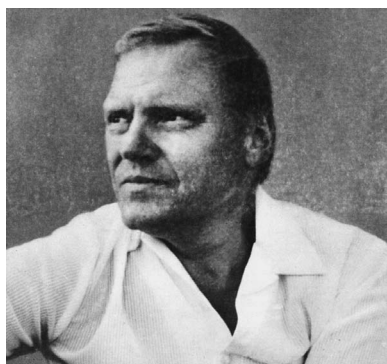




Гюнтер Ланитцки, 1930 года рождения, давно посвятил себя судоходству, хотя из-за войны и послевоенной разрухи в Германии ему не удалось осуществить свое желание — плавать по морям. Однако если Ланитцки не удалось «завоевать» мир на воде, то он попытался это сделать под водой. Год 1953-й стал для него датой рождения как спортивного водолаза. С этого момента Ланитцки в основном пишет о завораживающей жизни на глубине. С течением времени он все больше специализируется на подводной археологии и истории судоходства. Особенно его интересуют североевропейское судоходство и античное морское дело. Неудивительно, что написанные со знанием дела статьи Ланитцки вызывают интерес как ученых, так и археологов-подводников, которые приглашают его на раскопки в целях последующей публикации эксклюзивных материалов.

В 1980 году многочисленные статьи Ланитцки были выпущены лейпцигским издательством «Ф. А. Брокхаус» под заголовком «Амфоры, затонувшие суда, затопленные города». Предлагаемая вниманию читателей книга о «Вазе», флагманском судне Густава II Адольфа, является вершиной творчества и изысканий Гюнтера Ланитцки, посвященных североевропейскому парусному судоходству.

Переводчик этой книги Чебан Александр Александрович родился в 1928 году. Звезды, море и паруса с детства пленили его воображение, и он не изменял им всю жизнь. На его счету несколько кругосветок, плавание капитаном на шхуне Кодор (той самой, которая сыграла роль яхты «Дункан» в фильме С. Говорухина «В поисках капитана Гранта»), а также работа доцентом на кафедре мореходной астрономии ГМА им. адмирала С. О. Макарова.

Уже в молодые годы он увлекся историей мореплавания и начал кропотливую работу по переводу морской терминологии на русский язык. Его изыскания легли в основу «Морского словаря», заказанного ему странами СЭВ для издания Морской энциклопедии. Результатом его увлечения стали также монография «История мореходной астрономии» и 13 переводных книг, охватывающих всю историю судостроения и мореплавания с древности до наших дней. Восемь из них были изданы при жизни Чебана, причем фантастическим для нашего времени тиражом (около миллиона экземпляров) и стали библиографической редкостью. Некоторые книги сегодня переиздаются, в том числе сделанный им перевод капитального труда О. Курти «Постройка моделей судов». Неизданные переводы подготавливаются к печати, и первой увидела свет настоящая книга «„ВАЗА“, 1628».

Предисловие автора

Эта книга — результат двадцатилетней работы с открывшим «Вазу» Андерсом Франценом, водолазами и экспертами, участвовавшими в ее подъеме, а также с сотрудниками «Ваза-музея». Они предоставили мне не только результаты исследований, но и некоторые из приведенных здесь фотографий, представляющих собой ценное добавление к моим собственным снимкам. Им всем и особенно капитану Бенгту Орелиусу, доктору Перу Лундстрёму доктору Хансу Соору, доктору Ларсу Баркману, Карлу Олафу Цедерлунду, Бо Лундвалу и Бригитте Хэфорс я благодарен за коллегиальную поддержку во время моего пребывания в Стокгольме. Большую благодарность я должен выразить шведскому правительству. Недавно оно предложило мне посетить судно с исследовательской целью, в результате чего я получил в распоряжение новые научные данные о «Вазе». Также я выражаю свою благодарность прежнему шведскому послу в ГДР Эрику Виржину и его советнику Яну Е. Паульсону. Наконец, я хотел бы поблагодарить господина Руди Ветцеля, который помог мне с переводами старинных шведских документов. Также я благодарю мою жену за просмотр ма-

нускриптов. Некоторые места текстов, которые были понятны лишь специалистам, с ее помощью стали доступны всем. Впрочем, от наиболее употребительных морских терминов я в интересах дела отказаться не мог. При написании старых названий мест и имен использовался, насколько это возможно, единообразный подход. Для некоторых оригинальных находок я привел соответствующие номера в каталоге. Это должно исключить возможное неверное толкование объектов, а для других специалистов облегчит получение дополнительной информации.

