

Всё

О ПАРУСНЫХ КОРАБЛЯХ

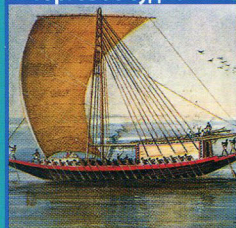
Владимир Сержин



● описания самых известных парусных кораблей мира

● свыше 150 иллюстраций

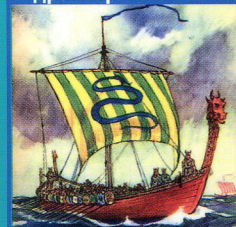
● Древнеегипетское торговое судно



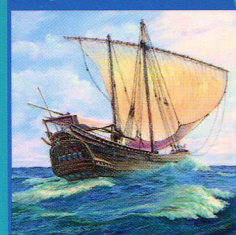
● Римская триера



● Норманнский драккар



● Арабская дао



каравелла
галеон
фрегат
броненосный
фрегат

история развития парусного флота

ВСЁ О ПАРУСНЫХ КОРАБЛЯХ

Владимир Сержин



Вильнюс
«BESTIARY»

Санкт-Петербург
СЗКЭО

Оглавление

Введение	3
От вязанки папируса до солнечной барки	4
Морские кони Средиземноморья	7
Ушедшие за горизонт	10
Троянские скитальцы	14
Под крыльями орла	19
Наследники Цезарей	22
Меж варягами и греками	25
Непоседливые драконы	29
Верблюды моря	33
Пасынки имперского орла	37
Путь в дальние моря	41
Золото колоний	47
Труженики моря	54
Страны за горизонтом	59
Разбойники с большой морской дороги	63
Дипломатия фрегатов	68
Битва гигантов	73
Малый флот	79
Стригущие волны и выжимающие ветер	83
Самовары под парусами	88
Ногою твердой стать при море	94
Эпилог	99
Глоссарий	101
Список литературы	103

С13 **Свержин В. И. Все о парусных кораблях.** — Вильнюс: UAB „Bestiary“, Санкт-Петербург, ООО «СЗКЭО», 2014. — 104 с., ил.

Эта книга является своеобразным путеводителем, позволяющим проследить эволюцию парусных кораблей — от тростниковых лодок древних египтян до быстроходных британских клиперов. Более ста пятидесяти цветных рисунков позволяют сразу оценить, в чем состоят различия между триерой и пентерой римского флота, между каравеллой и галеоном. Вы узнаете, что такое пентеконтера и корбита, шебека и пинасса. Какое судно считалось наиболее украшенным в мире? Какие корабли называли черепахами? Ответы на эти и множество других вопросов в книге.

И старость отступит, наверно,
Не властна она надо мной,
Пока паруса «Крузенштерна»
Шумят над моей головой!

А. Городницкий

ВВЕДЕНИЕ

Старинная пословица говорит: «Люди делятся на три категории: живые, мертвые и те, кто плавает в море». Это верно и по сей день, несмотря на все достижения последних десятилетий: улучшение средств навигации и связи, повышение живучести кораблей, кардинальное усовершенствование средств и служб спасения. Море никогда не любило непотопляемых кораблей, но всегда властно влекло к себе человека с тех пор, как он стал себя осознавать. А может, даже и раньше.

Некоторые ученые считают, что предки «человека разумного» в незапамятную эпоху вышли из мирового океана, и тоска по нему осталась у людей в глубине подсознания. Грозная стихия таила в себе гибель, но вечно манил ласковый блеск волн в солнечных лучах, — коварная уловка, западня, готовая поглотить доверчивые жертвы.

И все-таки человек дерзнул бросить вызов. Что толкнуло его: жажда познания или голод, слепой случай или внезапное озарение? Наверное, и то и другое, и еще многое, о чем остается только догадываться. Бесспорно одно — двуногие существа в стремлении понять мир вокруг себя не пожелали ютиться на берегу, а чтобы покорить бескрайние морские дали, им нужно было на чем-то плавать. На чем? Об этом и пойдет речь.

Невозможно точно сказать, кто и в какой стране первым решился пуститься в плавание на утлом суденышке. Да и никаких стран тогда еще не было в помине. Найденные в Англии и Дании обломки весел датируются 8 тысячелетием до нашей эры. Можно представить, что первыми «мореплавателями» оказались несчастные, унесенные в море бурными потоками, но умудрившиеся спастись на обломках деревьев. Так или иначе, невольный суровый опыт выживших подсказал их сородичам, что ходить за горизонт можно, и, более того, можно управлять всем, что держится на поверхности воды.

Первые опыты плавания были очень разными и, конечно, зависели не столько от изобретательности людей, сколько от природных и климатических условий. Так, скажем, в одном из центров человеческой

цивилизации — Египте — долгое время использовали корабли, связанные из пучков стеблей папируса. Конечно, в первую очередь эти корабли были предназначены для речного плавания: великий полноводный Нил был источником жизни державы фараонов. Но, как показали путешествия знаменитого исследователя Тура Хейердала на «Ра-II» и «Тигресе», подобные «вязанки хвороста» оказались вполне мореходными — первая из этих папирусных лодок смогла пересечь Атлантику, пройти от Марокко до Барбадоса. Индейцы Латинской Америки до сих пор используют подобные кораблики для плавания по озерам.

Несколько иные суда, плетеные «куфы», использовали в Месопотамии. Это были просто большие корзины, обтянутые просмоленными шкурами. На них весьма активно передвигались по Тигру и Евфрату, иногда при этом выходя и в Персидский залив.

Власть над водной стихией во все времена считалась даром высших сил. Предания разных народов связывали обретение удобного божеству вождя с испытанием водой: младенца пускали по реке в просмоленной корзине, примерно такой, о которой мы упоминали, полагаясь исключительно на божий промысел. Таковы, например, история библейского пророка Моисея, а также бытовавшая задолго до нее история шумерского царя Саргона Второго, совпадающие до последней детали.

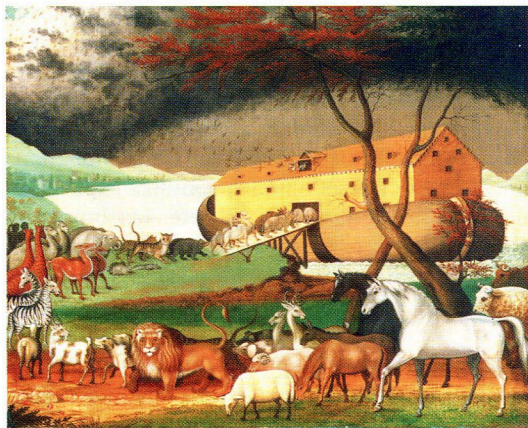
В землях более лесистых делались плоты из бревен (вроде, например, Кон-Тики), или долбленые челны, какие нередко находят в реках Европы. На севере Шотландии, на Аляске, у охотников и рыбаков побережья Ледовитого океана широко использовались лодки из шкур на костяных или деревянных каркасах.

Везде, где человек сталкивался с водной стихией, он стремился использовать ее всеми доступными способами. Море кормило и одевало, знакомило народы, собирая воедино зачатки первобытных цивилизаций, обогащая человечество драгоценным опытом преодоления трудностей. Море разъединяющее становилось морем соединяющим.

От вязанки папируса до солнечной барки

По мнению ряда ученых, примерно за 5000 лет до нашей эры воды Средиземного моря поднялись настолько, что прорвались сквозь ущелья Босфора и Дарданелл и огромным водопадом обрушились в пресное озеро, превратив его в Черное море. Это ужасающее по своим масштабам стихийное бедствие, равно как и предшествующие ему массовые наводнения, вошли в сознание людей как Всемирный Потоп. Как известно всякому, он дал человечеству пример воистину монументального судоходства. Описанный в Библии ковчег производства импровизированной верфи «Ной и сыновья», если верить первоисточнику, обладал колоссальными для своего времени размерами: длина — 300 локтей, ширина — 50 локтей, а высота — 30 локтей. Другие исследователи называют еще более впечатляющие цифры. Ясно одно: корабль таких размеров в столь отдаленные времена действительно мог быть построен только с божественной помощью. Имевшиеся на тот момент технологии кораблестроения ничего подобного создать не позволяли. Существовал ли он на самом деле — спорят по сей день. Некоторые исследователи утверждают, что обнаружили его довольно хорошо сохранившийся остов в горах Арарата. И не просто утверждают, а демонстрируют кадры аэрофотосъемки и готовят поисковую экспедицию.

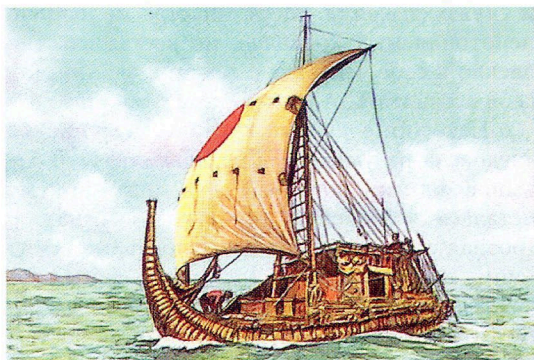
Пока можно сказать точно: первые корабли, о которых нам известно достоверно, появились в Древнем Египте примерно за три с половиной тысячелетия лет до нашей эры. Из-



Э. Хикс. «Ноев ковчег»

начально они предназначались для плавания по Нилу, и, как уже говорилось, материалом для их строительства служил тростник — папирус, в изобилии произрастающий у речных берегов. Из него был изготовлен не только корпус судна, но даже парус. Самые толстые папирусные пучки располагались снаружи, прочие — внутри, придавая этому диковинному суденышку вид, отдаленно напоминающий современную надувную лодку.

Мачта состояла из двух древков, крепившихся к бортам и соединенных вверху, по-



Папирусная лодка «Ра-II» Тура Хейердала

добно букве «Л». Квадратный парус крепился сверху на двух полурях, нижние его части висели свободно и были закреплены канатами. Носовая и кормовая части этих необычных корабликов высоко поднимались и загибались внутрь, так что при необходимости преодолевать отмели довольно легко было приподнимать суденышко, позволяя ему проходить опасные места. Конечно, папирус не был идеальным материалом и, что самое печальное, со временем начинал активно впитывать забортную воду. Однако на полтора, а то и два месяца плавания этой «вязанки хвоста» вполне хватало.

С укреплением Египетского царства изменился и вырос флот этой державы — появились корабли различного назначения: боевые, торговые, или просто транспортные, на которых, в частности, доставляли к месту назначения каменные глыбы для монументального строительства. Примерно между 3000–2778 годами до нашей эры в Египте строится пер-

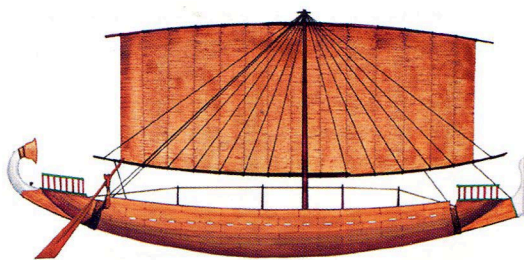
Тип судна	Длина, м	Ширина, м	Осадка, м	Высота, м
Ноев ковчег	133,5	22,25	—	13,35

От вязанки папируса до солнечной барки

вая достоверно известная верфь. О том, насколько было развито судоходство, можно судить по тому, что среди семи жестко разграниченных каст египетского общества мы встречаем две, имеющие прямое отношение к мореплаванию — кормчие и толмачи.

Появление толмачей (переводчиков) недвусмысленно свидетельствует, насколько широко была развита здесь морская торговля. Потому что иначе, как по морю, до народов, говорящих на неведомых в Египте языках, было не добраться. Выделение специалистов этой категории в отдельную касту подчеркнуло их роль в распространении знаний о великой стране фараонов, стране, бывшей источником и оплотом наук и ремесел, сыгравшей первостепенную роль в создании цивилизованного мира, именованного Ойкуменой, и взаимообогащении культур народов, живущих на побережье Средиземного моря.

Корабль той поры воспринимался не только как средство передвижения по воде. С первого дня он получал личное имя (некоторые названия, такие как «Буйный» или «Явление в Мемфисе», дошли и до наших дней) и воспринимался как живое существо, непосредственно подвластное богам. Он жил одной жизнью с экипажем, спасал и защищал команду. Боги вообще были равнодушны к судоходству, во всяком случае, главный бог египетского пантеона — солнцеликий Ра — имел свое личное судно и ежедневно им пользовался. Путь дневного светила от горизонта до горизонта воспринимался в древности как



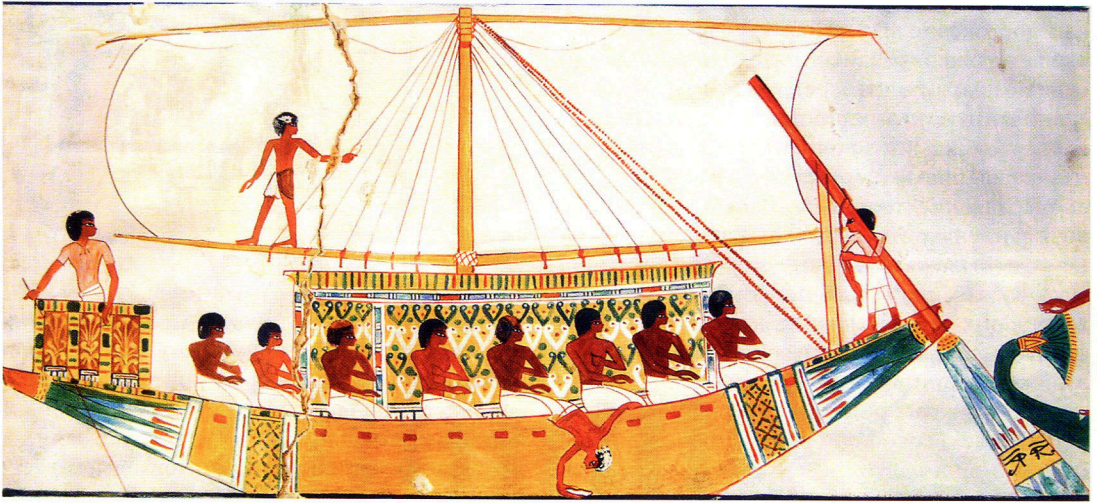
Египетское военное судно

плавание по небесному океану. И, конечно, это нашло вполне материальное отражение в землях, где правитель считался воплощением бога на земле. Для его последнего плавания к месту погребения строился корабль, известный ныне как солнечная барка. Одна из них по счастливой случайности была обнаружена в 1954 году при исследовании пирамиды Хеопса. Она была длиной 43,4 метра, построена из ливанского кедра. Обычно таких кораблей у фараона имелось два: один — для дневных прогулок по земному Нилу, второй, по примеру бога Ра, — по подземному.

Судно отличалось сложнейшей конструкцией, так что на восстановление находки ушло без малого 18 лет. Еще бы! Может показаться абсолютно невероятным, но египетские корабли той поры не имели внутреннего «скелета» (киля, шпангоутов, стрингеров), который сегодня можно увидеть на любой прогулочной лодке. Бортовая обшивка их делалась из небольших отдельных дощечек, напоминающих паркет.



Египет. Большое грузовое судно, рыболовное судно и прогулочное судно



Египетская фреска с изображением корабля

Как ни удивительно, такие корабли не просто ходили по морю, а совершали дальние путешествия. Фараон Рамзес III писал в своем завещании, что послал к стране Пунт, богатой мирром, десятки тысяч кораблей с экипажами и воинами. Такое огромное число представляется фантастическим, однако земли, о которых писал фараон, известны вполне достоверно — это Восточная Африка. Вполне может быть, что ходили они и много дальше. Во всяком случае, в бальзамах, которым пропитывались мумии фараонов, обнаружен табак, произрастающий в ту пору исключительно в Америке, еще не открытой Колумбом.

Солнечная барка ушедшего от людей земного бога несколько отличалась от повседневного образца. На ней устанавливался большой навес, под которым отправлялось в

последний путь тело фараона. Кроме того, на судне не было гребцов, хотя весла и скамьи для них имелись. Возможно, предполагалось, что в загробном плавании грести будут души умерших рабов. Но и без весел судно шло по Нилу к месту упокоения государя. Подобная деталь свидетельствует о чрезвычайно высоком уровне судовождения в Египте, поскольку управляться со священным кораблем доводилось единственному кормчему, стоявшему у рулевого весла, поднимавшему и опускавшему багряный парус и следовавшему лишь командам лоцмана.

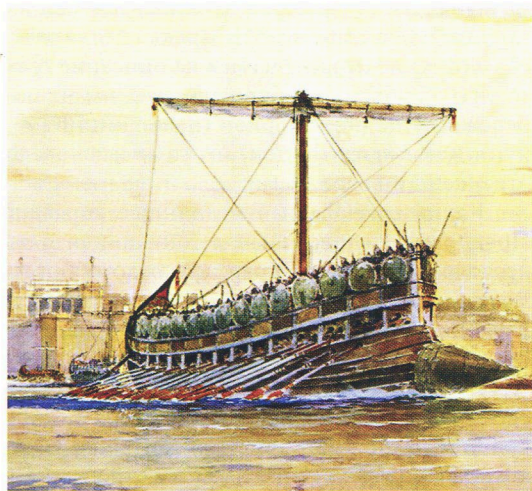
Сотни, если не тысячи лет египтяне считались законодателями мод в акваториях Средиземного и Красного морей. Однако из утреннего тумана уже выходили новые корабли, украшенные конскими головами.



Украшенные резьбой египетские военные парусные корабли и галеры времен фараона Рамсеса IV

Морские кони Средиземноморья

Эти люди чувствовали себя в Средиземном море, как дома. Действительно, где бы они ни высаживались, появлялась торговая фактория — родной дом мореходов. Их держава была разбросана по всей Ойкумене, за всю свою долгую историю она так и не стала единым государством. То, что сейчас порой называют столицей этой страны, на самом



А. Себилл. Ассирийская галера

деле было лишь их религиозным центром. Финикийцы наладили поставки экзотических товаров во все уголки мира, подарили человечеству первый буквенный алфавит и первыми отделили боевые корабли от купеческих. Даже великие египтяне позаимствовали полезную идею.

Боги этого народа не плавали на кораблях, зато люди бороздили морские просторы везде, где только могло пройти выстроенное ими судно. А строили они много и охотно, в том числе на экспорт. В пору подъема Египта именно финикийские корабли создали для державы фараонов принципиально новый вид судна, выгодно отличавшийся от прежних. Впрочем, не только для нее. Они же построили флот могучей Ассирии.

Новые корабли имели до 30 метров в длину и по 15 весел с каждого борта. Мачта теперь имела одно древко, борта перестали напоминать паркет и стали делаться из длинных собранных в щиты досок. Судно приобрело поперечный набор из деревянных брусев, а также палубу — весьма ценное новшество. И главное — долгое время экипажи кораблей,

вне зависимости от того, кому те принадлежали, набирались преимущественно из наемников-финикийцев.

Такое усиление флота дало возможность египтянам посылать экспедиции и вести торговлю через построенный ими, но позднее разрушенный арабами канал в Красное море, к берегам Пунта (нынешнее Сомали) и даже Индии. Снаряжаясь в дальний путь, эти торговые, по сути, суда оснащались специальными боевыми площадками для лучников, что позволяло встречать неприятеля плотным дождем стрел. Надо сказать, что такие корабли весьма неплохо зарекомендовали себя с военной точки зрения. Именно на них египтянам удалось выиграть первое описанное в истории морское сражение, разгромив в нем пресловутых филистимлян, так называемый народ моря. Это был зенит морской славы Египта, которая вскоре стремительно пошла на спад.

Их место уверенно заняли все те же финикийцы, у которых не было плодородной долины Нила, дававшей все необходимое. Суровая борьба за выживание, а затем и неутолимая жажда наживы гнали их все дальше от родных берегов. По поводу их флота трудно утверждать что-нибудь достоверно, поскольку дошедшие до нас изображения на монетах или вырезанные на камне картины, весьма схематичны, и по своему замыслу носят скорее символический, нежели документальный характер. Кое-что из дошедшей до нас информации все же представляется несомненным.



А. Себилл. Финикийское торговое судно прибывает в Фарос

Условно флот этого народа можно разделить на два типа судов: «круглые» и «длинные». Круглые и впрямь имели в продольном сечении округлую форму и, должно быть, были прямыми потомками тех самых лодок-корзин, в которых плавали по Тигру и Евфрату жители Месопотамии. Эти корабли, предназначенные для местной торговли, были не слишком мореходны, но зато вместительны. В условиях, когда плавание шло исключительно в зоне прямой видимости берега, это имело решающее значение. Греки называли такие корабли гиппосами (*греч.* лошади). Носовая часть их неизменно украшалась конской головой, так как ее финикийцы считали мощным оберегом (на длинных кораблях в качестве оформления носовой части встречались также лвиные и бараньи головы). По легенде, конская голова, найденная на месте высадки основателей новой финикийской колонии, будущего могучего Карфагена, считалась недвусмысленным знаком его грядущего процветания.

