* (Vol. 91). Hakluyt Society.
- Morison, S. E. (1974). *The European discovery of America: The southern voyages, A.D. 1492-1616*. Oxford University Press.
- Nuttall, Z. (Ed.). (1914). *New Light on Drake, a Collection of Documents Relating to His Voyage of Circumnavigation, 1577-1580*. Hakluyt Society.
- Parry, J. H. (1984). *Drake and the World Encompassed*. In *Sir Francis Drake and the famous voyage, 1577-1580* (pp. 1-11). University of California Press. <https://doi.org/10.1525/9780520328310-005>
- Pigafetta, A. (1950). *Magellan's Journey*. State Publishers of Geographical Literature. (In Russian).
- Purchas, S. (Ed.). (1906). *Hakluytus Posthumus, or Purchas His Pilgrimes, contayning a History of the World, in Sea Voyages, and Lande Travells by Englishmen and others* (Vol. 16). James MacLehose and Sons.
- Rowse, A. L. (1955). *The Expansion of Elizabethan England*. Macmillan & Company. <https://doi.org/10.1057/9780230597136>
- Spatte, O. H. K. (1979). *The Spanish Lake, Canberra*. Australian National University Press.
- Stanley, H. E. J. (1874). *The First Voyage Round the World by Magellan Translated from the Accounts of Pigafetta and Other Contemporary Writers*. Hakluyt Society.
- Taylor, E. G. R. (1957). *The Troublesome Voyage of Captain Edward Fenton, 1582-1583*. Hakluyt Society.
- Vaux, W. S. W. (Ed.). (1854). *The World Encompassed by Sir Francis Drake*. Hakluyt Society.
- Whitfield, P. (2004). *Sir Francis Drake*. New York University Press.
- Williamson, J. A. (1938). *The Age of Drake*. A. & C. Black.
- Williamson, J. A. (1969). *Hawkins of Plymouth: A New History of Sir John Hawkins and of the other Members of His Family Prominent in Tudor England*.