Если эта книга подвигнет специалистов и читателей, интересующихся историей культуры и мореплаванием, к поиску новых научных данных, то она выполнит свое предназначение. Усилия всех участников «Ваза-проекта» были признаны общественностью культурно-историческим мероприятием. Одновременно предлагаемая книга является скромным вкладом в дальнейшее улучшение культурных взаимоотношений между королевством Швеции и Германской Демократической Республикой.

Гюнтер Ланитцки

Предисловие переводчика

В 2020 году шведскому музею средневекового судна «Ваза» исполняется 30 лет.

История «Вазы», этого, пожалуй, самого крупного и дорогого парусника Средневековья, всегда будет волновать людей своими невероятными и даже мистическими поворотами в судьбе: три года со времени издания приказа о его постройке до окончания строительства; гибель на глазах жителей Стокгольма через два часа после его отплытия; три века забвения, 30 лет поисков, подъем через 333 года пребывания на дне, почти 30 лет консервации плюс реставрации... и вечная жизнь в качестве единственного в своем роде музея в мире.

Парадоксальным образом замысел великого шведского короля Густава II Адольфа воплотился в жизнь. В годы, когда Швеция стояла на пороге военного триумфа в Европе и полного господства на Балтике, он мечтал, чтобы его флагманский корабль стал олицетворением новой великой державы. И судно оправдало ожидания: пусть и с опозданием на четыре века, оно стало воплощением — правда, не военных, а гуманитарных — побед Швеции.

Впрочем, в связи с последним утверждением стоит отметить еще один примечательный факт. Он как-то ускользает от внимания современни-

ков на фоне вполне понятных взрывов восхищения перед музеем-памятником. По сути, и мне в работе над переводом на этот факт указали умудренные жизнью люди, к которым невозможно не прислушаться, — победа выросла из неслыханного провала. Достаточно вспомнить о вопиющей безответственности лиц, уполномоченных контролировать процесс строительства «Вазы» и, в частности, адмирала Флеминга, который при испытаниях остойчивости заявил, что если он позволит эти испытания продолжить, то «судно обязательно перевернется» (!).

Так история совершила поучительный кульбит: крупнейший провал в истории своей страны шведы сумели обратить в ее славу.

Особенно достойна изумления и восхищения без преувеличения беспримерная по своим масштабам работа сотен и сотен людей по подъему и превращению в музей столь крупного памятника старины, бережность и скрупулезность шведских специалистов в обращении с историческим материалом.

В чем ценность данной книги? В отличие от вольных пересказов в Интернете эта книга написана человеком, ставшим свидетелем и летописцем

всех связанных с кораблем событий XX века. За свой вклад Гюнтер Ланитцки, журналист и спортивный во-
долоз из ГДР, был посвящен Карлом XVI Густавом в рыцари ордена «Северная звезда». Черно-белые авторские фотографии придают особое документальное звучание повествованию. Выпущенная в 1984 году, книга незамедлительно была переведена на основные языки мира.

А вот с русским изданием вышло иначе. Хотя практически сразу книга была переведена на русский язык, причем таким же фанатом моря, как и Ланитцки — капитаном трехмачтовой шхуны «Кодор» Александром Александровичем Чебаном (им переведены 13 книг по истории судостроения — от галер до Энциклопедии судомоделизма), она так и не увидела свет в 80-х го-

дах. Помешала цепь драматических событий: с карты мира исчезли СССР и ГДР, а с ними и договорные отношения между странами; было ликвидировано старое немецкое, с более чем вековой биографией, издательство «Transpress», а потом умер переводчик. Только через 30 (!) лет его наследники подготовили книгу к печати.

Несколько месяцев заняли поиски 88-летнего автора, так как никаких контактов в Интернете не было. Наконец одно из немецких издательств любезно согласилось связаться с Ланитцки по телефону (электронной почты у него не было тоже), и вот пришел ответ на наше письмо: «Гюнтер Ланитцки разрешает издание книги „ВАЗА“, 1628“ на русском языке».

Ирина Иванова

Судостроительный Двор Густава II Адольфа

Строить малые суда — только лес попусту переводить.