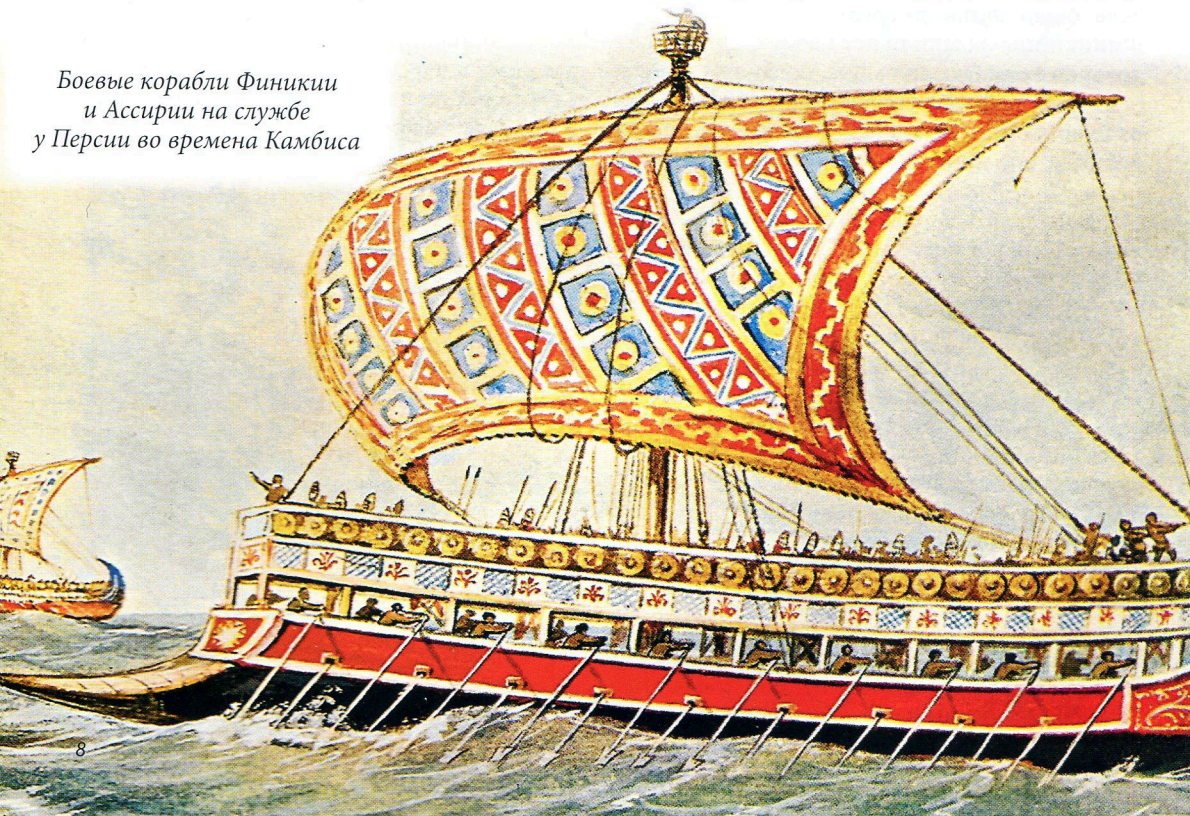
В дальние походы финикийцы снаряжали преимущественно длинные корабли. Те были много быстроходнее и пригодны не только для плавания и боя в своих водах, где всегда можно укрыться в ближайшей гавани или попросту высадиться на берег и спастись бег-

ством, но и в землях, где могли подстергать неприятные неожиданности. А таких мест в начале первого тысячелетия до нашей эры было куда больше, чем уже в освоенных жителями Средиземноморья.

Иногда диву даешься, как мало в то время люди знали об окружающем мире. Так, скажем, читая древнейшее описание географической экспедиции — «Перипл» Ганнона — отправившегося в невероятное по тем временам плавание за Геркулесовы Столбы (нынешний пролив Гибралтар) в море Мрака (Атлантический океан), мы натываемся на описание трех мохнатых женщин, обнаруженных им на побережье Западной Африки (нынешний Камерун). Как пишет Ганнон, местные именовали этих женщин гориллами.

Какими же были эти длинные корабли? Предположительно, вначале они имели пять десятков весел в один ряд по каждому борту. Во всяком случае Ганнон описывает их именно так. Они именовались монерами. Когда весла стали располагаться в два ряда, корабль получил название диера и стал еще лучше отвечать своему боевому назначению. Поверх бортов крепились боевые круглые щиты, хозяева которых сидели тут же на веслах, по одному на каждое весло. Кроме того, носовая часть корабля приобрела заостренный таран, кор-

*Боевые корабли Финикии
и Ассирии на службе
у Персии во времена Камбиса*



Морские кони Средиземноморья

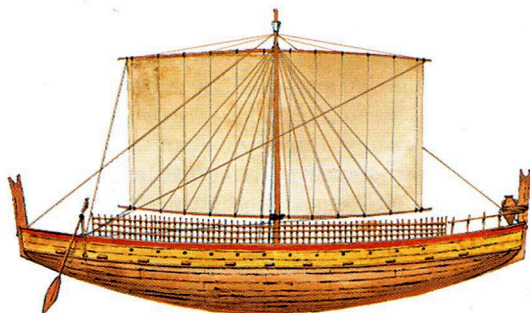
мовая же, выпуклая и изогнутая, с высоким штевнем, имела по бокам два рулевых весла, что позволяло кораблю достаточно хорошо маневрировать как под парусом, так и на веслах. Мачта устанавливалась строго посередине судна и несла один большой прямоугольный парус. Идти под ним против ветра было невозможно. В Средиземном море, где нередко меняется ветер, ходить на веслах приходилось большую часть пути.

Справедливости ради надо отметить, что финикийцы сделали первый шаг к управлению парусом — они начали простегивать его кожаными ремнями для увеличения прочности. Отсюда всего полшага до появления рифов и возможности по желанию увеличивать или уменьшать парусность судна. Но, судя по дошедшим до нас данным, финикийцы дальше не пошли. Встречный ветер означал немилость богов, и попытка нарушить волю бессмертных могла разгневать их.

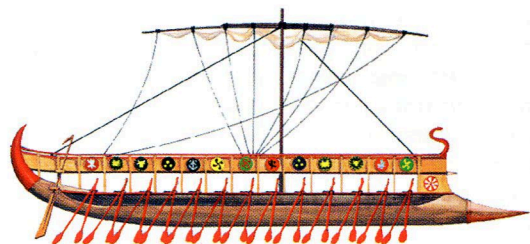
Потому основным двигателем все еще оставались весла. Для дальних плаваний необходима была не только изрядная сила гребцов, но и координация их действий. Специально для поддержания ритма на кораблях появляются музыканты, играющие на флейтах и барабанах.

Перейдя с одного ряда весел на два, финикийцы привнесли в судостроение ценное новшество — уключины, в которые вставлялись весла, расположенные в верхнем ряду (нижние пропускались сквозь отверстия в бортах). Такое нововведение позволяло веслу входить в воду под более острым углом, что значительно повышало его коэффициент полезного действия. Насколько можно судить, диеры (*греч.*), также называемые на римский лад биремами, имели две палубы — на одной находились скамьи гребцов (банки) (тоже новшество; египтяне, судя по дошедшим изображениям, гребли стоя), вторая палуба — боевая, тянулась от носа к корме и позволяла лучникам стрелять поверх голов гребцов, не мешая им суетой во время схватки. На маленьком корабике, каким, по сути, являлась диера, такое новшество было чрезвычайно полезно.

Привнесли финикийцы и еще одно нововведение, дававшее им немалое преимущество в боевых столкновениях, да и просто в путешествиях — это наблюдательный пост, так называемое воронье гнездо, наверху мачты над реер. Судя по хранящейся в Хайфском



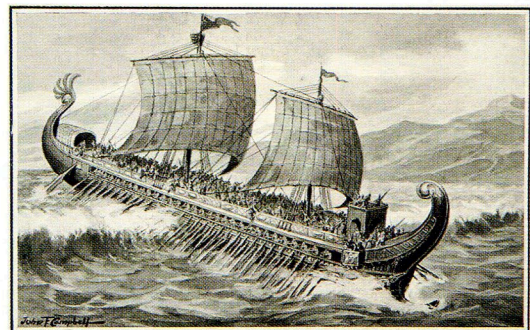
Торговое финикийское судно



Финикийская бирема

музее модели финикийского корабля, впередсмотрящий поднимался на мачту по специальному трапу, что значительно облегчало его участь.

Надо сказать, что все эти ухищрения и нововведения появились у финикийцев не от хорошей жизни, они были вызваны суровой необходимостью, ибо противостоял им враг опасный и жестокий, издавна зарившийся на богатства финикийских городов-государств: Тира, Сидона, Библа и т. д. Этих людей называли «ушедшими за горизонт», «находящимися в поиске», «охотниками за удачей», или по-гречески «пейратес».



Финикийская трирема.
С гравюры Дж. Т. Компелла

Ушедшие за горизонт

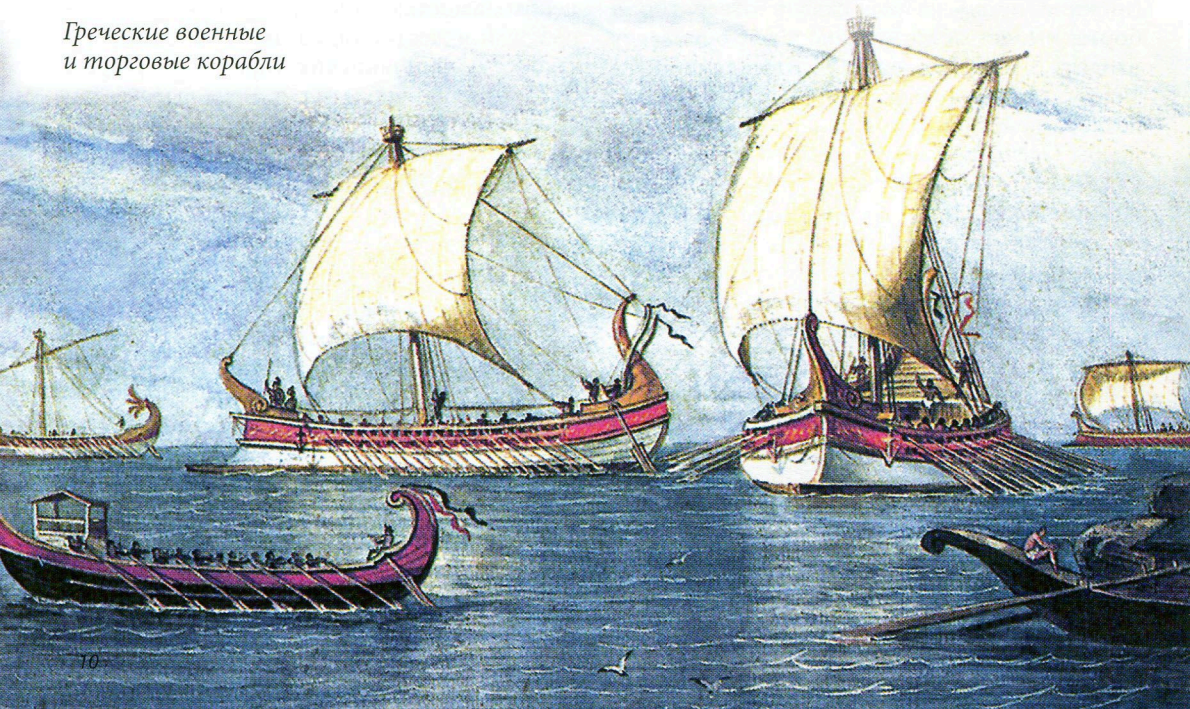
Отчаянные финикийцы, стремившиеся оставаться безраздельными хозяевами Средиземного моря, потратили бездну сил и энергии для достижения своей цели, однако это им так и не удалось. И если жители могущественного Египта предпочитали морскому плаванию неспешные путешествия по Нилу, то на острове Крит и в континентальной Греции жил народ, издавна предьявлявший свои права на свободное мореплавание. Невозможно сказать, когда критяне впервые вышли в море, во всяком случае, археологи обнаружили в континентальной Греции изделия из обсидиана, датируемые VIII тысячелетием до нашей эры! Все бы ничего, но единственное место в Средиземноморье, где добывается обсидиан, расположено на острове Мелос (Милос) — в 140 километрах от континента. Если учесть, что люди заселили остров лишь в III тысячелетии до нашей эры, элементарная логика подсказывает, что греки плавали сюда за много тысячелетий до строительства пирамид!

Кто же были эти люди, и на чем они выходили в море? Достоверных сведений об этом почти нет, время не сохранило их кораблей. Возможно, первые суденышки имели деревянные каркасы и обтягивались шкурами, во всяком случае, такой способ изготовления ло-

док был широко распространен там, где сочтались земли, пригодные для скотоводства и морское побережье. По конструкции лодки не отличались от перевернутых навесов, защищавших пастухов от солнца. На смену этим импровизированным посудинам явились первые еще очень грубые корабли. По всей видимости, законодателями мод здесь были жители Крита — едва ли не первой, поистине, морской державы.

Прямо сказать вначале их флот был неказистым. Предки кораблей, которые впоследствии будут держать в страхе все побережье Средиземного моря, напоминали деревянный ящик, приделанный к грубо отесанному бревну. Обработанный комель дерева служил ахтерштевнем, а верхняя часть его, лишенная веток, выпирала за пределы «ящика», напоминающая таран. В действительности никаким тараном это бревно быть не могло. Неповоротливое сооружение, именуемое попросту наус — корабль — не способно было разогнаться до скорости, при которой могло проломить борт противника. Несколько весел и, в редких случаях, парус не давали ему такой возможности. Кроме того, поскольку сила действия равна силе противодействия, утлое суденышко могло само развалиться от подобного столкновения. Таранный носовой выступ служил волнорезом, причем, пригодным именно для Средиземноморского региона. В бурных северных

*Греческие военные
и торговые корабли*



морях он был бы скорее помехой: корабль мог зарыться в волну и попросту пойти на дно. В реках такой волнорез неизбежно подхватывал бы тину и водоросли, что значительно снижало бы и без того медленный ход.

Но — лиха беда начало! На этих судах-нышках, один вид которых способен отбить у современного человека всякое желание довериться волнам, жители Крита уходили за горизонт в свободный поиск. Такие морские бродяги, как мы уже говорили, именовались по-гречески «пейратес». Нетрудно догадаться, что именно от этого названия происходит современное «пираты».

Долгое время эти мореплаватели не были морскими разбойниками в современном понимании этого слова. Да, они были хладнокровны, жестоки и стремились поживиться всякий раз, когда приставали к берегу. Да, чаще всего, критские моряки старались причалить у небольших селений, чтобы неожиданным ударом, чаще всего под покровом ночи, захватить побольше рабов и тут же увезти их на ближайший невольничий рынок. Однако, прибыв в укрепленный город с сильным гарнизоном, они моментально становились мирными торговцами, исследователями, а заодно и разведчиками, высматривающими, как сподручнее напасть на богатое место. К слову, финикийцы в этом отношении тоже

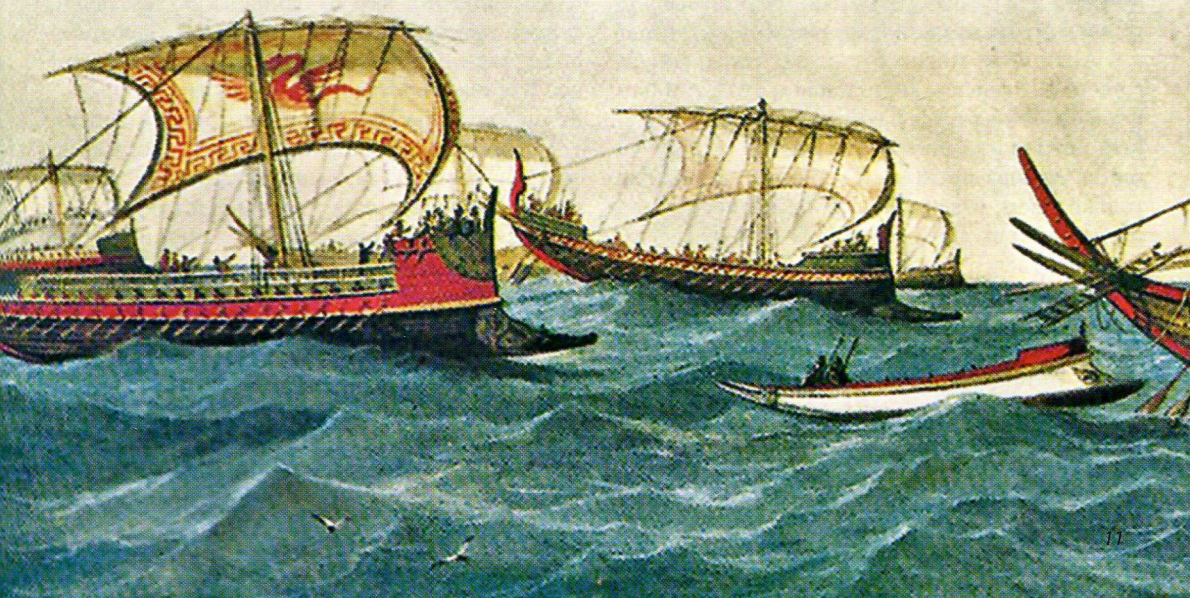
не были пай-мальчиками. Зачастую, пристав в незнакомом месте, они проворачивали следующий трюк: раскладывали на палубе яркие ткани, украшения, серебряные зеркала, а затем, когда на борту оказывалось некоторое количество любопытных местных красавиц, уходили в море с новой партией живого товара.

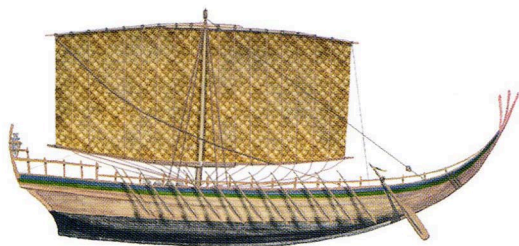
Конечно, столь хамская манера вести дела не радовала жителей побережья, что вызвало к жизни едва ли не первый известный нам морской закон: корабль, пристававший вне порта, априори считался пиратским. Его следовало уничтожить или захватить без всяких колебаний.

Достаточно вспомнить путешествия легендарных аргонавтов: едва ли не всякий раз, когда Арго приставал к берегу «в непопложенном месте», на него нападали аборигены. Сегодня это представляется немотивированной агрессией, но в те времена такое поведение было залогом выживания.

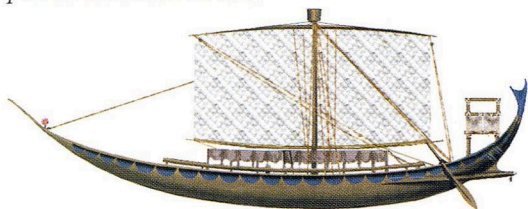
Но «Арго», аргонавты — это более поздние времена, когда слово «пират» уже означало именно морского разбойника, а корабли стали куда совершеннее былых плавучих ящиков. Строго говоря, к тому моменту критское мореплавание уже утратило свое прежнее величие. После катастрофического землетрясения на острове Санторин в Критском море,

*Морское сражение
греческих и этрусских
военных кораблей*

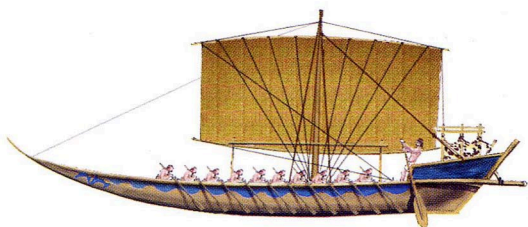




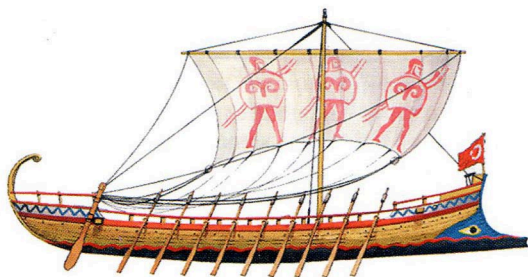
Микенский торговый корабль. 1200 лет до н. э.



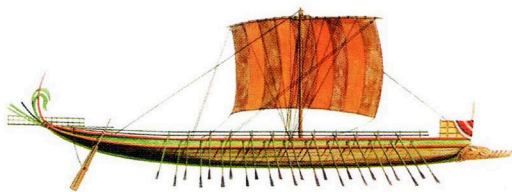
Минийской торговый корабль.



