грузовой корабль новаторской конструкции и прекрасных мореходных качеств (см. справку). Флейт обеспечил голландскому флоту рекордный спрос со стороны фрахтователей — европейских торговых фирм.

На рынке международного фрахта голландские судовладельцы не были первооткрывателями, но именно они практически стали на нем монополистами к середине XVII века. В 1651 году терпению Англии пришел конец: Оливер Кромвель запретил транспортировку отечественных товаров неанглийскими кораблями. Это были фактически антиголландские санкции. В 1652 году началась первая англо-голландская война, до конца столетия их было еще две. Голландские купцы беднели, спрос на перевозки падал, да и на товары тоже. В стране начался экономический спад. Морские инвестиции Рембрандта не вернулись с войны.

Гульдены на кончике иглы

Второй рынок, на котором Рембрандт пытался инвестировать, он, казалось бы, должен был знать вдоль и поперек, потому что это был рынок произведений искусства. К моменту банкротства в доме на Синт-Антонисбреестраат собралась огромная коллекция картин, офортов, скульптур и немыслимых произведений прикладного искусства: от шлемов до светильников. Владелец оценивал свое собрание в 17 тыс. гульденов. За три года распродаж собрать удалось не более 5 тыс. Опять неудача.

Гравюры ценились невысоко: хотя их тиражи были по современным меркам мизерными — с медной доски можно было получить не более 30–50 качественных оттисков, но все-таки это были тиражи. К тому же в гравировальных мастерских традиционно не слишком были озабочены соблюдением авторских прав художников, и неконтролируемая продажа гравюр, сделанных с других гравюр, была обычным делом. Когда в 1649 году Рембрандту удалось выручить за свой офорт на евангельский сюжет «Подведите ко мне детей» 100 гульденов, эту работу так и стали называть — «лист в 100 гульденов», настолько баснословной была сумма. Да и то сделка была безденежной: Рембрандт обменял свой лист на гравюру прославленного мастера Маркантонио Раймонди с картины Рафаэля, а та гравюра уже оценивалась в 100 гульденов. Котировки Рафаэля на голландском арт-рынке тогда стояли незыблемо, как сейчас цены на Айвазовского.

На море Рембрандта-инвестора постигла неудача по не зависящим от него причинам. Он стал жертвой обстоятельств непреодолимой силы — кто мог повлиять на английские санкции

«Христос во время шторма на море Галилейском», 1633

ВЛАДЫЧИЦА МОРСКАЯ

В середине XVII века голландский торговый флот насчитывал около 16 тыс. кораблей — во всей остальной Европе было еще столько же. В результате даже в Англию, положившую конец безраздельному морскому владычеству Испании в 1588 году, товары из Южной Азии и с Дальнего Востока возили голландские корабли. Балтийская торговля на 70% обеспечивалась голландцами. При этом голландские судовладельцы совмещали транспортный бизнес с посредническим, зарабатывая на перепродаже товаров. Доходило даже до того, что голландцы закупали в Англии сукно, вывозили его на своих кораблях, дообрабатывали его и затем продавали на континенте, соответственно увеличивая норму прибыли.

Основным кораблем голландских торговцев был трехмачтовый флейт. Он имел в среднем длину 40 м и в шесть раз меньшую ширину. Остойчивость такому узкому кораблю обеспечивали поперечные пропорции корпуса, резко расширяющегося книзу. Мачты были высокими, именно на флейтах впервые систематически применялись стеньги — верхние бревна составной мачты, с помощью которых она наращивалась. Парусов флейт нес много, но они стали меньше, что облегчило и ускорило работу с ними. Грузоподъемность флейта составляла в среднем 400 тонн, что было весьма неплохим показателем. И самое главное, этот корабль был полувоенным: его можно было вооружить десятком пушек, и он мог успешно противостоять нападению пиратов. В эпоху, когда торговые компании списывали на пиратов до 75% потерь транстихоокеанской торговли, это было важно.