Густав II Адольф¹

16 декабря 1611 года созданный в Нью-чепинге Государственный совет передал «мощь и благополучие шведского государства» в руки 17-летнего Густава Адольфа. От своего отца Карла IX молодой король, кроме всего прочего, принял сравнительно большой, но полностью устаревший и требующий

ремонта военный флот. В первые годы правления Густав II Адольф смог провести лишь наиболее неотложные работы на судах, так как имевшиеся в распоряжении средства были чрезвычайно скудными. Военные столкновения с Данией, Россией и Польшей так отразились на государственной казне,

¹ Густав II Адольф (1594–1632 гг.) — король Швеции с 1611 года, полководец. Вел войны с Данией, Россией, Польшей, завоевал огромные территории. С 1630 года принимал участие в Тридцатилетней войне, в одном из сражений которой погиб. — *Примеч. перев.*



■ Стокгольм в середине XVII века. Вид от острова Шеппсхольмен (в переводе «Корабельный остров») на старый город с королевским замком «Три короны». Медная гравюра Вольфганга Хартмана с левой стороны ограничена кирхой Марии Магдалены на Сёдермалм, а с правой стороны частью верфи Блазиенхольмен на Норрмалм



■ 10 января 1625 года Густав II Адольф сдал стокгольмскую верфь в аренду известному голландскому судостроителю Хенрику Хюбертссону с поручением построить для флота два королевских судна — «Три короны» и «Вазу»

что, несмотря на новый налог (военный), потребовалось взять займы значительную сумму у Нидерландских Генеральных штатов, чтобы иметь возможность оплатить очередные репарации Дании².

Только к началу 20-х годов экономическая ситуация в Швеции улучшилась. Маленькая и бедная страна начала превращаться в сильную державу. После подписания Столбовского мира в 1617 г. и последующего похода в Лиф-

ляндию постепенно растут ее контроль над Балтийским морем и степень влияния на морскую торговлю.

Густав II Адольф начинает интенсивно заниматься постройкой нового флота с целью обеспечить полное господство на Балтийском море³. Как и в других отраслях промышленности, так и в судостроении он полагается на иностранцев. После того как два голландских мастера Паридон ван Хоорн и Кристиан Вельсхуйзен заслужили авторитет строительством судов на верфи Вестервик, внимание Адмиралтейства привлекли к себе еще два голландских судостроителя — Хенрик Хюбертссон и Исбрант Йоханссон. Хюбертссон начал свою карьеру в 1603 году на крупнейшей верфи страны — стокгольмском Судостроительном Дворе короля⁴, а с 1605 года с успехом работал и на других шведских верфях. В 1611 году Хюбертссон, чья работа получила высокую оценку, вновь был призван в столицу.

Стокгольмская верфь находилась под управлением так называемого хольм-адмирала, которому подчинялись капитан верфи и несколько руководителей отделений. Кроме того, в 1615 году тогдашний хольм-адмирал Рихард Клерк арендовал парусную мастерскую верфи и, таким образом, взял на себя ответственность за такелаж и паруса всего флота государства.

³ Флот в основном служил для транспортировки войск, стратегического присутствия и в меньшей мере для военных операций.

⁴ Тем временем первый Судовой Двор при королевском замке «Три короны» был переведен на Шеппсхольмен (сегодня Блазиехольмен). Шеппсхольмен не следует путать с одноименным скалистым островом, который получил это название только в 1640 году.

² Чтобы собрать выкуп за захваченную датчанами крепость Эльфсборг, королевская семья, а также герцоги и князья отдали для переплавки в монеты ценные серебряные предметы.

В феврале 1620 года верфь на пять лет взял в аренду крупный торговец и производитель обмундирования Антониус Монир. Перед короной он обязался строить новые суда и в том числе ежегодно оплачивать расходы и ремонтные работы на верфи на сумму в 60 000 риксдалеров⁵.

При Монире положение Хюбертссона на верфи изменилось. Как ближайший доверенный арендатора он самостоятельно вел все судовые работы, а в 1621 и 1622 году финансово участвовал в постройке двух новых судов.

В 1623 году Хюбертссон привлек к управлению производством на верфи своего брата Арента, преуспевающего торговца. К этому времени заболевший хольм-адмирал Клерк едва ли мог выполнять свои обязанности⁶, так что братья Хюбертссон должны были вести дела полностью самостоятельно. Так как Монир не собирался продлевать аренду, братья пожелали сами заключить арендный контракт с короной. В рождественские праздники 1624 года они представили королю согласованный с риксадмиралом Карлом Карлсоном Гилленхельмом и адмиралом Класом Ларсоном Флемингом план работы на ближайшие

пять лет. Густав II Адольф, который к тому времени уже усилил свой флот двадцатью пятью заново построенными и несколькими приобретенными за рубежом судами, одобрил план братьев Хюбертссон и 17 января 1625 года подписал арендный договор. К концу 1629 года стокгольмская верфь должна была построить два небольших (каждый стоимостью 15 000 далеров) и два больших судна на общую сумму 80 000 далеров. Последние суда относились к классу королевских судов⁷ (на шведском языке *Regalskepp*) и были внесены в судовые списки Адмиралтейства под названиями «Три короны» и «Ваза». В качестве претендента на пост командира «Вазы» рассматривался находившийся на службе у шведской короны датчанин Сёфринг Ханссон. В ожидании готовности судна к плаванию он должен был помогать в должности капитана верфи адмиралу Флемингу и наблюдать за постройкой королевских судов.