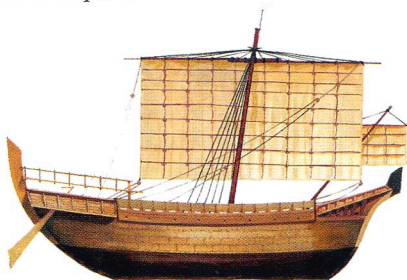
Минийская галера



«Арго»



Греческая бирема



Тяжелый грузовой корабль эллинской эпохи

около полутора тысяч лет до нашей эры, великая Критская цивилизация пришла в упадок, и новые центры государственности возникли уже в континентальной Греции.

Античные мореходы редко уплывали за горизонт. Эгейское море таково, что с той или иной стороны всегда находится хорошо заметный остров или побережье материка. Так что герои Эллады предпочитали ходить по морю только днем, а вечером приставать к берегу. Достаточно взглянуть на меню Ахиллеса, чтобы убедиться, что оно состоит исключительно из даров земли. Как ни парадоксально, рыба вовсе не входила в рацион древнегреческих героев. Во всяком случае, так рассказывает Гомер, который при своей слепоте был чрезвычайно наблюдателен. Именно благодаря его «Одиссее» и «Илиаде», мы можем судить о флоте той поры. Как показала находка затонувшего в районе Карфагена (нынешний Ту-

нис) греческого корабля, великий поэт знал, о чем говорил.

Мало того, что в «Илиаде» Гомер повествует о крупной военно-морской операции объединенных флотов ряда греческих полисов (городов-государств), он охотно описывает и сами корабли. Наряду с общими характеристиками, вроде «крутобокий корабль», «островерхие суда», «многовесельное судно» и т. д., он дает яркие цветковые штрихи. Так, к примеру, корабли ахейцев, пропитанные смолой, он называет черными, корабли же хитроумного Улисса (их 12) именуются красноносими.

Рассказывая о бое Аякса с троянцами, Гомер подробно описывает устройство корабля, давая греческие названия носовой и кормовой надстройки и украшающей корму округлой оконечности — «aphlaston». Называет он и тяжелый деревянный брус, заменивший

прежний волнорез. Это уже не прежнее грубо обтесанное бревно, а настоящее произведение искусства, шедевр резчиков по дереву, украшенный рассекающей валы головой упорного барана или свирепого вепря.

Корабли этой поры, описанные Гомером, именуется по количеству гребцов. Судя по «Илиаде», обычно их 20 (уже упоминавшаяся диера) или 50. Соответственно, на каждом из этих «быстролетных» суденышек 10 или 25 банок. Диеры используются для патрулирования, засад и стремительных налетов — это классические пиратские корабли. Тут следует отметить, что воспетые Гомером Ахилл и Улисс были, по всей видимости, нормальными пиратами и не испытывали при этом ни малейших неудобств, даже скорее гордились. Именно такие юркие, способные плавать на любом мелководье суда были им в самый раз.

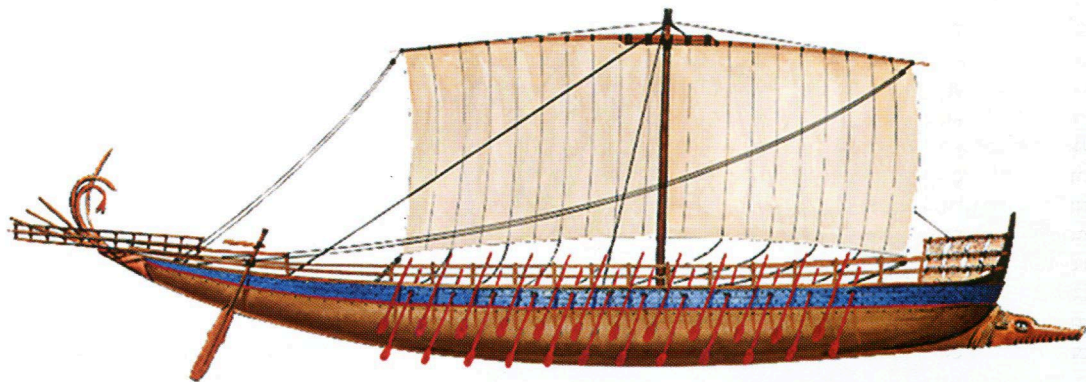
Второй вид кораблей, куда более тяжелых, именовался «пентеконтеры» и предназначался для боевых действий. Глубина их осадки была значительно больше, носовая и кормовая часть приподняты, что позволяло им развивать сравнительно высокую скорость, а заодно иметь отличную мореходность. Экипаж обычно состоял из 50 человек, плюс капитан и его кормчий-лоцман. Древние художники неизменно изображали одного на носу корабля, ведущего наблюдение, второго — на корме у руля. Таким, судя по всему, был и воспетый легендами «Арго», совершивший эпический по тем временам поход из греческого Иолка (совр. Волос) к побережью Колхиды (совр. Грузия).

В те же времена существовал еще один, промежуточный, вид — «триаконтера». Гомер не упоминает о нем, однако до нас дошли изо-

бражения подобных кораблей на античной керамике. Точное назначение этого вида неизвестно, но можно предположить, что они создавались для охраны побережья и греческих морских торговых путей. Эти корабли чаще всего делались по критским и финикийским образцам и имели очень разное водоизмещение и осадку. Только вместо ливанского кедра, используемого финикийцами, греки строили свои корабли из дуба и бука.

Мелкие торговые суда, ходившие между островами Эгейского моря, были короткими и широкими, соотношение ширины к длине — 1:4, и имели водоизмещение 10-15 тонн. Крупные, ходившие к берегам Египта и Сицилии, имели водоизмещение до 300 тонн. Судя по фрагментам судна, обнаруженным археологами неподалеку от Марселя (финикийская колония Масала), оно имело размеры около 26 метров в длину и 12 в ширину. На носу ставилась вторая наклонная мачта, на которой поднимался прямоугольный или треугольный парус, значительно повышавший маневренность судна, особенно в бурю.

Эпоха Гомера — эпоха античных героев, уходящих за горизонт, и сама скрылась за историческим горизонтом: троянская война, по сути, оказалась частью иных, значительно более широкомасштабных исторических преобразований, охвативших едва ли не всю Ойкумену. Прежняя греческая ахейская цивилизация прекратила существование, уступив дорогу новой — дорийской «эпохе царей». А многочисленные беженцы на воспетых Гомером крутобоких остроносых кораблях около 1190 года до нашей эры устремились на поиски новых земель, пригодных для колонизации, обретя наводящее ужас имя «народы моря».



Греческая диера

Троянские скитальцы

Если верить легенде, еще не успел остыть пепел Трои, когда от берега в поисках лучшей доли отчалили чудом спасшиеся беглецы во главе с царевичем Энеем.

Надо помнить, что троянские корабли вряд ли сильно отличались от греческих, ведь по сути Троя была разбогатевшей колонией Эллады, пожелавшей избавиться от поборов вечно голодной метрополии. Географическое положение Трои было по-своему уникально: она стояла на полпути между проливами Босфор и Дарданеллы, и всякий, желающий пройти из Средиземного моря в Черное, был вынужден делать здесь остановку. Местная роза ветров не позволяла проскочить расположенное между проливами Мраморное море на едином дыхании. Ветер, с наступлением темноты менявший направление вплоть до противоположного, грозил разбить судно о скалы. Поэтому мифическая Троя стала важнейшим торговым и перевалочным центром, что, естественно, обусловило появление в городе целой корпорации опытных мореходов, всегда готовых рискнуть головой ради прибыли. После падения Трои храбрецам следовало уносить ноги. Чудом спасшиеся голодранцы отправились подальше от родных мест. А главное — от злопамятной Эллады.

Тут в легенде начинаются странности: из горащей Трои Эней со товарищи прибывает в

Карфаген, где он некоторое время наслаждается любовью местной царицы Дидоны. Затем он сообщает ей, что уполномочен дедом — Зевсом — построить великий город и вдобавок захватить мир, так что надо спешить. Под этим предлогом его корабль уходит от гостеприимного североафриканского берега. Дидона, не в силах пережить оскорбление, проклинает Энея со всем его потомством и завещает своему народу вечную бескомпромиссную вражду с коварными изменниками. Сделав это, она живьем восходит на погребальный костер: без этого обряда проклятие не может вступить в силу. Зареве вновь поднимается за кормой Энея, но ему не до того. Царевичу предстоит основать Рим и тем самым исполнить волю Громовержца...

Все бы ничего, вот только Рим и Карфаген были основаны спустя несколько веков после гибели Трои. Выходит троянских скитальцев носило по морю около четырех столетий! В том числе пятьдесят лет заняла дорога от Карфагена до Италии. Впрочем, чему удивляться, имея дело с волей богов? К примеру, завещанная Дидоной война между Римом и Карфагеном пережила величие обеих держав (формальный мир был заключен лишь в конце двадцатого века), став тем самым самой длинной войной в истории человечества.

Рим был построен на высоком речном берегу, и это не было случайностью или заботой о красоте пейзажа. На всем побережье нынешней Италии практически не было городов, стоявших непосредственно у обреза морских волн. Те же, что решались грудью встречать пиратские набеги, были хорошо укреплены и располагались на неприступных каменных утесах. Впоследствии, когда Рим окреп и, расширяясь, вышел к морю, его единственная в



Триеры Римской империи

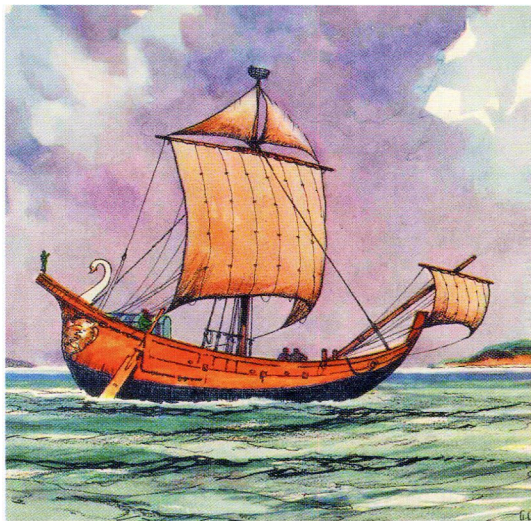
ту пору гавань Остия вовсе не имела причалов. Зашедшее в гавань судно моментально окружали небольшие лодки, перевозившие грузы на берег. И все это только для того, чтобы враг не мог высадиться.

Кого же опасались жители богатой и могучей Этрурии, в тело которой занозой вклинился Рим, населенный бог весть какими отщепенцами? Как ни парадоксально, опять и снова греческих пиратов! Греки, ослабленные Троянской и чередой иных войн, под ударами северных варваров ушли за моря и осели в землях к югу от Хайфского залива. Здесь их называли «народ моря» — «пелесет» (*егип. филишит*). Отсюда — филистимляне.

С другой стороны, любимое занятие Одиссея и компании пришлось по душе и новым хозяевам Эллады.

Надо сказать, что корабли, на которых они выходили в море, претерпели значительные изменения. Пентаконтеры, составлявшие большую часть боевого флота греков под Троей, теперь считались легкими суденышками. Нечто подобное, с одним рядом весел по каждому борту и 25 гребцами в каждом ряду, существовало и теперь под названием униера. Небольшим, но достаточно распространенным кораблем была диера, уже встречавшаяся нам у финикийцев, но здесь она имела ряд своеобразных отличий.

Но самым популярным вариантом была триера — судно с тремя ярусами весел. Корабли этого периода имели ряд новшеств, повышавших в разы их мореходность. Если раньше перед спуском со стапеля их смазывали жиром, чтобы уменьшить сопротивление воды и

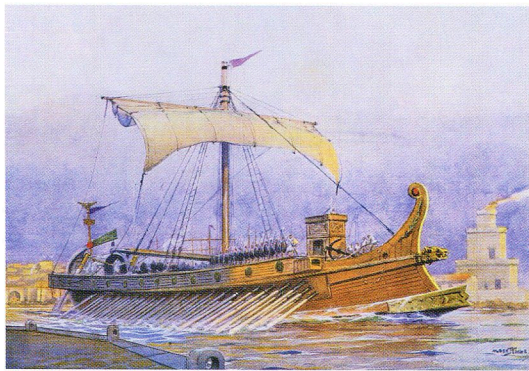


Римский торговый корабль корбита

замедлить обрастание водорослями, то теперь подводная часть имела обшивку из свинцовых листов разной толщины. Кроме прямого назначения это новшество позволяло значительно понизить центр тяжести судна, препятствуя его опрокидыванию на волне. Мачты приобрели вторую рею, а парус из квадратного или прямоугольного стал трапециевидным. Благодаря этому корабли стали разгоняться до 5, а при попутном ветре и до 8 узлов. В среднем в составе экипажа триеры было около 200 человек: 170 гребцов, 20 матросов, 12 солдат и капитан с кормчим. В отличие от финикийских судов, гребцы здесь сидели в специальных гнездах над бортами (хранящаяся ныне в Лувре статуя Ники Самофракий-



Римская военная бирема и торговый корабль



Римский военный корабль (А. Себилл)

ской некогда украшала одно из таких гнезд в носовой части судна). Гребцы располагались по 31 на борт в нижнем, третьем ярусе и по 27 — во втором и первом (остальные у рулевых весел). При этом весла, проходившие через отверстия в борту, имели специальные кожаные манжеты, надежно защищающие от попадания забортной воды.

Также следует упомянуть, что, если прежде вооружением корабля служили лишь луки, копья и мечи его экипажа, сейчас положение резко изменилось. Конечно, лучники продолжали играть немалую роль в бою, но теперь на борту устанавливались катапульты. Таран приобрел новую форму и напоминал 4 соединенных клыка, чаще всего бронзовых или окованных бронзой. Кроме того, для ближнего боя триеры несли грозное оружие под названием «дельфин». Бронзовое изваяние этого очаровательного толстяка крепилось к рее и, когда боевые корабли сходились

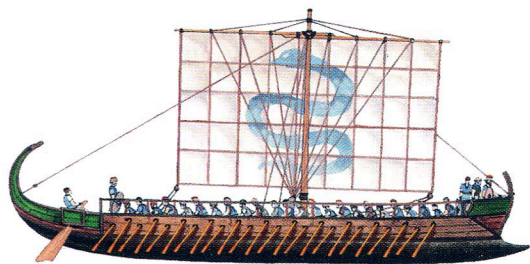
борт к борту, попросту ронялось на вражескую палубу. Энергии свободного падения такого увесистого снаряда вполне хватало, чтобы проломить и палубу, и корабельное днище. Именно такие корабли принесли грекам победу в морском сражении при Саламине, позволив сокрушить куда больший по численности персидский флот, построенный финикийцами.

Стоит ли удивляться, что охочие до всего полезного римляне переняли у греческих пиратов их эффективные корабли. Надо сказать, что великий римский народ привнес в копилку цивилизации поразительно мало собственных изобретений. По большей части он заимствовал удачные новшества у соседей и завоеванных народов. К чести наследников Энея, они неизменно доводили чужие идеи до совершенства и воплощали их самым блистательным образом. Не удивительно, что боевой флот римлян напоминал греческий. Отличали их разве что названия: бирема вместо диера, трирема вместо триера и т. д.

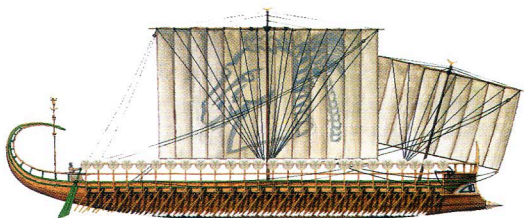
Пройдя по развалинам былой Этрурии, Рим вышел к морю. Всерьез и надолго. И едва ли не первое, что он сделал, — заключил военный договор с Карфагеном против общего врага — Греции. Но довольно скоро поражения на суше заставили наследников Александра Македонского сложить оружие. Тогда вчерашних союзников, карфагенян, римляне стали считать своими заклятыми врагами: как водится, вместе с новыми землями Рим приобрел и новые военно-политические интере-



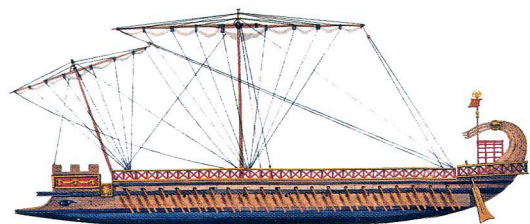
Афинские триеры времен Перикла



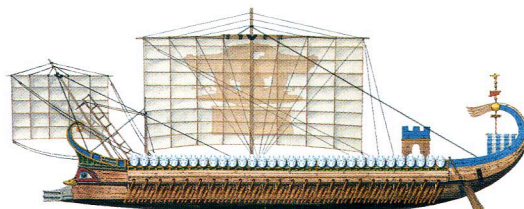
Греческое пиратское судно. 220 г. до. н. э.



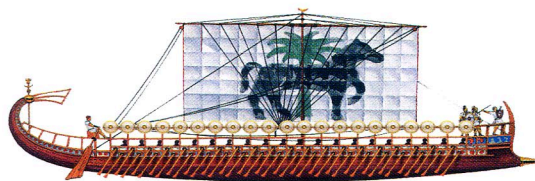
Карфагенская триера



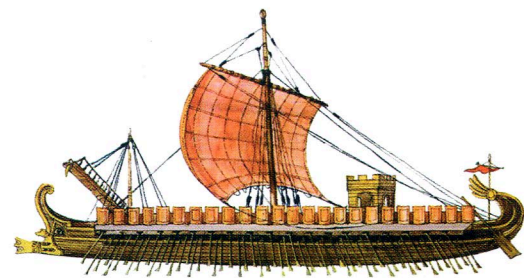
Римская бирема



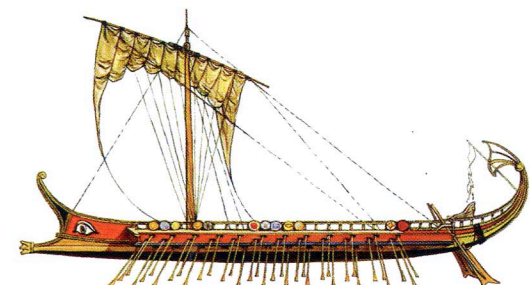
Римская трирема



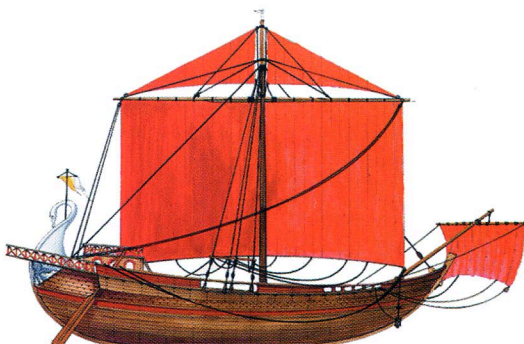
Карфагенская диера



Римская трирема



Греческая триера

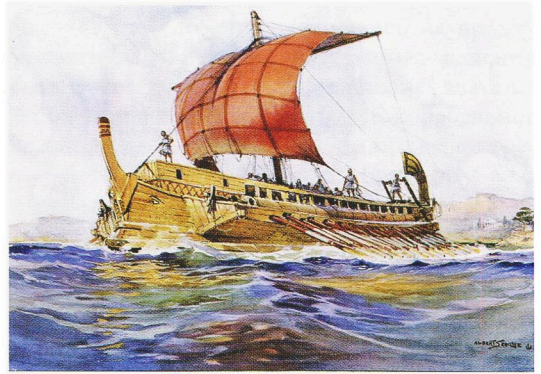


Римский торговый корабль корбита

сы. Вот здесь-то рождающуюся сверхдержаву поджидал неприятный сюрприз — Нептун почему-то был на стороне противника. Если гордые потомки финикийцев не сокрушали римские эскадры в сражениях, то бог морей немилосердно пускал их на дно, насылая внезапные бури.

И все же Рим не стал бы великим, когда бы не присущие его народу упорство и решимость. Именно во время морских баталий с карфагенянами появилось на свет едва ли не единственное изобретение римлян в области военного кораблестроения: оно было на удивление простым и называлось «ворон». Это были всего лишь широкие мостки, перекидывавшиеся с римского корабля на вражеский. Едва он цеплялся «когтем» за борт, по деревянному настилу в атаку устремлялся плотный строй пехотинцев-легионеров, не знавших себе равных на суше. Дальше начиналась резня. Непривычные к строю воины противника ничего не могли противопоставить такому натиску. Невероятно, но именно это немудреное приспособление, по сути, дало Риму возможность завоевать морское господство.

Кроме военного, Рим активно развивал и торговое судоходство. Как и всегда, здесь он стремился обойти своих учителей, будь то греки или финикийцы, и немало преуспевал в этом. Римские торговые суда именовались «онерарии». Сегодня их можно видеть на мозаиках и рельефах Помпеи и Остии. Как свидетельствует Библия, апостол Павел отправился на таком в Рим, причем на борту было 276 пассажиров и большой груз зерна. И, надо сказать, это были отнюдь не самые крупные представители своего класса: между Остией и Александрией регулярно курсировали зерновозы, перевозившие до 700 тонн груза. Естественно, они были куда больше: так, высота от киля до верхней палубы составляла целых 13 метров! Судя по всему, и это был не предел. Так, скажем, судно, доставившее из Гелиополиса в Рим обелиск весом в 500 тонн, кроме этого имело на борту еще 800 тонн чечевицы.