В первый год аренды дела на верфи удовлетворяли Адмиралтейство и Государственный совет. Со стапелей были спущены «Три короны» и несколько малых судов⁸. Кроме того, на других верфях вновь построенные суда оснащались вооружением. Адмиралтейство не переставало хвалить перед королем стокгольмскую верфь, и Густав II Адольф в знак «признания заслуг перед короной» передал судостроителю в качестве лена поместье.

⁵ Серебряный или государственный далер. (Далер — одна из шведских денежных единиц XVI–XIX веков; впервые отчеканен в 1534 году. — *Примеч. перев.*) Арендный договор исключал расходы по содержанию таке-лажа. В дальнейшем это право оставалось за Р. Клерком. Монир кооперировался с короной и в других областях, в частности управлял важной в военном отношении пороховой фабрикой в Наке. (Наке — муниципалитет в графстве Стокгольм. — *Примеч. перев.*)

⁶ Когда в 1625 году Клерк умер, его пост занял адмирал Флеминг без сохранения звания хольм-адмирала.

⁷ Королевские суда именовали по названиям королевских регалий (от *lat. regali* — принадлежащий королю), столицы или по именам членов королевской семьи.

⁸ К концу года флот состоял из 72 судов (четыре королевских, восемь военных, 20 малых судов, 40 пинассов или галер.

Beställning		Daler & Öre	
Här kommer samt Årets Lienor och Skid & Lergår Den 11 Stockholm, 17:			
1. Läger Hendrick Rybertzon	600	—	—
2. Läger Hendrick Rybertzon	1000	—	—
3. Läger Hendrick Rybertzon	578	10	—
4. Läger Hendrick Rybertzon	354	—	—
5. Läger Hendrick Rybertzon	129	—	—
6. Läger Hendrick Rybertzon	360	—	—
7. Läger Hendrick Rybertzon	200	—	—
8. Läger Hendrick Rybertzon	150	—	—
9. Läger Hendrick Rybertzon	241	—	—
10. Läger Hendrick Rybertzon	367	—	—
11. Läger Hendrick Rybertzon	17	—	—
12. Läger Hendrick Rybertzon	212	17	—
13. Läger Hendrick Rybertzon	709	29	—
14. Läger Hendrick Rybertzon	81	20	—
15. Läger Hendrick Rybertzon	52	12	—
16. Läger Hendrick Rybertzon	157	13	12
17. Läger Hendrick Rybertzon	139	4	—
18. Läger Hendrick Rybertzon	119	26	12
19. Läger Hendrick Rybertzon	112	15	12
20. Läger Hendrick Rybertzon	120	5	12
21. Läger Hendrick Rybertzon	116	—	—
22. Läger Hendrick Rybertzon	100	—	—
23. Läger Hendrick Rybertzon	80	—	—
24. Läger Hendrick Rybertzon	72	—	—
25. Läger Hendrick Rybertzon	12	—	—
	5911	7	—

■ Документ верфи 1625 года: за декоративное убранство мастера-скульпторы получили Редтмер 354 далера (4-я строка), Клаузинк — 129 далеров (5-я строка) и Тьизен — 17 далеров (17-я строка).

С самого начала братья договорились о разделении труда: Хенрик как руководитель верфи не только заботился о постройке судов, но и отвечал за поставки внутри страны, а также за взаимодействие с Налоговым управлением и Государственным советом. Аренд же отвечал за поставки из-за рубежа. В Генеральных штатах (Нидерланды) и в Северной Германии он закупал дубовые доски, пеньку, листовое золото и компасы организовывал транспорти-

ровку этих товаров в Стокгольм и нанимал специалистов для работы на верфи.

В этот период Швеция интенсивно переходит от натурального к товарно-денежному хозяйству. Однако если для королевского дома эти экономические нововведения были выгодны, то арендаторам приносили убытки. На верфи, к примеру, иностранные специалисты отказывались принимать ничего не стоившие, по их мнению, медные деньги и требовали свою плату, по крайней

мере, в серебряных далерах. Такое требование вело к систематической задолженности верфи, так как в последнее время корона платила за поставленные суда исключительно медью⁹.

Экономическая ситуация на корабельной верфи не улучшалась, пока в дела активно не вмешались энергичная жена Хенрика фрау Маргарета и Якоб Эрикссон — предположительно сын Маргареты от первого брака¹⁰, освободив тем самым обоих братьев от многих забот по управлению. Хотя недовольство рабочих росло от зарплаты к зарплате, темп строительства «Вазы» заметно возрос.

В 1627 году умер болевший с минувшего года мастер Хенрик¹¹. Отныне ответственность за верфь легла на Арента и вдову Маргарету, которые прежде всего должны были решать экономические проблемы. Смерть корабельщика и растущие производственные трудности привели к тому, что продуктивность работ на верфи снизилась. Это не осталось незамеченным для Государственного совета и заставило серьезно занервничать его членов, ответственных за флот.

Было решено, что каждую неделю два члена Совета будут посещать Шепсхольмен для наблюдения за строительством судов и в первую очередь за

⁹ Арент Хюбертссон вынужден был взять кредит в иностранных банках, чтобы выполнить взятые на себя обязательства.

¹⁰ Это предположение основано на часто встречающихся в конторских книгах верфи. записях: «оплатил отец и расписался», «обеспечила мать», «оплатил дядя».

¹¹ Судовые технические работы взял на себя Хайн Якобссон, земляк братьев. На верфи он работал с начала 20-х годов. Ему помогал работавший раньше на лесозаготовках в провинции Смоланд мастер Йохан Исбрантссон (сын Исбранта Йоханссона).



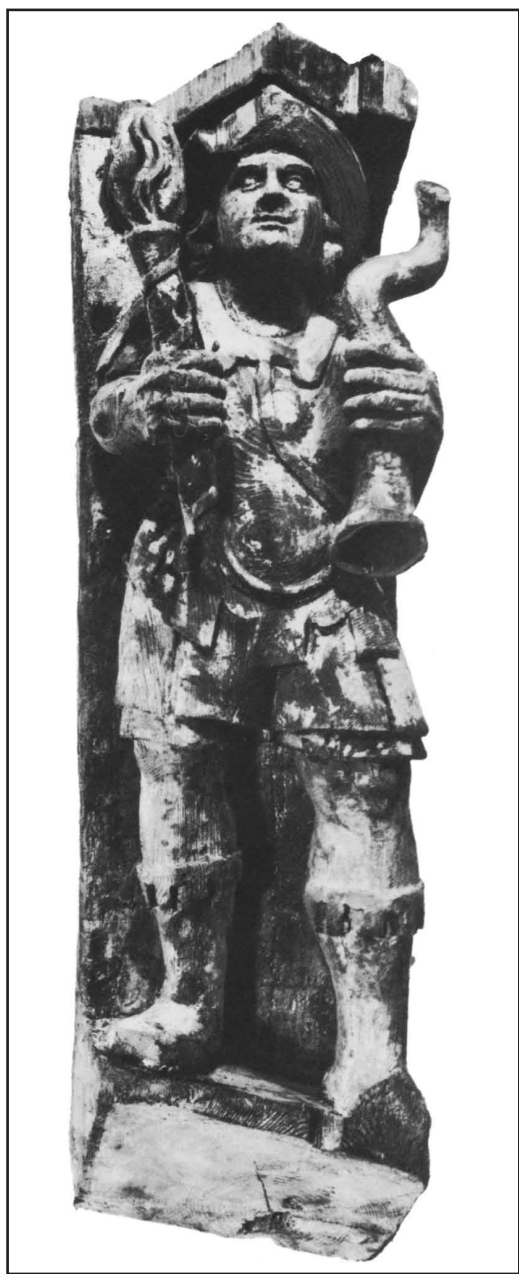
■ Один из якорей «Вазы», который вчерне был изготовлен в регионе Бергслеген, а потом прошел окончательную обработку в кузнице на Скеппхольмене

ходом работ на «Вазе». Однако основательно проинспектировать за один день верфь таких размеров едва ли было возможно. Кроме административного здания, где проживала семья Хюбертссон, имелись вместительные склады для древесины, судового снаряжения и инструментов, а также кузница, в которой в основном работали валлоны.

Обычно кузнечный мех приводился в действие арестантами. В производственном помещении одни кузнецы соединяли разрозненные части якорей¹², другие ковали крупные детали и болты¹³. Там

¹² Отдельные части якорей для всех шведских верфей изготавливались в Бергслегене на Большой кузнице.

¹³ В обязанности Большой кузницы также входило изготовление инструментов для верфи.



■ Один из 27 вырезанных из сосны римских воинов, которые украшают нижнюю часть верхней галереи (место установки — правый борт, высота около 1 метра, номер находки 5953)

■ Скульптура мастера Редтмера: «старый» Геркулес с адским псом Цербером (высота 1,65 метра, номер находки 397)