Греческий корабль. V в. до н. э. (А. Себилл)

Парусное вооружение онерария несколько отличалось от применявшегося на греческих торговых судах, хотя и здесь используется вторая наклонная мачта, несущая прямой парус. Интересно отметить, что эту наклонную мачту практичные римляне использовали в портах в качестве кран-балки для подъема грузов. Кроме основного паруса над верхней реей появляется еще два небольших треугольных, что позволяет кораблю маневрировать при боковом ветре. Еще одна характерная деталь этого судна — высоко поднятая корма, заканчивающаяся головой лебедя на длинной шее. Кроме того, на онерарии рулевые весла приводились в движение с помощью соединяющего их румпеля, что также повышало маневренность, исключая разнобой в действиях гребцов.

К сожалению, победить пиратство, как явление, было не под силу даже великому Риму. В молодые годы даже сам Цезарь попал в руки морских разбойников. Правда, ненадолго и с тяжелыми последствиями для них. И все же главные противники отдаленных потомков нищих скитальцев Энея были сокрушены: Греция, Египет и Финикия покорены, Карфаген и вовсе стерт с лица земли. Теперь в Риме Средиземное море гордо, хотя и несколько самонадеянно, именовалось «нашим морем».

Тип судна	Название	Длина, м	Ширина, м	Осадка, м	Водоизмещение, т	Число мачт	Вооружение	Численность экипажа
Триера	—	36	6	—	1	—	Катапульти, таран, «дельфин»	200
Онерарий	—	20	6	—	3	2	—	—
Зерновоз	—	55	15	13	—	2	—	—

Под крыльями орла

Поскольку Зевс, почитаемый в Италии под именем Юпитера, лично распорядился основать великий город на берегу Тибра, то своей эмблемой Рим избрал орла, сжимающего в лапах пучок молний. Крылатый хищник символизировал олимпийского бога-громовержца. С тех самых пор изображение орла превратилось в такую мощную и универсальную эмблему силы и власти, что сегодня практически все орлы на государственных гербах — прямые потомки той самой молниеносной птицы.

Превращение Рима в мощную морскую державу произошло на удивление быстро. Известно, что совсем недавно эта страна арендовала корабли в захваченных греческих колониях, и вот уже на средиземноморской арене появляется огромный флот, растущий и усиливающийся, несмотря на потери. Методичность римлян в создании новых и новых эскадр воистину не знала себе равных. Признав основным боевым кораблем трирему (потомка греческой триеры), наследники Энея стали последовательно создавать все более мощные ее версии. На морские просторы выходят квадриремы с четырьмя ярусами весел, квинкверемы, (они же пентеры), с пятью. Кроме линейных размеров и количества

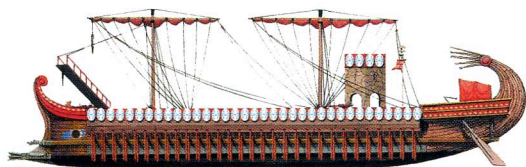
палуб они различались количеством размещаемых на борту катапулт и специальных башен, предназначенных для метательной артиллерии.

Пентеры стали настоящими линкорами своей эпохи! Там, где быстроходные триремы оказывались непригодными, как в случае прямого столкновения римлян с карфагенским флотом, имевшим корабли с высокими бортами, в дело вступали мощные пентеры. И, если отряд «морской пехоты», высаженный триремой, насчитывал не более пятидесяти бойцов (чаще — меньше), то abordажная команда пентеры — целых триста. Недаром в это время римские корабли имеют на борту всего двух офицеров — капитана, отвечающего за плавание, и центуриона, командующего боевой частью.

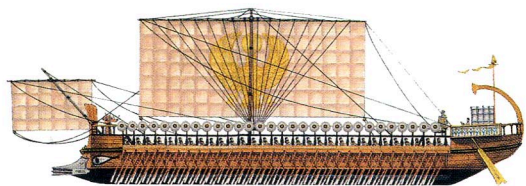
Добившись несомненного успеха в создании мощных боевых кораблей, римляне и не думали останавливаться. И вот в водах Средиземного моря появляются настоящие монстры античности. Поначалу это были гексеры с шестью ярусами, служившие эскадренными флагманами, затем появились и вовсе сверхтяжелые корабли. Согласно расчетам, самым большим кораблем, построенным по античным технологиям, мог быть семиярусный корабль (септера) длиной до 90 метров. Корабль больших линейных размеров, судя по извест-



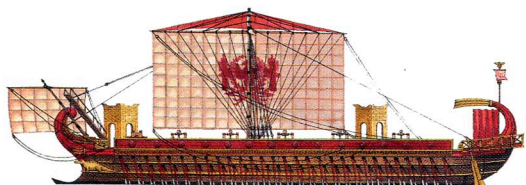
Плавающий дворец Калигулы



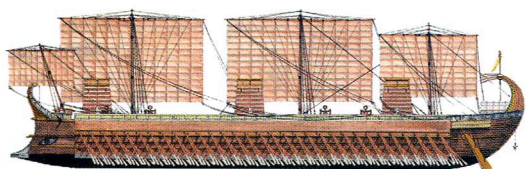
Римская квадрирема



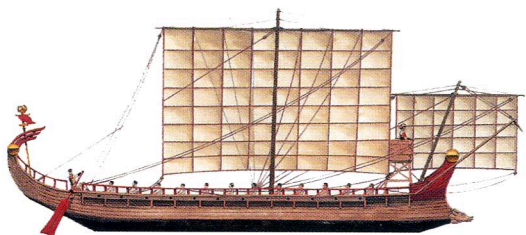
Пентера — корабль Птолемея II.
III в. до н. э.



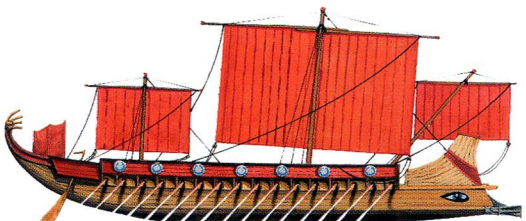
Римская квинкверема (пентера)



Римская гигантская пентера



Римская либуерна, предположительно
участовавшая в сражении у мыса Ациум



Римская трирема

ным нам образцам, попросту переломился бы на волнах.

Но римская гигантомания, похоже, не знала удержу. На сцену вышли эннеры и децимремы. Справедливости ради надо заметить, что они, по преимуществу, не были кораблями открытого моря. В первую очередь они использовались для охраны собственных портов или для штурма с воды городов противника (в качестве платформ для трехэтажных кирпичных осадных башен и телескопических штурмовых лестниц). Эти суда обладали крайне невысокой скоростью, но по праву считались настоящими плавучими крепостями.

Первый тип — эннеры — имели 3–4 яруса, на каждое весло здесь приходилось не один, как прежде, а по 2–3 гребца. Вооружались они 10–12 метательными машинами. Второй тип — децимремы, в общих чертах напоминали эннеры, но, при меньшем количестве галуб (2–3), количество гребцов здесь достигает 3–4 на весло. Конечно, такие водоплавающие монстры были редкостью даже в римском флоте. Нам известна лишь одна попытка использовать столь неповоротливые корабли в эскадренном бою. Ее предпринял храбрый Марк Антоний, претендовавший на императорский венец после смерти Цезаря. В сражении у мыса Ациум его флот столкнулся с кораблями племянника Цезаря — Октавиана.

Могучий Антоний, очевидно, любил тяжелые громоздкие предметы, и, будь у противника слабые нервы, тот бы наверняка обратился в бегство, увидев перед собой огромных «левиафанов», вроде корабля царицы Клеопатры, оснащенного непробиваемым для вражеских таранов броневым поясом. Но флотоводец Октавиана, Агриппа, имел железный характер, большой опыт морских сражений и прекрасный флот, составленный из быстроходных либурн — еще одного ценного приобретения хозяйственных римлян.

Едва вступив в бой, флот Марка Антония был окружен, и по неповоротливому тихому удару метательная артиллерия, кроме обычных камней, забросавшая противника горшками с греческим огнем (воспламененная смесь нефти, смолы и селитры). Осознав пагубность сражения в таких условиях, Марк Антоний попытался вырваться из кольца. Ему это удалось: грозный корабль царицы Клеопатры прорвался сквозь вражеский строй, за ним ушел и тяжелый флагман самого Марка

Антония, но остальные суда, ошибочно приняв этот маневр за бегство вождей, предпочли капитулировать. Так, доказав необходимость надежной связи между кораблями на море, бесславно закончилась эпоха морских гигантов античности.

Впрочем, можно упомянуть еще двух мастодонтов времен императорского Рима. По иронии судьбы они неплохо сохранились, и, поднятые со дна и реконструированные, были представлены в итальянском музее еще перед Второй мировой войной. Оба этих корабля, вероятно, никогда не выходили в море и служили плавучими дворцами Калигулы и Нерона. Они плавали в озере Неми и по роскоши не уступали яхтам современных нуворишей. Длина одного достигала 73 метров, другого чуть меньше — около 71. Первый корабль передвигался на веслах, причем гребцы располагались на специальных вынесенных за борт галереях — апостиках, по 4–5 на весло. Второе судно, вероятно, буксировалось целой эскадрой более легких кораблей. На борту каждого из этих сооружений располагались не только мраморные жилища с колоннами, статуями и бассейнами, но и зеленые сады, вращающиеся сцены, — все, что позволяло императорам со вкусом проводить время в кругу друзей, наслаждаясь водной прогулкой.

Стоит отметить, что в конструкции плавучих дворцов был использован ряд новшеств. Так, скажем, обшивка их состояла из слоя промасленной шерсти и трех слоев свинца. Для подъема якоря использовался кривошипно-шатунный механизм (это едва ли не первое в истории известное нам использование подобного устройства). Кроме того, один из якорей весьма напоминает те, что использовались в голландском флоте полтора тысячелетия спустя.

Корабли-дворцы были уникальны, чего нельзя сказать о либурнах, ставших основой римского флота во второй половине I века до нашей эры. Верные своим традициям, римляне позаимствовали конструкцию этого судна вместе с названием у соседей, в данном случае у иллирийских (балканских) пиратов. Корабль напоминал бирему, но был несколько меньше. Иногда оба вида сводят в один под общим названием «галера».

На веслах либурна сидели по 2–3 гребца, что, при острых обводах, давало преимущество в скорости и маневренности. Именно на этих легких быстроходных кораблях спод-

вижник, а затем смертельный враг Цезаря, Гней Помпей Великий нанес сокрушительный удар по морским разбойникам одновременно на побережьях Черного и Средиземного морей. Эта блестящая боевая операция подарила морской торговле мир и тишину на целых 15 лет!

Во сколько бы ни обошлась римскому сенату такая «зачистка», дело того стоило. Надо сказать, что римская морская торговля во времена поздней республики и, тем более, империи, составила основу процветания державы. Товары с берегов далекой Британии и Персидского залива, из Египта и Скифии должны были попадать в Рим с максимально доступной скоростью. Это постепенно привело к появлению специализированных кораблей, предназначенных для перевозки вина (керкуры), зерна (ситэги), лошадей (гиппогоги), камней (лапидарии) и т. д. Такая узкая специализация не была праздной выдумкой, ее диктовала суровая необходимость. Зерно, перевозимое сотнями тонн, при неумелой погрузке могло во время шторма сместиться в трюме, создав опасный крен, и попросту опрокинуть судно. А еще плотно спрессованное зерно имеет неприятное обыкновение самовозгораться. Не меньшую опасность представлял груз каменных глыб, способных во время качки разбить борта. Одни условия нужны лошадям, другие — амфорам с вином. Все эти нюансы следовало учитывать, спуская транспортный корабль на воду.

С судами для транспортировки ценимого во всем мире вина вышла отдельная история. Позаимствованная римлянами на Кипре конструкция корабля, изначально предназначавшегося и для военных целей, и для торговых перевозок, оказалась очень удачной. Керкур отличался быстроходностью и легкостью управления. Судя по дошедшей до нас бронзовой медали, весла на нем располагались не по всей длине судна, а лишь от носа до середины борта (в Риме оставшаяся часть, менее подверженная качке, использовалась как грузовой отсек).

Этот корабль оказался столь хорош, что впоследствии через Византию перекочевал к арабам, где в Средние века превратился в трехпалубную куркуру, а затем снова вернулся в Европу, став прообразом чисто парусной каракки, долгое время составлявшей основу многих флотов. Но об этом позже.

Наследники Цезарей

В начале 395 года римский император Цезарь Флавий Феодосий Август, известный больше как Феодосий I Великий, отправился из Рима в Константинополь, но по дороге заболел и, умирая, разделил огромную империю между сыновьями. Старший, Аркадий, отныне правил на востоке, младший, Гонорий, — на западе. С этой поры гигантская империя распалась на собственно Римскую и Ромейскую, более известную нам по названию, принятому в XIX веке, — Византия. Еще спустя несколько десятилетий, в 476 году, варвар Одоакр сверг последнего римского императора Ромула Августа и отослал в Константинополь знаки его монаршей власти, знаменуя тем самым конец Западной Римской империи. Ромейская же империя, то разрастаясь, то сжимаясь почти до стен Константинова града, просуществовала еще почти тысячу лет.

Константинополь, основанный на берегу морской бухты Золотой Рог, словно подчеркивал морской статус державы. Жить без флота она никоим образом не могла. Владения ее простирались от Черноморского побережья (Херсонес, Ольвия, Кафа) до библейских земель с древними портами (Яффо, Кесария, Хайфа). Естественно, при таком местоположении развитие судостроения было задачей первостепенной важности. В начале основу византийских эскадр составляли уже знакомые нам либуры, однако условия маневрирования в проливах, необходимость подниматься вверх по течению рек и ходить круто к ветру потребовали создания нового типа кораблей. И они не заставили себя ждать. На смену либурам пришли дромона. В переводе это название означало «бегун», или «гонщик». Вряд ли скорость дромона существенно превосходила ту, что развивали их предшественники, но корабль получился весьма ходкий и, что важно при массовом производстве, недорогой и простой в строительстве. На всем побережье, где только позволяли условия (следует напомнить, что долгое время Византии принадлежали земли былой Финикии с обширными лесами драгоценного для корабелов ливанского кедра), строились верфи и спускались на воду все новые и новые «бегуны».

В самом начале дромона напоминали либуры — имели одну мачту и один ярус гребцов, однако уже очень скоро они видоизмени-

лись. Ромеи снова вернулись к двухъярусной системе, число мачт также было увеличено до двух, а позднее и до трех. Но главное, на этих мачтах ставился совсем не такой парус, как раньше. Он был треугольной формы и крепился к наклонной рее, составленной из двух древков. Считается, что византийские корабли позаимствовали такой парус у арабов, но, по иронии судьбы, он и по сей день носит название «латинский». Подобная форма паруса чрезвычайно прочно вошла в обиход как в Средиземном, так и в Черном море, поскольку оснащенный им корабль был прост в управлении и весьма маневрен.

Существенные изменения претерпел и корпус преемника либуры: в среднем он имел длину 30–50 метров и ширину 6–7 метров. Корма его была раздвоена, и в каждой части стояло рулевое весло со своим румпелем. Такое устройство позволяло работать самостоятельно каждым из рулей, сокращая радиус поворота судна. Экипаж дромона, в зависимости от размера, насчитывал от 100 до 200 человек, включая гребцов. Верхний ряд на веслах состоял из воинов «морской пехоты» — либуриариев, а нижний был отведен для «профессиональных» гребцов. Бойцы гребли лишь во время морских переходов, в сражении они брались за оружие, обстреливая врага или участвуя в абордажной схватке.

Дромона строились трех видов: *усяко* (от *греч.* *уся*, т. е. сто), такова была численность экипажа корабля этого типа, *памфинос* (по конструкции идентичный *усяко*, но несколько больше: экипаж 120–160 человек) и, собственно, классический дромон.

Последний имел 100 весел, по 25 на борту в каждом ярусе, и 200 человек команды. На нижнем ярусе гребцы распределялись по одному человеку на весло. На верхнем, где весла были длинней и тяжелей, — по два. При всем этом корабль строился как беспалубное судно. Вместо сплошного деревянного настила дромона имели три сквозных настильных прохода, поднятых над гребцами: вдоль каждого борта и центральный, проходящий по оси симметрии корабля. Проходы и скамьи гребцов защищались съёмными щитами.

В носовой части дромона находилось специальное возвышение для лучников, но основным оружием таких кораблей были не стрелы. Продолжая традицию Римской империи, дромона несли на борту мощные катапульты, способные метать тяжелые камни на весьма

солидное расстояние. Некоторые источники говорят о зарядах в полтонны, метаемых на дистанцию в километр, что все же кажется сомнительным. Кроме таких увесистых снарядов в ход шли меньшие по размеру, но куда более опасные горшки с греческим огнем.

А вот для ближнего боя предназначались стационарные огнеметы — сифонофоры. Извергаемая ими струя пламени прилипала к борту или палубе вражеского судна. Так как горючий состав изготовлялся на основе нефти, он не гас в воде и создавал эффект «горящего моря», что было не только опасно для противника, но и вызывало панический ужас. Долгие века секрет изготовления греческого огня был едва ли не самой охраняемой тайной

Ромейской империи. Наличие такого оружия давало неоспоримое преимущество в борьбе за господство на море.

А борьба разворачивалась нешуточная. На Черноморском побережье набирали силу русы, считавшие Понт Эвксинский (от греч. гостеприимное море) Русским морем. На побережье Малой Азии укрепляли свое могущество турки-османы. С Аравийского полуострова выплеснулся «девятый вал» арабского нашествия. Вдобавок к этому через Геркулесовы Столбы в Средиземное море все чаще стали проникать чужестранные остроносые корабли с драконьими головами на форштевнях.

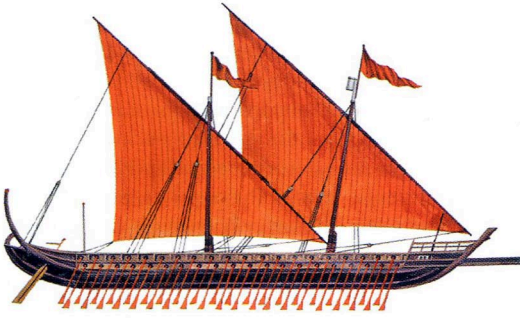
Тех, кто приходил из моря Мрака, именовали «северными людьми» — норманнами.



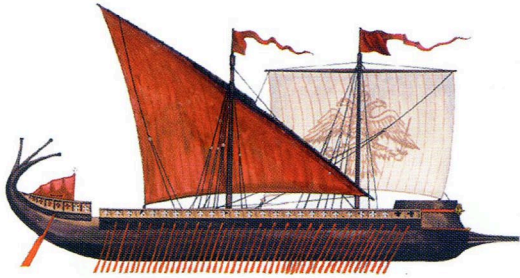
Και αὐτὸς ἀτάχῃ ἐν προστασ προσηδρευόσασ τὴ πόλει διώκεισ· ἐπαίεσθ· Καὶ τράμμασθ με
 τὰ γέλασιν ἀπαρτῶσ· ἐπέφινε ζενωσέιν νερικκασσάπεροσ κήρ· Καὶ ὁπερ εἶχε κατὰ τὴν ἐλ
 λαδ ἀναούτικου, ταχέωσ ἐκελευσάμην τῶσ· ἐσάμηνσ τῶσ κατὰ τὰ ματῶσ αἰθερῶσ μεροσ σπρωκίωσ
 καὶ τὸ μερῶσ τῶσ κενεῦσ τὸ λῶσ τῶσ ταχέωσ αἰεταῦ· Καὶ τὴν χωρίωσ προσορμῆ ζεταῦ τῶσ ζήρ
 εδωσ· ἐκπερ τῆσ κούρτα καὶ τρισὶσ ὁσασσισίσ μερῶσ τῶσ· πολεμικῶσ τε καὶ σῆσ τῶσ
 ποκοτῶσ λάσθ· μὲκτῶσ ἐπὶ τῆσ μερῶσ
 αἰετοῦ· πολλὰσ μερῶσ τῶσ ὁσασσισίσ
 τῶσ κούρτα· τῶσ σῆσ καὶ τῶσ κούρτασ τῶσ ἀλλοτῶσ τῶσ

Морской бой с применением сифонофоров.
 Миниатюра старинной рукописной книги

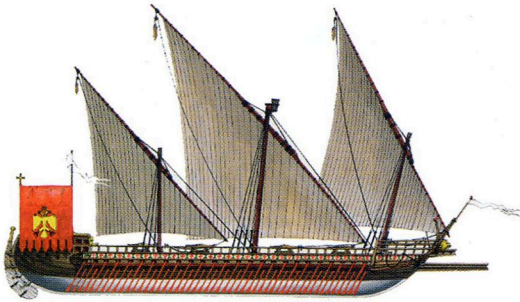




Византийский дромон



Византийская либуерна



Византийский хеландион



Торговый неф

Первоначально они просто грабили всех, до кого могли дотянуться, не помышляя обосновываться в разоренных землях. Быть может, если бы византийцы знали, во что, в конце концов, выльются эти набеги, они бы послали флот завалить камнями пролив Гибралтар. Впрочем, даже такая мера не помогла бы. Но об этом позже. Знать этого они не могли.

До поры до времени торговые суда Византии продолжали бороздить моря, перевозя зерно, вино, мед, пеньку и меха. Поначалу ромейские купцы использовали конструкции кораблей, доставшиеся в наследство от Рима. Собственно, византийский тип торгового судна возник в VIII веке. Это был парусник, имевший порядка 25 метров в длину и 7 в ширину. Строились и меньшие, удобные для хождения по рекам. В зависимости от размеров, корабли имели одну или две мачты, несущие латинский парус. У них было два рулевых весла, но, что важно, в отличие от своих предшественников, суда приводились в движение исключительно парусами. Малые торговые парусники имели одну палубу, большие — две, причем погрузка товаров в трюм проводилась через небольшой люк, после чего тот наглухо задраивался, превращая судно в плавучий склад.

Византийские императоры в массовом порядке нанимали к себе на службу всех, кто за достойную плату готов был сражаться во славу нового двуглавого имперского орла. А желающих во все века находилось немало. Одним из элитных подразделений ромейских войск считалась варяжская гвардия, составленная не только из северян-норманнов, но и из русов, живших в Поднепровье и Новгородской земле. Эти воины с одинаковым успехом бились как на суше, так и на море. И потому в годы расцвета Византии в списках флота нередко обнаруживаются «корабли русов».

Баснословные сокровища Константинополя были слишком большим соблазном для окружающих его соседей, и те не оставляли надежды откусить, сколько удастся, от имперского пирога. Со временем в борьбу за власть на море включилось государство, точно по мановению волшебной палочки, выросшее из воды, жемчужина Адриатики — Венеция. Вскоре к ней примкнула ее торговая соперница — Генуя. Кольцо хищников, желающих поживиться богатствами Второго Рима, замкнулось. С этого дня судьба Византии была предопределена.

Меж варягами и греками

Название этой главы нуждается в пояснении. Греками русичи в древности именовали ромеев-византийцев. Это было вполне резонно, поскольку жители Константинополя, величаемого в наших землях Царьградом, переняли высоко ценимую в Риме греческую культуру, а заодно с ней и язык. Варяги же народом вовсе не были. Так прозвали ватаги северных воинов. Собственно, само название означало всего лишь «собрать по оружию». Поэтому в этих дружинах легко можно было встретить как скандинава, так и прибалта или русича. Более того, некоторые исследователи считают последних выходцами с острова Рюген на Балтике и настаивают, что их не следует бездумно смешивать со славянами.

Споры не стихают по сей день, лишь одно известно точно: в варяжских дружинах не слишком обращали внимание на происхождение, куда важнее были верность, доблесть и умение виртуозно обращаться с оружием. Ну и, конечно, готовность плыть куда глаза глядят в поисках добычи и ратной славы. В целом под варяжскими землями подразумевались берега Северного и Балтийского морей, по мнению утонченных византийцев, расположенные у самого края света.

Следует заметить, что константинопольская знать унаследовала от Рима не суровую простоту, сделавшую маленький городишко на берегу Тибра центром сверхдержавы, а изнеженность и любовь к роскоши, погубившие ее. Все, что могло потешить самолюбие и доставить чувственные удовольствия, привозилось в Царьград из любой дали и покупалось за любые деньги. Среди драгоценных и несказанно любимых ромеями диковин были янтарь и меха соболя, куницы, черно-бурой лисы... К этому можно прибавить хмельные стоялые меды, ценившиеся даже больше призывных виноградных вин. Ясное дело, торговля между «варягами» и «греками» активно процветала.

Путь от холодной Балтики к теплomu Черному морю был не прост. Купцов подстерегали ревущие днепровские пороги, долгие и тяжелые волоки, когда корабль приходилось вытаскивать на берег и по суше перетаскивать к следующей реке. Из степи то и дело норовили напасть отряды кочевников, в каждой маломальской крепостице приходилось оплачивать постой. И все же овчинка стоила выделки.

Есть предположение, что именно царьградские купцы активно поддерживали образование древнерусской государственности: кому-то нужно было поддерживать суровый порядок на побережье, ладить пристани и постоянные дворы для торговых гостей, отгонять степных разбойников и гарантировать сохранность привезенных грузов. А платить одному-двум князьям куда удобней, чем десятку мелких предводителей.

Со временем центром торговли стал Киев, находившийся примерно в середине пути. За одну навигацию сюда можно было успеть два, а то и три раза. Естественно, такое положение дел обусловило развитие корабельного дела на Руси. Византийцы, не слишком вдаваясь в детали, именовали все корабли руссов «моноксилонами», то есть «однодревками».

Поначалу такими они и были. Для хождения по рекам руссы использовали долбленные челны. Специально отобранный живой древесный ствол расклинивался, затем, когда щель увеличивалась, клинья расширялись, и в нужный момент дерево рубили. Получался внутренний объем челна с практически ненарушенной древесной структурой. Ствол обрабатывали, крепили скамьи для гребцов и легкую съемную мачту, нос и корму заостряли, превращая тем самым подготовленное бревно в грубое, но вполне пригодное к плаванию легкое суденышко.

Если для движения по рекам этого было вполне достаточно, то для хождения даже в прибрежных морских водах требовался корабль более вместительный и устойчивый на волне. Как усовершенствованный вид челна-однодревки, у руссов появляется новый вид судна — набойная ладья (лодья). Поверх знакомого нам челна наращивается из досок высокий борт, что делает корабль более вместительным и мореходным. Здесь уже появляется стационарная мачта, несущая квадратный парус. Если первоначально в челне размещалось около десятка воинов, одновременно бывших и гребцами, то сейчас их количество увеличилось втрое. Подобные набойные ладьи руссов во множестве участвовали уже в 676 году в осаде греческой Солуни (Салоники).

Со временем, примерно в IX–X веках, на смену этим кораблям приходит новый тип — заморская ладья, предназначенная, как легко понять из названия, для хождения за море. В ней размещалось 40–60 воинов и, судя по конструктивным особенностям, она имела

общие корни с кораблями норманнов. Новые ладьи так же называли «дощатыми» и «покрытыми», поскольку, в отличие от предшественниц, они имели палубу. Заморские ладьи могли брать на борт достаточно запасов воды и продовольствия, чтобы совершать дальние походы. Длина их составляла от 12 до 24 метров, ширина от 3 до 5 метров.

Судостроение было широко развито на Руси, и, согласно византийским летописям, русские князья выводили в бой сотни хорошо снаряженных кораблей с множеством воинов. Северяне также с ужасом вспоминали набеги руссов, а резные ворота шведской столицы Сигтуны, добытые в качестве трофея, и по сей день хранятся в Софийском соборе Великого Новгорода немим свидетелем былых битв.

Как показали 10 лет плавания на реконструкции подобной ладьи — паруснике «Князь Владимир», — судно получилось чрезвычайно удачным. Оно успешно прошло более десяти с половиной тысяч километров как по рекам, так и по морю, по спокойной воде и в шторм. Именно на таких кораблях воспетый поэтом Вещий Олег отправился прибивать щит к воротам Царьграда. Предание о

том, что он поставил ладьи на колеса и повел их таким образом в атаку на крепостные стены, представляется абсолютно нелепым. Стены Константинова града, пожалуй, были самыми мощными на тот момент в Европе. Но вот поставить корабли на катки, что регулярно делалось при волоках, тем самым обойти запиравшую залив цепь и прорваться в Константинопольский порт киевский князь, действительно, мог.

Стоит заметить, что условия плавания по малым рекам, Днепру и даже Понту Эвксинскому значительно отличались от суровых балтийских. Это и обусловило появление новгородской ладьи, более приспособленной для северных широт. Такие корабли требовали особой прочности. Если прежние ладьи-монокилоны имели в основании расклиненный древесный ствол, то здесь появляются киль, шпангоуты и стрингера — весь корабельный скелет. Также строилась палуба, на которой обычно устанавливали навес для команды. Борты украшались съемными щитами, как в прежние века у финикийцев. Известно, что карфагенские суда активно плавали на Оловянные острова (Британия), вполне может



Н. К. Рерих. «Заморские гости»

быть, что именно у них подсмотрели идею северные народы, а от них позаимствовали руссы.

Получившееся судно было примерно той же длины, что и прежние ладьи, но при этом обладало замечательной грузоподъемностью (100 тонн собственного веса, по некоторым источникам, и 200 тонн груза). Такой корабль по-прежнему имел одну съёмную мачту и нес парус размером 70–80 квадратных метров. Экипаж новгородской ладьи обычно состоял из 25–30 гребцов и 15–20 воинов.

Кроме этого парусника, предназначавшегося в первую очередь для торговли, Новгород был родиной еще одного небольшого корабля, одно название которого несколько веков наводило ужас как на скандинавских конунгов, так и на ханов Золотой Орды. Именовалось оно ушкой, а люди, плававшие на нем, — ушкунниками. В годы татаро-монгольского ига эти сорвиголовы умудрились захватить и ограбить столицу Золотой Орды — город Сарай.

Сосновая древесина, из которой строились эти легкие стремительные корабли, от природы богата смолой, что хорошо защищало ее от гниения и древоточцев. Кроме того, в воде она разбухала, намертво зажимая паклю, которой перед спуском конопатились пазы. При строительстве к килю, вытесанному из единого ствола, крепились штевни и шпангоуты-опруги из толстых естественным образом изогнутых веток. Борта собирали из тесаных досок и соединяли деревянными гвоздями, специально расклиненными для надежности. Это обеспечивало их устойчи-

вость к вибрации, неизбежно возникающей на волне во время качки. Сами доски при этом сшивались между собой ивовыми прутьями, что увеличивало прочность корпуса.

Судно чаще всего не имело палубы и вмещало 25–30 человек с оружием и припасами. Оно могло ходить как на веслах, так и под парусом. Поскольку носовая его часть не отличалась от кормовой, для изменения курса на противоположный достаточно было пересадить гребцов и перенести рулевое весло. Эта же характерная для северных кораблей особенность позволяла быстро приставать к берегу и отчаливать от него без дополнительных маневров. Длина ушка колебалась между 12 и 14 метрами, ширина держалась около 2,5 метров, что делало его чрезвычайно быстрым. Если же прибавить к этому мизерную осадку — не более 60 сантиметров, то можно смело утверждать, что он мог пройти там, где всякое другое судно село бы на мель. При этом плавать на ушке могли только отчаянные головы: высота борта над водой на этом стремительном кораблике была всего один метр! Здесь стоит отметить, что в местах соприкосновения с бортом весла предусмотрительно обтягивались кожей, чтобы уберечь поврежденную трением древесину от губительного воздействия водяных брызг.

Еще севернее, чем новгородцы, жили поморы — охотники на тюленей и китов, основные поставщики для Константинополя шкур песца и белого медведя, а также моржового клыка (рыбьего зуба), мамонтовой кости и,



конечно, резных изделий из них. Нетрудно понять, что хождение по морю в полярных широтах требует особых кораблей. Именно такими и стали кочи.

Такой корабль имел характерные обводы для плавания во льдах: за счет полукруглого сечения коча сдвигающиеся льдины не сжимали его, а выдавливали наверх. С особой тщательностью поморы относились к заделке бортов. От этого часто напрямую зависела жизнь моряков и охотников — если корабль из-за течи пойдет на дно, спастись практически невозможно. Студеное море в считанные минуты убивает жертву. А потому пазы конопатились просмоленной паклей, затем заливались варом (специально обработанная древесная смола) и дополнительно укреплялись сверху особыми планками. Поначалу доски борта сшивались между собой кожаными ремнями, впоследствии для этого стали применять металлические скобы.

*Е. Войцивилло.
Поморский коч*

Корабль имел мачту и весла и, что важно, оснащался навесным рулем. Это было весьма актуально в суровых условиях севера, где в штормящем море необходимы как высокое искусство кормчего, так и возможность навалиться гурьбой на румпель, поворачивая в бушующих валах перо руля. Никакое рулевое весло этого не выдержало бы.

Длина поморского коча была невелика, всего 10–15 метров, ширина при этом оставляла 3–4 метра при осадке всего в 1–1,5 метра. То есть судно вышло не крупным, не слишком быстрым, но очень основательным. Впоследствии эта конструкция претерпела ряд изменений. Корабль «подрос» и еще в XVI–XVII веках успешно плавал в арктических морях не только в исконно поморских землях, но и далеко за Уралом.

При попутном ветре на поморском коче ставили прямой парус, чаще всего сшитый из выделанных тюленьих шкур. Они не рвались от ветра, к тому же ткани в этих краях были дороги, а шкур имелось в избытке. При попутном ветре судно развивало скорость до 6–7 узлов, брало на борт 10 моряков и примерно столько же, или чуть больше, китобоев. Водоизмещение его было вполне солидным для промыслового корабля — порядка 25 тонн.

Все многообразие русских судов этим не исчерпывается, здесь можно вспомнить и поморскую ладью — настоящий трехмачтовый корабль, ходивший в Англию задолго до Петра I, и казацкие чайки... Но об этом позднее.



Непоседливые драконы

Древние географы именовали эти края «Сумрачная Туле», размещали ее в море Мрака и всерьез сомневались, являются ли существа, ее населявшие, настоящими людьми. По их мнению, человек просто не мог существовать в столь холодном и неприветливом мире! Однако люди там жили, и не просто жили, а построили собственную, не похожую ни на что цивилизацию, оказавшую колоссальное воздействие на весь мир и по сей день завораживающую своей прекрасной таинственностью.

Но все это — много позже. Впервые о жителях Скандинавии народы Средиземноморья, по всей видимости, узнали от карфагенян, ходивших далеко на север в поисках олова, необходимого им для изготовления бронзы, а заодно и всяческих экзотических товаров, которые можно было выгодно продать у себя на родине. Карфагеняне тщательно хранили свои географические познания. Известен случай, когда некий их капитан предпочел разбить свой корабль о скалы, лишь бы в руки противника не попали имевшиеся на борту примитивные карты и путевые записи. В Карфагене его деяние было прославлено, как подвиг.

И все же, возможно, в результате победы в Пунической войне, римляне получили доступ к этим секретным документам. Или, может, это было следствием побед Цезаря в Галии и похода в Британию. Но факт остается фактом, в 5 году нашей эры римский флот достиг полуострова Ютландия и свел первое, еще весьма поверхностное знакомство с местными жителями. Как утверждал впоследствии римский историк Тацит, к тому моменту аборигены уже имели корабли, заостренные с обоих концов и приводимые в движение веслами. При этом он писал, что скандинавы неудержимы

в сражениях. Возможно, разумная осторожность, возможно, скверный, по мнению жителей Средиземноморья, климат, а может, огромная удаленность от центра Империи повлияли на решение «столицы мира» оставить этот неприятный край вне цивилизаторских устремлений Рима.

В отличие от переборчивых южан, северяне такое знакомство восприняли с энтузиазмом. У римлян было много чего красивого и интересного, а скандинавам было что продать. В прошлой главе мы говорили о том, что пользовалось особым спросом в Граде на семи холмах, а затем и в Константинополе. На север везли золото и шелка, стеклянную посуду и виноградные вина — все то, что должно было принадлежать вождю и герою, любимому богами, и отличать его от прочих, не столь предпринимчивых сородичей.

Первоначально суденышки, на которых рисковали выходить в море бесстрашные северяне, были таковы, что плавание на них вполне могло считаться экзаменом на мужество и горнилом для закалки стойкости. Их называли «хьортспринг» и представляли они собой широкую доску-днище без всякого киля, с парой привязанных по бокам досок-бортов. Судно достигало примерно 20 метров в длину и 2,5 метров в ширину. Все это тщательно просмаливалось и после этого счита-



Норманнский драккар

лось готовым к спуску на воду. Управлялся хьортспринг даже не веслами, а короткими гребками, вроде тех, что используются сейчас на каноэ. Если храбрость и ловкость скандинавов не вызывали сомнений, то мореходность и грузоподъемность их непритязательных посудин не выдерживала ни малейшей критики. Торговля, а тем более военные действия требовали куда более совершенных кораблей. И они появились.

Трудно сказать, много ли скандинавские корабель переняли у народов, с которыми вели торговлю. Любые конструктивные усовершенствования во все века считались тайной за семью печатями, и ни карфагеняне, ни римляне не горели желанием посвящать чужаков в премудрости судостроения. Но факт остается фактом: ко времени падения Западной Римской империи северяне с азартом торговали со всей Ойкуменой. И корабли их уже имели свой неповторимый облик и сложную, весьма практичную конструкцию.

По счастью, в наши дни обнаружено несколько довольно хорошо сохранившихся экземпляров, позволяющих судить об уровне скандинавского кораблестроения. К середине VIII века норманны вполне четко делят свой флот на торговые суда — кнорры и боевые — драккары и шнеки. Собственно, последние были уменьшенными копиями драккаров, иногда их называют драккарами-разведчиками. Поэтому остановимся на первых двух.

Вероятнее всего, кнорр имеет более древнее происхождение, чем его куда более известный боевой сородич. Один из таких «купцов» обнаружен на дне фьорда Роскильде, где он был затоплен, чтобы перекрыть врагу путь. Это сравнительно небольшое судно, имеющее в длину всего около 20 метров и около 4 метров в ширину. Характерной особенностью

такого корабля является расположение бортовых досок внакрой, подобно черепице. Такая конструкция борта не только усиливала его, но и не давала забортной воде попадать в плохо законопаченные щели.

Как и у всех скандинавских кораблей, нос и корма были одинаково загнуты, но, судя по дошедшим до нас образцам, украшать кнорры вычурной резьбой, а тем более хищными головами на штевнях было не принято. Эти суда были рабочими лошадками, предназначенными для перевозки товаров и скота — дело, несомненно, прибыльное, однако не слишком почетное у людей, считавших постыдным добывать трудом то, что можно добыть кровью. Вот здесь в дело вступал драккар.

Надо сказать, что суровые условия жизни: холод, а еще более, голод, — неоднократно заставляли скандинавов выплескивать в Западную Европу волны беженцев. Естественно, уйдя с насиженных мест, эти люди не утратили воинственности, и потому каждый раз их появление означало настоящее бедствие. Одно из племен — винилы — в ходе движения получившее наименование «лангобарды», остановилось и осело в Италии. Памятником их нашествия служит название области Ломбардия.

Имя других и вовсе стало нарицательным. Пройдя через Иберийский полуостров, они пересекли узкий проход Геркулесовых Столбов и создали новое государство там, где еще совсем недавно красовались развалины Карфагена. Это племя именовалось вандалы. Очень скоро их корабли появились и у разоренного набегами Рима, и у процветающего Константинополя. Чтобы разгромить их, ви-



Корабли викингов норвежского короля Олафа I. 995–1000 гг.



Норманнский драккар в море

зантийским императорам пришлось отрядить не одну эскадру.

Однако проблемы с северянами это не решило. Прошло еще немного времени, и языческие чудовища, как их называли, на своих драккарах (драконах) и шнеках (змеях) ворвались в Средиземное море, уничтожая и прибирая к рукам все, что подворачивалось под руку. Надо сказать, что пострадали не только страны Средиземноморья. «Пенители валов», «собратья чаек», «вращатели весел» (викинги) на своих небольших кораблях, пожалуй, впервые в истории сделали мир неожиданно тесным. И беззащитным.

Они строили поселения в Исландии и Гренландии, доплыли до острова Ньюфаундленд (Канада), построив здесь крепость и назвав эту землю Винланд (виноградная земля). Они покорили большую часть Англии, Ирландии и Шотландии, укрепились на побережьях Германии и Бельгии, создали герцогство Нормандия во Франции, а затем и королевство обеих Сицилий в Италии. Они же, если верить норманнской теории, дали Руси правящую династию Рюриковичей. В их захоронениях находят персидские монеты и

даже индийского бронзового Будду. Во всех уголках Ойкумены, наводя ужас на окрестных жителей, появлялись изящные (обычная пропорция 1 к 7) быстроходные корабли с резными головами драконов.

Сегодня, глядя на реконструкции, невольно поражаешься той выверенной точности, с которой строились эти утлые, на первый взгляд, суденышки. Даже сегодня, в эпоху компьютерных расчетов, невозможно создать более правильное и функциональное сочетание всех элементов судового набора: киля, шпангоутов, стрингеров, какое наблюдаем мы у норманнских кораблей. Порой суть их достижений можно понять, только оказавшись в море.

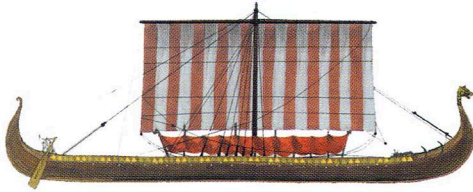
Долгое время считалось, что для постройки бортов драккаров использовался дуб. Прочность этого дерева общеизвестна, и позднее он широко применялся для строительства крупных парусников, особенно артиллерийской поры. Но что касается столь легких кораблей, дуб оказался малопригоден — слишком тяжел. Тогда при реконструкции найденной в Гокстадде погребальной ладьи ученые предположили, что при строительстве использовались ясеневые доски. Это вызвало бурные споры, в том числе и о



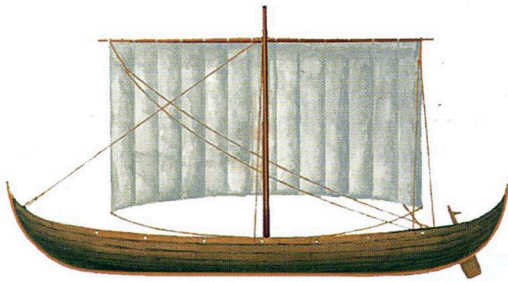
Атакующий драккар с викингами



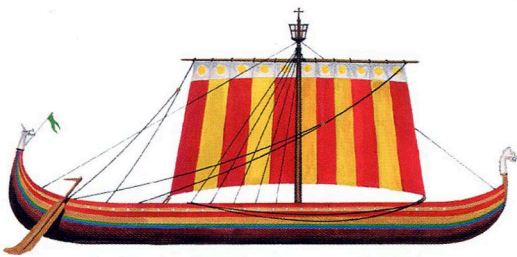
Драккар



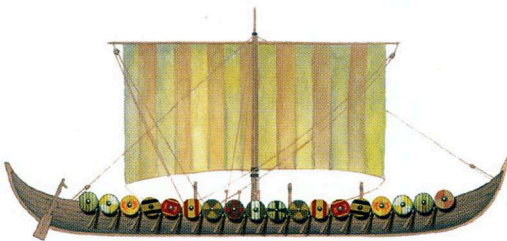
Большой драккар



Кнорр — грузовое норвежское судно



«Мора», корабль Вильгельма Завоевателя



Норманнский шнек

том, являлся найденный корабль боевым, или специально был построен для погребения викинга (как известно, даже после смерти настоящий викинг не расставался с кораблем).

В конце концов было принято мудрое решение — испытать теорию практикой, и ясеневый драккар был спущен на воду. При первом же шторме экипаж едва не впал в панику — бортагнулись и ходили ходуном, издавая при этом ужасный вой, вполне достойный настоящего дракона. Но очень скоро выяснилось, что в этом и есть главное достоинство подобной обшивки — она не противостоит волне, как дубовая, а, принимая удар, сглаживает его. К тому же, как уже говорилось, яшень намного легче, что делало норманнский драккар едва ли не самым быстроходным судном своей эпохи. Вместе с тем, чтобы ходить на нем в открытом море, нужно было иметь железные нервы.

В среднем драккар имел от 22 до 30 метров в длину, иногда 15–20, максимум 34 пары весел, единственную мачту с большим парусом. Именно викинги первыми начали применять рифы на парусах, дающие возможность при необходимости быстро сокращать их площадь, что было чрезвычайно важно для плавания в Северном море и Атлантике. Чаще всего судно имело сплошную палубу, хотя малые суда — шнеки — порой вовсе обходились без нее. Киль делался из цельного ствола дуба.

Изначально шпангоуты привязывались к доскам борта просмоленными веревками или кожаными ремнями и закреплялись бронзовыми заклепками. Долгое время скандинавские корабли к железу относились с недоверием. Даже в IX–X веках встречались корабли, где верхние слои уже крепились стальными нагелями, а нижние по-прежнему были привязаны к шпангоутам. Весла на бортах ставились в специальные уключины и продевались через фиксирующую петлю, чтобы они не вылетели при сильной качке или ударе о волну.

Позднее норманнские корабли увеличились в размерах до 40 метров и несли на борту 60 пар весел. На них стали появляться специальные башни — «кастли» — для лучников. Отдельное развитие получили сицилийские драккары, дав толчок для последующего совершенствования как средиземноморского, так и северного кораблестроения.

Верблюды моря

Если сегодня произнести слова «корабль пустыни», то в голове тут же возникает образ неспешного верблюда, бредущего с поклажей среди бесконечного океана песчаных барханов. Если же сказать «верблюд моря», кроме удивленного взгляда в ответ, пожалуй, ничего не дождешься. Но по справедливости такое название имеет право на существование — на морских путях арабы и персы торговали ничуть не меньше, чем на суше.

Достаточно вспомнить любимые с детства сказки о Синдбаде Мореходе, который, невзирая на все превратности своих путешествий, раз за разом снаряжал торговые суда в дальний путь. Судя по тому, что сказки эти вначале были рассказаны Гаруну аль Рашиду (современнику и доброму приятелю императора Карла Великого), Синдбад жил несколько раньше этих правителей, должно быть, в VII–VIII веках нашей эры.

К счастью, традиционный консерватизм восточных мастеров позволил сохранить до наших дней с небольшими изменениями некоторые типы кораблей, плававших в Средиземном море, Персидском заливе, Красном море и Индийском океане во времена этого легендарного морехода. Пожалуй, прежде всего в этом списке необходимо назвать купеческое судно дангия, едва ли не первое парусное судно в истории кораблестроения. В разных вариациях дангию можно встретить как в Индии, так и в арабских странах. Ее предок известен в этих краях с III тысячелетия до нашей эры.

Первоначально дангия не имела палубы, и все ее элементы связывались пальмовыми волокнами. Но, как и везде, потребности мореплавания способствовали развитию технологий. Уже в начале I тысячелетия судно обрело форму, дошедшую до второй половины XIX века, а кое-где используемую и поныне. Говорить о размерах дангии можно лишь



Арабская дао

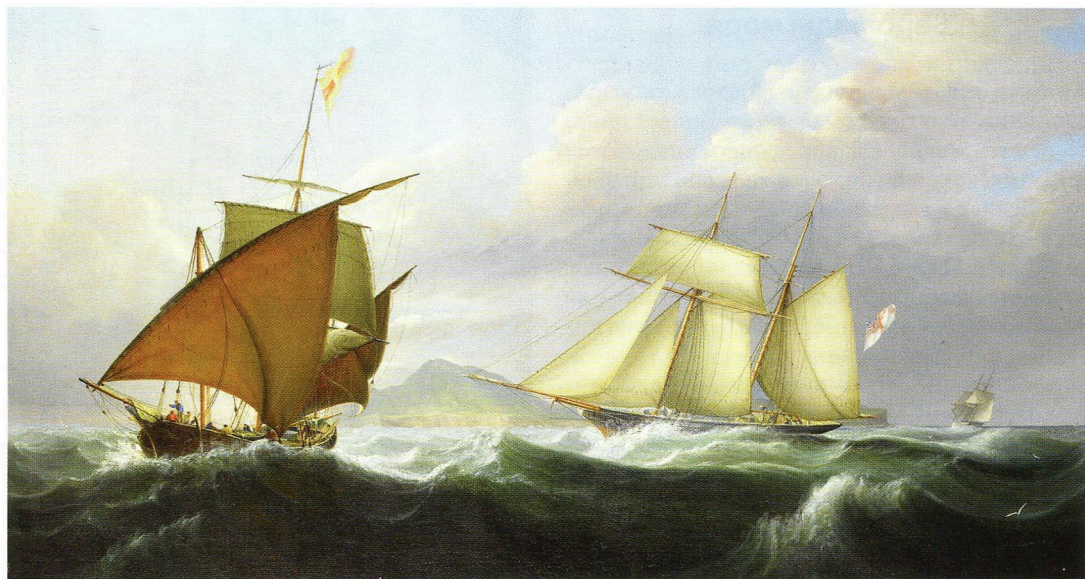
очень условно. Пожалуй, минимальными можно назвать 20 метров в длину и 6 в ширину. Этот бесшумный труженик моря — настоящий «морской верблюд» брал на борт от 50 до 100 тонн груза. Его можно было встретить повсюду — от Геркулесовых Столбов до Китайского моря и Цейлона.

Дангия имела одну наклоненную вперед мачту и косо поставленную рею с трапециевидным (иногда прямоугольным) парусом. Как уже говорилось, со временем конструкция этого суденышка прогрессировала: оно получило верхнюю палубу и навесное перо руля. Все это вместе сделало дангию пусть и не самым красивым и стремительным, но весьма крепким и хорошо управляемым парусником, неизменным участником торговых караванов.

Следующим распространенным купеческим судном был двухмачтовый парусник,

*Бой испанской шебеки
(в центре) с двумя алжирскими
галиотами. 1738 г.*





Дж. Линн. Шебека и яхта «Эмили» в Средиземном море

название которого переводилось с арабского чрезвычайно непритязательно — «мул». Однако для европейца его имя звучит певуче и красиво — «багала». В арабской торговле оно стало главным перевозчиком грузов. Водоизмещение этого судна несколько больше — от 150 до 500 тонн. Как на большинстве восточных кораблей, мачты его наклонены вперед, и реи несут косые паруса, именуемые, по странному недоразумению, латинскими.

У этого судна более стремительные обводы, чем у дангии. Форштень его имеет очень острый угол относительно поверхности воды. Но если дангия несет едва выступающий за носовую часть бушприт, к которому прикреплен нижний угол паруса, то здесь штевень заканчивается вертикальным столбом, украшенным резной головой. У багалы грот-мачта (ближайшая к носовой части) выше, чем бизань-мачта. В более позднее время, должно быть, под влиянием европейских кораблей, корма багалы получила своеобразные округлые боковые карманы, которые так же, как корма, стали украшаться затейливой резьбой — арабесками.

Если эти два типа кораблей являются исключительно транспортными судами, то арабский дао и его меньший собрат — гхания — предназначались в первую очередь для стремительных набегов. О том, какую они представляли опасность, можно судить хотя бы по тому, что, готовясь к первому крестовому походу, герцог Жофруа Буйонский поже-

лал взять на службу известного в Ла-Манше пирата Гинимера для защиты крестоносцев на морских путях, пообещав ему в награду, кроме добычи, звонкий титул архипирата. Надо сказать, что действовал этот своеобразный крестоносец весьма активно и успешно: в 1097 году участвовал в морском сражении во главе немалой эскадры при взятии Тарса (Киликия), а затем при взятии Лаодикеи.

Первоначально дао тоже предназначался для торговли. Судно напоминало багалу, имело такие же мачты, форштень и высокую корму. Грузоподъемность его достигала 400 тонн, а пропорции длины и ширины составляли обычно 4 к 1. При этом дао получился довольно быстроходным и хорошо управляемым, что делало его пригодным для морских набегов.

Гхания была еще меньше и тоже напоминала багалу. Надо сказать, что такие небольшие, до 200 тонн водоизмещения, кораблики использовались в качестве пиратских даже в начале XIX века.

Кроме уже названных, по южным морям, в первую очередь Красному, ходили одномачтовые или двухмачтовые суда, название которых довольно известно, но в совершенно другом значении — самбука или самбук. Она также напоминала багалу, хотя имела ряд особенностей. Малые самбуки имели палубу только в кормовой части. В зависимости от погодных условий самбука могла нести на грот-мачте три паруса разных размеров. Такие

корабли регулярно совершали торговые рейсы между африканским побережьем и арабскими гаванями Красного моря, ходили они также в Бомбей и Занзибар.

Но истинным шедевром восточного судостроения стал боевой корабль, получивший название «шебека» (от *араб.* себек — скаковая лошадь). Предполагается, что он стал дальнейшим развитием быстроходных римских либурн и византийских дромонов, однако всякому наблюдателю легко обнаружить в архитектуре этого корабля традиционные черты арабского судостроения. Это и заостренный форштевень, и сильно выдающаяся назад скошенная корма, и столь любимые на востоке «латинские паруса». Обычно шебека имела три мачты, причем две первые (фок и грот) были наклонены вперед, в то время как третья — бизань — имела заметный угол наклона к корме.

Как и либурны, использовавшиеся в первую очередь иллирийскими пиратами, шебеки прекрасно зарекомендовали себя на том же многотрудном и опасном поприще. Эти стремительные, маневренные, грациозные корабли с первого дня, вероятно, были предназначены для морского разбоя и контрабанды. Они не любили высокой волны, но в сравнительно тихом Средиземном море им было настоящее раздолье. К тому же малая осадка и способность быстро менять курс позволяли им беспрепятственно ходить на мелководье и в руслах рек, оставаясь вне досягаемости более крупных и сильных, но менее поворотли-



Зарук, вариант дао

вых кораблей противника. Насколько позволяла ситуация, шебеки сторонились прямого боя, делая ставку на скорость и неожиданные маневры, стараясь обойти врага с кормы и взять на абордаж.

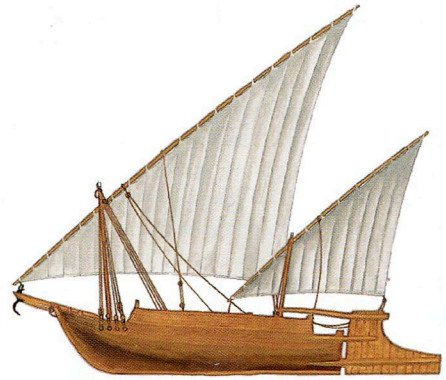
Пропорции этого судна традиционно составляли 1 к 3, длина — 25–35 метров, ширина, соответственно, 8–11. При этом подводная часть имела чрезвычайно острые обводы, дающие шебеке возможность стремительного движения по волнам. Первоначально этот корабль нес от 30 до 40 весел, но впоследствии, когда основным двигателем стал парус, их количество уменьшилось на треть. Однако совсем избавляться от столь безотказного

*Арабская багала и патамар
(индийский дао)*

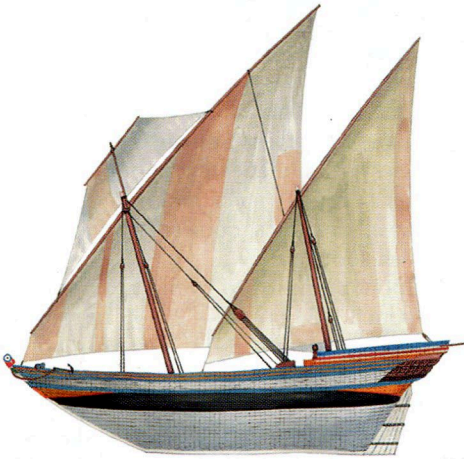




Шебека



Гаясса, предок арабского дао



Ганья, индийский вариант дао



Джелбут, маленького или среднего размера дао

«мотора» мореходы не помышляли. Во время штиля весла были воистину бесценным подспорьем для тех, чьей основной задачей были стремительные атаки на вражеские суда и налеты на побережье. Да и уйти на веслах в случае штиля из-под носа у застрявших с обвисшими парусами боевых кораблей было вполне реально.

Конструкция шебеки оказалась столь удачной, что это судно было принято на вооружение флотами Испании, Франции и даже России. Наступление артиллерийской эпохи лишь еще более повысило ее популярность. В европейских флотах шебеки несли до 28 пушек разных калибров, в русском — и вовсе до 50 орудий малого калибра.

В целом конструкция шебеки оказалась настоящим шедевром судостроения и послужила очевидным примером для развития ряда быстроходных европейских кораблей.



Дао

Пасынки имперского орла

Как уже говорилось, развал великой Римской империи сделал Византию почти безраздельной хозяйкой Средиземного и Черного морей. Важность флота для ромейских правителей была настолько первостепенной, что должность адмирала, наварха, была куда выше, чем командующего сухопутными войсками. Совершеннейшее по тем временам огнемётное оружие, продуманный состав эскадр и высочайшая дисциплина позволяли Константинополю раз за разом одерживать верх над нападающими со всех сторон врагами.

Как-то в пылу борьбы они упустили из виду небольшое славянское поселение, расположившееся на крошечных адриатических островах близ самого отворота «италийского сапога». Между тем селение росло, крепло и, пользуясь выгодным положением, налаживало торговлю с Востоком. И уже очень скоро на всем Средиземноморском побережье не осталось порта, где бы ни знали звонкого имени этого купеческого города-государства — Венеция.

Ее укрепление, воистину, стало камнем, сорвавшим лавину, и камень этот угодил akurat в византийский огород. Вслед за Венецией активизировали свое присутствие в море старые римские порты, а нынче государства — Генуя и Пиза, находившиеся в противоположной части «сапога». Их успехи в коммерции были настолько существенны,

что заставили переполошиться константинопольских торговцев.

Дело в том, что после распада Империи в самой Италии оставалось еще немало земель, принадлежащих непосредственно императорам Византии. Именно через них ромеи вели здесь активную торговлю и вовсе не желали усиления конкуренции. Однако борьба Константинополя с Венецией и Генуей была лишь началом.

Очень скоро на этом поле объявился новый игрок, вернее, целая команда игроков. Их звали братья Отвилли, и происходили они из доблестного, хотя и бедного, норманнского рода. Оставив старшему брату родовые владения, 11 братьев небольшими группками отправились в Италию добывать себе лучшей доли. Там охотно принимали северян, умеющих и любящих управляться с оружием, однако спустя несколько лет вся Италия уже горько жалела о том, что когда-то согласилась прибегнуть к услугам этих отчаянных парней. К этому времени они уже владели в стране несколькими герцогствами и вовсе не планировали на этом останавливаться.

Все бы так и осталось мелкой сварой, когда бы ни решимость Римского папы и византийского императора покончить с ненавистными чужаками. Оставив былые распри и споры, кто главнее, Римский папа или патриарх Константинопольский, они заключили союз против братьев. Не став дожидаться соединения войск союзников, братья Отвилли атаковали римского понтифика, разбили его войско, а его самого взяли в плен. Разъяренный Лев IX



Нава и галера



Галера в битве при Лепанто 7 октября 1571 г.

заподозрил сговор норманнов с патриархом Михаилом Керуларием.

Между представителями церкви завязалась ожесточенная полемика, достойная скандала на коммунальной кухне, в результате которой иерархи предали друг друга анафеме и отлучили от церкви, тем самым навсегда расколов ее на римско-католическую и греко-кафолическую (православную).

Отвиллей эта грызня не слишком занимала, они продолжали свои поиски счастья, и довольно скоро очередной Папа возложил корону на голову одного из них, сделав его королем обеих Сицилий. Надо сказать, что островная Сицилия к тому времени была заселена мусульманами. Управлять ими новый король приставил последователей константинопольского патриарха, переправив их из Ломбардии, которая к тому времени тоже была во владении братьев. При этом никаких попыток заставить местное население поменять веру не предпринималось. В королевстве абсолютно спокойно сосуществовали обе христианские, мусульманская и иудейская веры. Главной для деятельных норманнов была польза государству. Уж об этом они заботились непрестанно, так что очень скоро их столица Палермо стала крупнейшим и самым цивилизованным

городом Европы, за исключением, пожалуй, Константинополя.

Естественно, особой заботой потомков гордых викингов были корабли. Флот, созданный королем Сицилии Роже II, возглавляемый лучшим флотоводцем эпохи — Григорием Антиохийским, захватил Мальту, Кипр, а затем, сокрушив ожесточенное сопротивление многочисленных берберийских пиратов, и все североафриканское побережье. Морские завоевательные походы Отвиллей не знали удержу.

Мало того, что они захватили остров, на котором византийцы втайне от всей Европы разводили похищенных в Китае туговых шелкопрядов, они вывезли с острова и это бесценное насекомое, и всех, кто занимался изготовлением тканей. Да что там! Их флот и армия угрожали самому Константинополю. Кто знает, чем бы все закончилось, если бы самый неустойчивый из братьев Роберт Гвискар не умер в походе на град Святого Константина.

На чем же ходили в море эти купцы и воины? В первую очередь необходимо упомянуть галеру. Сам термин восходит к латинскому «galea», что означает куница, или к названию рыбы «galeos», имевшей удлиненную форму, наподобие клинка. Как следует из названия, корабль был задуман как легкий и быстроходный. По сути, это была одна из дальнейших модификаций римских либурн. Так совпало, что галера появилась в той самой части Балкан, где когда-то вышло в плавание пиратское суденышко римлян. Надо сказать, что эпоха великого переселения народов оказалась не властна над землями Балканского побережья. Пришедшие на смену прежнему населению славяне без промедления занялись морским разбоем, тем самым вызывая у италийцев настоятельную потребность совершенствовать

Мальтийская галера



конструкцию торговых судов, вновь, как в прежние времена, превращая их в смесь купеческого и боевого кораблей.

Средневековая галера имела два яруса весел, как и дромон, причем на каждом борту располагалось 21 весло. Впоследствии, в XIII веке, ситуация изменилась. Гребцов начали рассаживать не по ярусам, как прежде, а по рядам одного яруса. При этом весла стали располагаться не равномерно по всему борту, а группами по 2–3. На каждое из них приходилось в среднем по три гребца, однако теперь это были уже не свободные люди, избравшие себе непростое, но, в целом, обычное ремесло, и уж тем более, не воины. На галеры теперь ссылали осужденных преступников. Так что и само обозначение галеры — каторга (от *греч.* катергон — большое гребное судно) — стало нарицательным. Естественно, чтобы держать в повиновении столь взрывоопасную публику, следовало иметь надзирателей, и специально для них посреди корабля строился помост, дававший возможность бдительно пресекать малейший злой умысел.

Более поздние галеры имели на каждом борту до 44 весел, увеличилось и число мачт, несущих огромные латинские паруса. В XII веке их стало две, причем рея на грот-мачте была столь велика, что по длине едва уступала самой галере. Маневрирование под парусами в боевых условиях все еще считалось делом непростым и опасным, поэтому перед боем паруса сворачивали, реи спускали на палубу и закрепляли цепями.

Как и в Древнем Риме, основным видом боевых действий на море все еще почитался

абордаж, поэтому известный с античных времен таран приобрел новый вид. Этот окованный латуnią довольно широкий и заостренный выступ перед носовой частью корабля стал теперь надводным и объединил функции тарана и ворона, по которому после нанесения удара в борт противнику устремлялись в атаку «морские пехотинцы».

До XV века галеры управлялись при помощи рулевых весел, и лишь позднее на них стали устанавливать привычные рули. В кормовой части судна размещалась каюта для офицеров и следующих на галере высоких гостей. Для венецианцев галера надолго стала любимым транспортным средством вне города. Дож, правитель Венеции, имел роскошную церемониальную галеру Буцентавр (*итал.* Bucentoro) для проведения его торжественного вступления в должность, «обручения с морем».

Средняя галера имела соотношение длины и ширины 6 к 1, осадка превышала 2 метра. Существовал и более мелкий вид этого корабля, именовавшийся «скампавея». В переводе с итальянского ее название значило «исчезающая прочь». Подобные корабли-призраки в первую очередь предназначались для плавания в узких местах и между островами, которыми полна Адриатика. Она имела меньшую осадку, 1–2 мачты и до 18 пар весел, но при этом могла вместить до 200 человек.

В артиллерийскую эпоху скампавеи получили довольно сильное вооружение, что определило их назначение в качестве патрульных и противопиратских кораблей. Именно с их помощью была впоследствии одержана первая морская победа России при Гангуте.

Начало крестовых походов способствовало появлению в итальянских торговых горо-



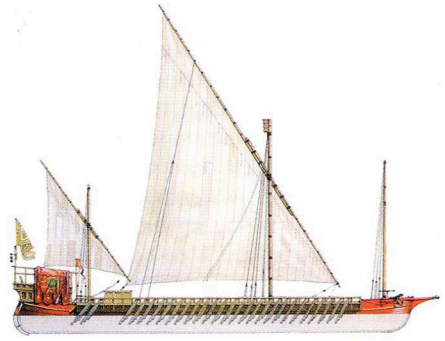
Галеры XV века

дах-республиках принципиально нового вида корабля — «нава». Он был неповоротлив и медлителен, не имел особого вооружения для атаки. Пожалуй, единственное, что защищало его от пиратских нападений, — нежелание морских разбойников нарваться на очевидные неприятности. Именно на таких кораблях плыли в Святую Землю войска крестоносцев.

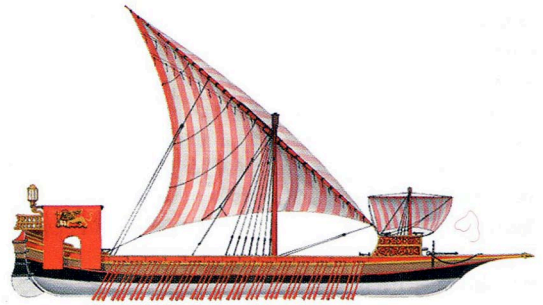
Нава разительно отличалась от собратьев. Она имела осадку 6 метров, при этом надводная часть до борта составляла еще 4 метра. На корме этого 30-метрового уродца имелись развитые постройки для господ рыцарей и их слуг. Получившееся судно было широким — от борта до борта 12 метров, то есть чуть меньше половины длины. При этом оно брало на борт 500 тонн — римские тяжеловозы, как мы помним, имели большую грузоподъемность.

В начале навы несли латинский парус, однако вскоре оказалось, что, весьма уместный на легком маневренном корабле, здесь он просто не справляется с поставленной задачей. Надеяться сдвинуть такой плавающий утюг с помощью весел и вовсе не приходилось. Со временем количество мачт навы увеличивается с 1 до 2 или 3, при этом фок и грот несут прямые паруса, часто в два яруса. Кроме того, совершенствуется рулевое управление навы, и вместо привычных для Средиземноморья рулевых весел на ней ставится перенятый у северных народов румпель. Но все равно судно получилось неуклюжим. Настолько, что порой в моменты изменения курса и работы с парусами несчастным пассажирам приходилось бросаться на противоположный борт, чтобы избежать опрокидывания.

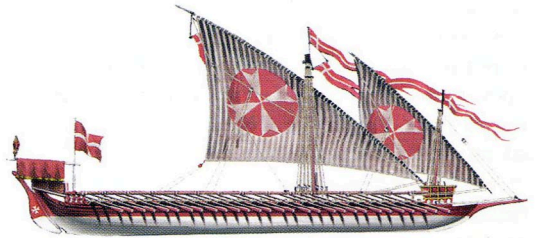
Свой вклад в средиземноморское судостроение внесли и норманны. Теперь им не нужны были легкие и стремительные драккары, способные уходить от любого преследователя. Наоборот, их корабли должны были принимать на борт как можно больше солдат и груза. И вот тут на помощь «королям морей» пришел старый испытанный кнорр. Размеры его увеличились, борта стали выше, а кроме того, на корме и носу появились возвышения для лучников, вроде тех, которые ставились когда-то на римских триремах, — форкасты и ахтеркасты. Этот корабль назывался «неф» и объединял все лучшее, что видели Отвилли в Северной Европе и Средиземноморье. Ему надолго предстояло стать парусником, определившим облик европейского судостроения.



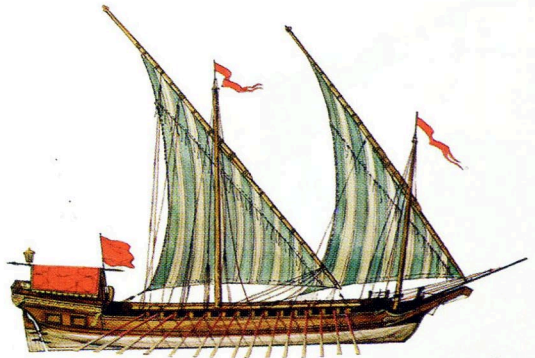
Венецианская большая галера. Ок. 1500 г.



Венецианская галера



Мальтийская галера



Галера

Путь в дальние моря

С той поры, когда из Атлантики в Средиземное море на своих быстроходных парусных драконах ворвались норманны, грозная стихия за Геркулесовыми Столбами перестала именоваться морем Мрака. Край земного диска, в прежние времена почти осязаемый, сам собой передвинулся в неизведанную даль, порождая у мореплавателей естественное любопытство. Где же все-таки волны мирового океана с грохотом срываются в бездну? И нет ли по пути к этому вечному пределу чего-нибудь интересного, способного давать прибыль?

Естественным образом такое положение дел стимулировало развитие мореходства и судостроения. Взаимообогащаясь, традиции «севера и юга» оказали мощное влияние на появление новых типов судов. Одним из первенцев этого союза как раз и был неф. Сегодня трудно дать точное описание этого корабля, поскольку сведения о нем, появившемся между X и XIII веками, чрезвычайно обрывочны.

Неф был порожден настоящей потребностью крестоносцев получить универсальный корабль, более приспособленный для боя, чем нава, и в то же время достаточно вместительный, чтобы перевозить солдат и военные грузы. Для этого, как уже говорилось, борта кнорра наращивались, давая новому судну значительно большее водоизмещение.

Пропорции нефа, в среднем, держались соотношения длины и ширины 3 к 1. Количество мачт увеличилось с 1 до 2–3, а на поздних венецианских нефах и до 4. Кроме того, норманны переняли у средиземноморских судостроителей бушприт, который стал прямым потомком той самой наклонной мачты, использовавшейся еще на римских кораблях. При этом парусное вооружение нефа могло варьироваться: он нес как прямые, так и косые паруса. Обычно прямые паруса ставились на фок- и грот-мачтах; бизань несла косой. Такое оснащение давало возможность лучше ходить и маневрировать даже при слабом ветре. К этому стоит добавить, что от северных предков этот корабль унаследовал замечательное нововведение — парус, разделенный на части рифами, позволяющими при необходимости уменьшать или увеличивать его площадь, в зависимости от силы и направления ветра. Неф имел объемистый трюм и уже применявшиеся раньше специальные башенки для стрелков. С появлением артиллерии оказалось, что широкий устойчивый неф вполне подходит для размещения на его борту пушек.

Богатая традиция кораблестроения позволила создавать новые гибриды, как, например, ускиера (*франц.* юисье). Этот корабль — остроумная комбинация римской гиппогаги и нефа — предназначался для перевозки лошадей — весьма рентабельного промысла в эпоху крестовых походов. Коренным отличием ее от других морских перевозчиков были ворота



Каракки Христофора Колумба



Протугальская эскадра в океане

на корме, через которые производилась загрузка. Ускиера имела две сплошные палубы и поднимала на борт до сотни лошадей. По тем временам — огромное количество. Ее предшественники могли перевозить в 5, а то и в 9 раз меньше.

Когда эпоха крестовых походов ушла в прошлое, у нефа появилось новое предназначение — это судно оказалось как нельзя более пригодным для перевозки вина. Средиземноморские вина имели колоссальный успех в Англии и государствах акватории Северного и Балтийского морей, поэтому и сам корабль,

вместительный и хорошо вооруженный, был в их портах частым гостем. Естественно, он оказывал влияние на местных корабелов, так как просто не мог не привлекать к себе внимания! Со времени своего создания нефы ярко раскрашивались и украшались вымпелами и флагами. Впоследствии на их бортах появляется тонкая резьба, а в носовой части — фигуры русалок, диких зверей или святых покровителей. В эпоху позднего средневековья нефы все больше начинают походить на плавающие дворцы.

В Англии появление нефа привело к дальнейшему развитию местного речного судна, ходившего также в прибрежных морских водах. Оно называлось «groundship» — круглое судно (XIII–XIV вв.), имело высокие надводные борты, приподнятые носовую и кормовую части, одну мачту с большим парусом и перенятый у нефа бушприт. Вначале раундшип, наряду с парусом, мог идти и на веслах, однако впоследствии от них отказались. Этот кораблик так и остался представителем класса «река-море» и, быть может, не стоил бы особого упоминания, когда б не одна деталь: именно на нем впервые в Европе вместо рулевых весел начинает использоваться перо руля.

Еще одним родственником нефа можно считать когг (или когге), ходивший в северных морях в XIII–XIV веках. Он также был одномачтовым судном универсального назначения, имеющим боевые площадки на носу и корме. При этом мачта когга обычно делалась раздвижной, чтобы уменьшить риск потерять ее во время частых в тех широтах внезапных шквалов. Как и неф, он имел отношение ширины к длине 1 к 3, его вместительные трюмы позволяли размещать многочисленные и разнообразные грузы, что обусловило высокий рейтинг когга среди купцов Ганзейского союза



Каракки. XVI в.

(объединения северонемецких и балтийских торговых городов).

Корабль имел киль, полный набор шпангоутов, усиленных бимсами, управлялся, как и раундшипы, пером руля. Осадка когга была внушительной (до 3 метров). Такая конструкция позволяла ему как ходить по морю даже в средний шторм, так и подниматься вверх по рекам, что было важно для торгового корабля в акватории Балтийского и Северного морей.

Когг, найденный во время раскопок на берегу реки Вессер около Бремена, датируемый приблизительно 1380 годом, имел длину 23,5 метра, ширину 7 метров и высоту 7,5. В XV веке, по образцу средиземноморских кораблей, когг получает бизань-мачту с латинским парусом, что увеличивает его маневренность. Выросли также его размеры: длина превысила 30 метров, ширина — 8. Грузоподъемность такого корабля составляла около 300 тонн. Хотя Ганза не обладала специальным военным флотом, когги позволяли союзу успешно бороться с местными пиратами и порою одерживать внушительные победы над их эскадрами.

Вообще пиратство было настоящим бичом европейской морской торговли. Философ и государственный деятель темных веков Бозций, в отличие от своих предшественников, считавших Золотым веком давние времена, когда все были равны между собой, более приземлено и практично называл идеальными века, когда не было морского разбоя. Не исключено, что эти эпохи совпадали. Но, сколько помнит история, везде, где проходили маршруты торговых караванов, появлялись желающие отхватить ломоть от чужого добра.



Каравелла. XV в.

Постоянная опасность заставляла искать новые пути, делать собственные корабли быстрее и маневреннее, совершенствовать технику судовождения и тактику морского боя. Теперь для плавания уже недостаточно было одной сноровки и знания побережья и окрестных островов. Нужны были карты, приборы для управления в открытом море и целый комплекс навигационных знаний и умений, которые прежде если и существовали, то составляли строго хранимый секрет каждого «морского волка», передававшего накопленный за годы опыт лишь ограниченному кругу собственных учеников.

Каравелла «Мэри Роуз»



Плавание по старинке могли продолжаться еще очень долго, когда бы не... пряности. С гвоздикой, корицей, имбирем и т. п. в Европе познакомились, главным образом, в эпоху крестовых походов. К столам христианского мира их поставляли из «счастливой Аравии» (скорей всего, именно этот товар был самым выгодным для Синдбада Морехода и его потомков, в частности перец был равен по цене золоту). Кроме чисто гастрономических причин это имело и вполне объективную, экономическую: пряности давали возможность запастись на зиму мясо забитого скота, что при общей бескормице порою было жизненно важно, так что, как мы понимаем, пряностей требовалось много. Провал войн за гроб Господень отрезал Европу от вождельных специй и заставил искать новые, естественно, морские пути к далеким Островам пряностей.

Здесь надо отметить колоссальный труд португальского принца Генриха, прозванного Мореплавателем. Правда, сам он в дальних походах не участвовал, но зато с невероятным упорством и энергией подошел к систематизации навигационных знаний и собиранию всех, какие только можно было найти, карт. Будучи не только принцем, но и магистром рыцарей ордена Христа (сохранившаяся в Португалии ветвь тамплиеров), он имел как доступ к их секретным морским картам (как полагают некоторые ученые, корабли тамплиеров достигали берегов Мексики задолго до открытия Америки Колумбом), так и к орден-

скому флоту. Надо сказать, что в этом рыцарском братстве мореплавание было обязательной частью службы. Одним из самых известных орденских флотоводцев был знаменитый путешественник Васко да Гама.

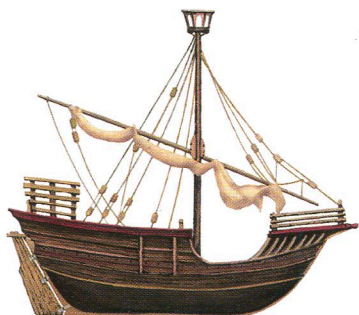
Правда, это были лишь первые шаги к познанию мира, и жители Европы еще слабо представляли, насколько он велик. Но они догадывались, что плавание за пряностями будет долгим и трудным и для него нужны особые корабли. Хорошо зарекомендовавшие себя нефы, раундшипы и коги для дальних походов в открытом море были малоприспособлены. Европейские мореплаватели сделали свой выбор. Его трудно назвать удачным, но победителей не судят.

В далекие моря вышли каравеллы.

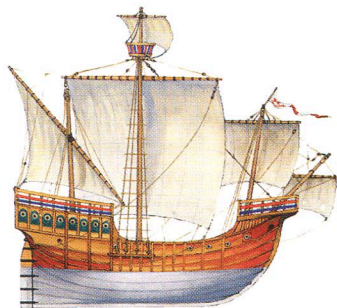
Сегодня невозможно представить, насколько авантюрным и сумасбродным было каждое такое путешествие. Так, скажем, реконструированная каравелла «Нинья» из крошечной эскадры Колумба в 1962 году успешно справилась с переходом в Америку. Вот только все это время продовольствие на нее доставляли... на самолете. Что же представляли собой эти кораблики, дерзнувшие бросить вызов бескрайнему морю Мрака?

Модель английского когга

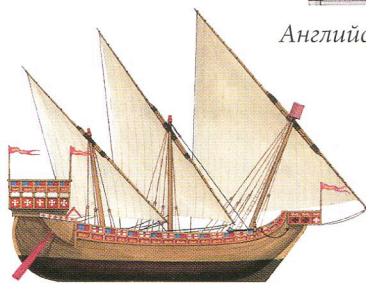




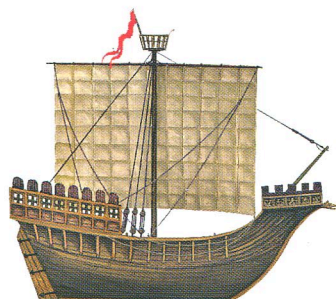
Каталонский неф



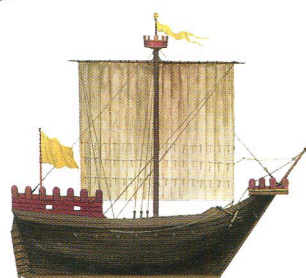
Английский неф — roundship



Неф крестоносцев



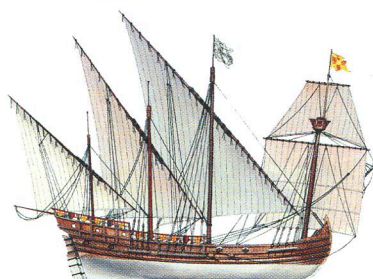
Ганзейский неф



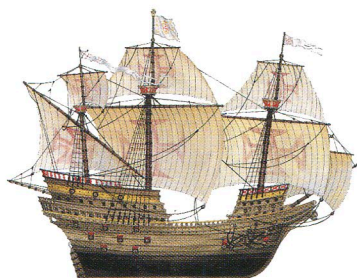
Когг



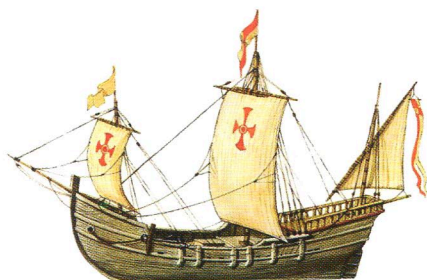
Хулк, дальнейшее развитие когга



Каравелла



Португальская каракка «Флор-де-ла-мар»



Кастильская каравелла

Название их происходит от португальского каравалью, что означает дуб. Это была европейская версия уже знакомого нам арабского дао, несомненно, доставшаяся испанцам и португальцам «в наследство» от мавританского владычества. Каравеллу строили из дубовых досок внахлест, снаружи усиливали бимсами, поверх борта ставили планшир, и корпус был практически готов. Каравелла имела 20–25 метров в длину, чуть больше 6 метров в ширину и была весьма легка на ходу.

Поначалу, как и дао, она несла только латинские паруса. Но впоследствии ее стали вооружать и прямыми. Водоизмещение каравеллы колебалось от 100 до 200 тонн, экипаж насчитывал 20–40 человек. По большей мере, каравеллы предназначались для прибрежного рыболовства, но именно им предстояло стать настоящим символом эпохи великих географических открытий. Впрочем, самая знаменитая каравелла — флагман Колумба «Санта Мария» на самом деле была караккой.

Как уже говорилось прежде, каракка имела давние корни в средиземноморском кораблестроении. Вместе с тем, на обновленную конструкцию этого судна немалое влияние оказал ганзейский когг. В отличие от каравелл, она изначально была кораблем, предназначенным для дальних походов и морских сражений. Каракками были и «Сан-Габриэль» Васка да Гама и «Виктория» Фернанда Магеллана.

Каракка представляла собой трехмачтовое судно около 30 метров длиной и от 7,5 до 9 с небольшим шириной. Она имела развитые многоэтажные кормовые надстройки и приподнятый, как у позднего когга, нос с боевой галереей.

На каракке бушприт вновь нес парус, как много веков тому назад. Водоизмещение такого корабля по тем временам было немалым, до 800 тонн, а экипаж составлял 90 человек. В XV, и особенно, в XVI веках, каракка получила бортовую артиллерию и стала мощной ударной силой в руках монархов, желавших не только вести торговлю с заморскими странами, но и по мере сил сделать их собственными владениями.

В XV веке римские понтифики, не особо церемонясь, разделили все заморские территории, как открытые, так и неизведанные, между Испанией и Португалией. Естественно, мнения аборигенов никто не спрашивал. Но для европейцев куда существеннее было другое. Рим не поинтересовался согласием на этот дележ таких набирающих силу морских держав, как Англия и Франция, а они были категорически против.

Модель каракки Христофора Колумба «Санта-Мария»



Золото колоний

Начиная с XV века Европа бредила Индией. Миражи ее богатств казались столь осязаемыми, что толкали властителей на всякие сумасбродства. В том числе и на финансирование завиральной, по тем временам, идеи, что, плывя на запад, можно приплыть на восток. В результате экспедиция Колумба и впрямь достигла неких берегов, которые были сочны индийскими, о чем первооткрыватель бойко отрапортовал испанской королевской чете.

Правда, скоро выяснилось, что это не совсем та Индия, вернее, совсем не та. Пришлось для ясности прибавить к ее названию уточнение «вест», то есть западная. Но название было делом второстепенным: в тех краях имелось золото, много золота.

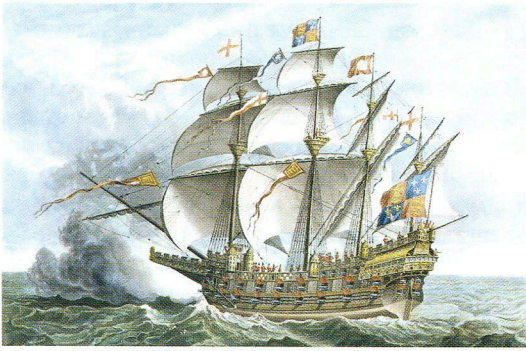
С этого часа внутренние дразги европейских монархов обрели новые горизонты. Причем, за эти горизонты следовало постоянно слать эскадры, везущие в одну сторону авантюристов-колонизаторов, в другую — тонны драгоценного металла. Впоследствии к золоту прибавилось мексиканское серебро, бразильские изумруды, какао-бобы и еще много чего интересного.

Для подобных товаропотоков необходимы были принципиально новые суда, каких еще не видели европейские моря. Такими боевыми кораблями с торговым уклоном стали галеоны (галионы). Они были разной величины, несли от 3 до 5 мачт, строились во всех приморских странах и несколько отличались друг от друга традициями морской архитектуры. Но, пожалуй, всех их объединяло весьма ценное для трансокеанского судна качество — галеоны были чрезвычайно устойчивы на волне.

Дело в том, что, если разделить такое судно по мидл-шпангоуту, легко убедиться, что по форме оно чрезвычайно напоминает старую русскую игрушку «ванька-встанька». Благодаря такой «пузатой» форме галеон сохранял устойчивость в самых яростных штормах Атлантики и Тихого океана. Естественно, эту особенность необходимо было использовать по полной. Очень скоро галеоны начинают расти как на дрожжах. Трудно представить, что к одной «породе» принадлежали крошечный «Мэйфлауэр», доставивший в Америку первую группу английских поселенцев, и флагманский корабль короля Британии Генриха XVII — 150-пушечный «Генрих,



Галеон «Мэйфлауэр»



Ганс Гольбейн. Галеон «Большой Гарри»

мильностью Божьей», в просторечии «Большой Гарри».

Конечно, таких гигантов, как этот, во всех флотах было немного, но тенденция устанавливать как можно больше пушек на борт галеона прослеживалась вполне отчетливо. К этому судостроителей и их заказчиков толкала суровая необходимость: как только золотые караваны потянулись из Вест-Индии к берегам Испании и Португалии, так тут же безлюдная дотоле Атлантика ощерилась мачтами пиратских кораблей. Некоторые грабили на свой страх и риск, другие получали на это специальные патенты от государей в обмен на процент от добычи. Конечно, честно награбленного золота было жаль, но зато имелся шанс выжить в случае пленения. Ибо, в отличие от пирата, корсар действовал от имени и по поручению венценосной особы.

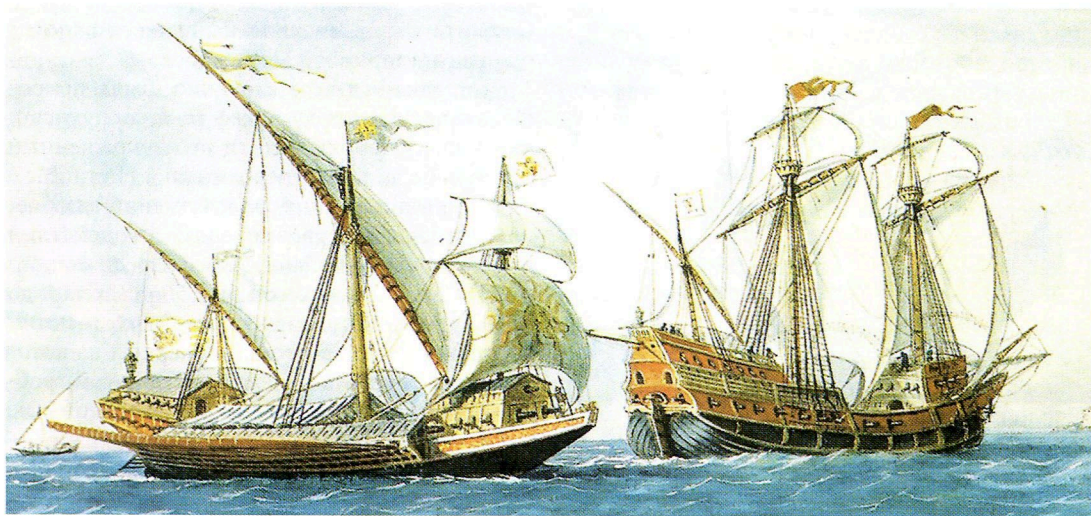
Флагманский корабль
Фрэнсиса Дрейка «Золотая лань»



Многие корсары настолько преуспели, что в награду за свои подвиги удостоивались не только звания офицеров королевского флота, но и дворянства, как, например, сэр Френсис Дрейк и его близкий родственник, носивший знакомую всем фамилию Баскервиль. Любимым боевым кораблем сэра Френсиса был галеон «Золотая лань». В увековечение подвигов этого достойного джентльмена было приказано хранить его парусник в сухом доке в Дептфорде на вечной стоянке. Однако время не пощадило «Золотую лань», и сегодня останки ее хранятся в Оксфорде.

В наше время трудно представить в полной мере ту роскошь, с которой, возвратившись из первого крупного набега, Дрейк обустроил свой галеон. Паруса на корабле были из дорогих тканей, фигура лани под бушпритом — из чистого золота, да и сам корабль едва держался на воде под тяжестью солнечного металла. Лунный металл (серебро) пришлось выбросить за борт, чтобы не пойти на дно. Шутка ли, в трюмах этого корсара лежало два годовых бюджета Англии!

Конечно, столь бесцеремонное отношение к чужой собственности не могло оставить испанцев равнодушными, и они отправили к



Галеас (слева) и галеон

берегам обидчика грозную по тем временам эскадру в 160 вымпелов, претенциозно объявленную «Непобедимой армадой». Испанский флот, считавшийся в ту пору самым большим и сильным в мире, верил в легкую победу, но море, как известно, не любит «непотопляемых» кораблей и «непобедимых» эскадр. Да и англичане были настроены весьма решительно. Наскоро довооружив «торговые» галеоны, флот королевы Елизаветы I вывел в Ла-Манш силу, не уступающую испанцам по численности и превосходящую по артиллерии.

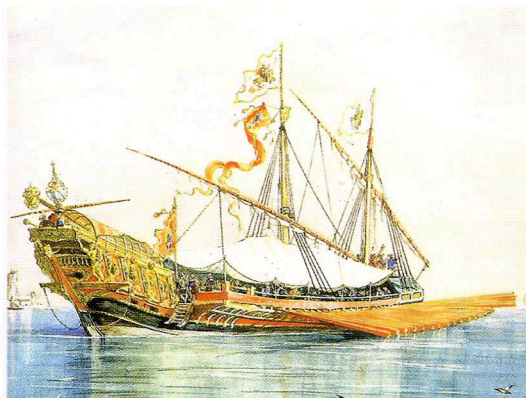
Офицеры королевского флота сражались в этом бою плечом к плечу с корсарами, имена

которых стали воистину легендарными, вроде Френсиса Дрейка или Уолтера Рейли, энергичная манера действия которых решающим образом сказалась на общем исходе боя. К тому же стихия была явно на стороне англичан: жестокий шторм разбросал остатки испанской эскадры в то время, когда британцы спокойно отсиживались в собственных портах.

Главную ударную силу испанского флота составляли, как мы знаем, галеоны и прежде мало знакомые северным народам галеасы. В сущности, этот вид парусника сегодня назывался бы мега-галера. Как таковой, галерный

*Беерстратен, Ян Авраам.
«Битва у Шевенингена».*





Большая галера. XVII в.

флот держался в Европе вплоть до XVIII века. Но основное назначение этих кораблей изменилось. Уступив открытое море караккам и галеонам, галеры оставили за собой охрану побережий, а заодно и представительские функции.

Теперь прежнего боевого корабля было не узнать. Он украшался на все лады, и офицерами здесь могли служить только выходцы из самых знатных фамилий. Так, французская галера «Ле Реаль» короля Людовика XIV являлась морским «лимузином» монарха. Корма ее была вызолочена, а сама она могла считаться настоящим шедевром деревянного зодчества.

Служить тут — значило находиться рядом с самим государем!

Отделка галеасов, конечно, была попроще, но веяния куртуазного века коснулись и их. В эпоху барокко найти не изукрашенный корабль было почти невозможно. Но галеас с самого начала планировался именно как боевой корабль, в первую очередь для действий в акватории довольно тихого Средиземного моря. Первоначально он был 50, а затем и до 80 метров в длину, имел 3 мачты с латинскими парусами и 30 пар весел, на каждом из которых сидели от 4 до 7 человек. При этом гребцы размещались между палубами, чтобы не мешать матросам управляться с парусами.

Отдельно на верхней палубе строились галереи для артиллерии. Они были закрыты со всех сторон и имели специальные окна — пушечные порты. Это был первый опыт создания на корабле специальной орудийной палубы. Прежде пушки крепились у фальшборта, что, естественно, затрудняло действия матросов, да и защищенность канониров от обстрела была невелика. Наряду с орудиями, предназначенными для артиллерийской дуэли, на борту ставились противообордажные фальконеты на вертлюгах, стрелявшие картечью с близкого расстояния, что позволяло осыпать настоящим свинцовым дождем



Галеас. Конец XVII в.

вражескую палубу, не давая сцепиться для абордажа. В случае, если противники все же прорывались на корабль, можно было, моментально развернув фальконеты, обстреливать их и здесь.

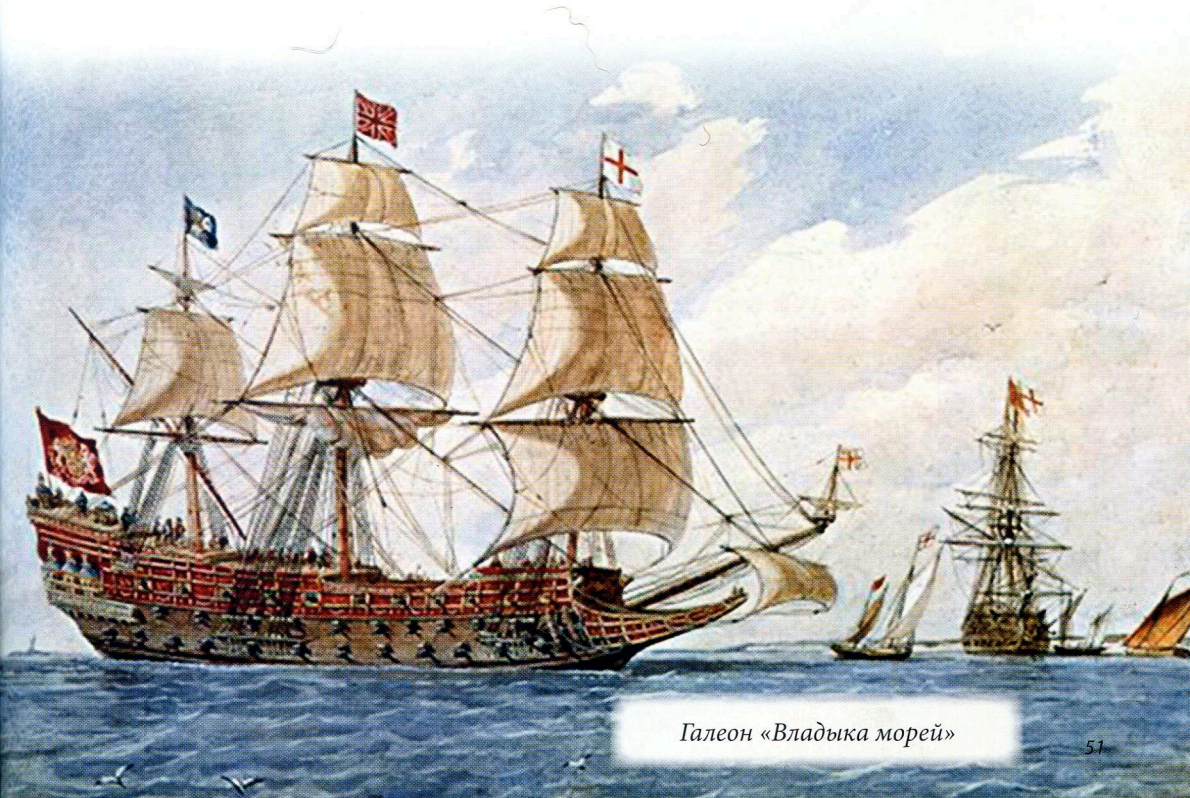
Галеас считается симбиозом галеры и галеона. Он внес в морскую историю славную боевую страницу, показав свои лучшие качества в сражении европейской коалиции с турками при Лепанто в 1571 году, однако дальнейшее развитие парусного флота и артиллерии свело на нет все преимущества этого боевого корабля. Его новые соперники были куда быстроходнее и лучше вооружены. Галеон же еще долго царствовал на океанских просторах, со временем приобретая все более и более роскошный вид и увеличивая мощность бортового залпа. Он стал первым кораблем, для строительства которого использовались точные расчеты (до этого кораблестроение считалось боговдохновенным искусством).

Правда, как показала суровая реальность, алгебра с геометрией не всегда были гарантией успеха. Великолепный шведский галеон «Ваза» (названный в честь шведской королевской династии Ваза) для увеличения скорости хода был сделан максимально узким. Повлияло ли это на быстроходность, так и осталось

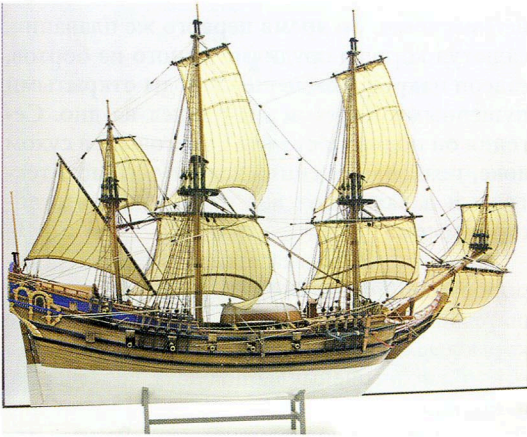
неизвестным. Во время первого же плавания, салютуя королю орудиями одного из бортов, галеон накренился, черпнул воды открытыми пушечными портами и... пошел на дно. Сегодня он поднят и стоит в Стокгольме в сухом доке, позволяя оценить красоту его архитектуры и давая повод для размышления судостроителям.

Как уже было сказано, роскошное декорирование кораблей было настоящим помешательством XVI–XVII веков. Многоэтажные кормовые надстройки (наследство каракки), а равно и возвышения на полуюте, собственно, и носившие имя галеон, предоставляли для этого прекрасные возможности. Резьба, золочение, живопись, скульптурные группы — все шло в ход. Корма одного из галеонов была выполнена точь-в-точь, как три яруса лож парижской оперы. Корму другого украшал целый ряд скульптур размером выше человеческого роста. А галеон «Владыка морей», принадлежавший Англии, по сей день считается наиболее украшенным кораблем в мире за всю историю. Скульптуры и росписи на нем собственноручно исполнил знаменитый художник Ван Дейк.

Правду сказать, капитаны такого украшения не одобряли, и, выйдя в море, старались избавиться от особо вычурных и потен-



Галеон «Владыка морей»



Модель пинассы

циально опасных «шедевров». Можно лишь предположить: быть может, рукою кораблестроителей двигала надежда, что каменные сердца пиратов растопит великолепия атакуемого судна, и они попросту не смогут по нему стрелять. Увы, история нам таких примеров не сохранила.

Имелся у галеона и младший брат попроче — пинасса или пинас. Этот корабль был

несколько меньше, но основное различие таится как раз в названии: пинасса на русский язык можно перевести как «сосновый», тогда как для корпусов галеонов использовались благородные дуб и бук. Пинассы имели куда меньшую осадку, оснащались 8–9 пушками и применялись для сопровождения караванов и морской разведки. Корма пинассы была заострена и куда уже, чем у галеона. Первоначально они были однопалубными, но впоследствии стали двухпалубными, и количество орудий несколько увеличилось. Самой крупной считалась норвежская пинасса «Морской лев».

Особую любовь к этому виду кораблей испытывали в Скандинавии, которая славилась обширными сосновыми лесами, а необходимость ходить в узких фьордах требовала менее громоздких судов, нежели поздние галеоны.

Может показаться, что у столь мощных и хорошо вооруженных кораблей, кроме стихии, нет в море других врагов, однако это было совершенно не так.



Галеон «Ваза» в гавани Стокгольма



Модель галеона «Ваза»

Тип судна	Название	Длина, м	Ширина, м	Водоизмещение, т	Вооружение	Численность команды
Галеон	Мэйфлауэр	32	8	180	10 пушек	40
Галеон	Большой Гарри	45	20	1500	150 пушек	700
Галеон	Золотая лань	32	До 7	100	26 пушек + фальконеты	146
Пинасса	Морской лев	40	10	1000	40 пушек	400

Труженики моря

Разгром Непобедимой армады и уничтожение испанского флота в Кадисе свели на нет могущество империи, над которой никогда не заходило солнце. Совсем еще недавно, в 1581 году, казалось, что присоединение к Испании королевства Португалия ставит точку в борьбе этой сверхдержавы за мировое господство. На деле вышло наоборот, причем военные победы сыграли здесь не самую важную роль. Тонны золота и серебра, ввезенные в Европу, обрушили цены на драгоценные металлы, вызвав сильнейший экономический кризис.

В те времена в составе испанской империи существовала держава, которая лишь пуще расцвела в эти годы. Вернее, тогда она еще была не державой, а лишь несколькими провинциями, и именовалась Нидерланды — то есть Нижние Земли. Жители ее, с боем отвоевывавшие у моря каждый квадратный метр суши, умели ценить деньги и были далеки от идеи выбрасывать баснословные суммы на пустышки и украшательство. Их коньком стала торговля, в первую очередь — морская. Очень скоро она начала приносить хорошую прибыль, что немедленно подтолкнуло Испанию к решению постричь это «золотое руно» как можно короче.

Естественно, такой поворот дела не обрадовал жителей Голландии (еще и так, по названию одной из провинций, именовалась страна), что привело к долгой и жестокой войне за независимость. Огромную роль в ней сыграли морские гезы (повстанцы). Их легкие



Модель бомбардирского кеча

суденышки действовали около берега, поднимались по многочисленным нидерландским каналам, совершая неожиданные десанты и вылазки, уничтожая гарнизоны испанцев.

Очень популярен у морских гезов в XVII веке был кеч — небольшой корабль. Он располагал двумя мачтами, несущими три прямых паруса на гроте, а на бизани — гафель и еще один прямой парус. Огромные косые паруса — стаксели и кливер — ставились также на очень длинном бушприте. Столь большая парусность для легкого корабля, имеющего к тому же небольшую осадку, делала кеч идеальным для стремительных налетов и не менее стремительного бегства. Вооружался он всего 8–12 орудиями малого калибра, но кеч

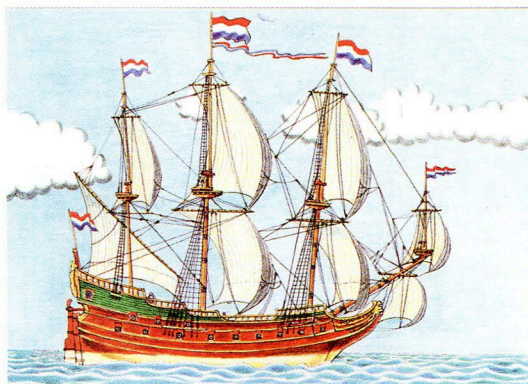
Французский бомбардирский кеч «Саламандра». 1752 г.



и не создавался для ведения открытого морского боя.

Позже французы начали строить так называемые бомбардирские кечи с несколькими мощными орудиями, предназначенные для обстрела побережья. Но большую популярность, особенно в Англии, кеч получил как судно для морских прогулок высшей знати. Кечевое парусное вооружение до сих пор используется в строительстве морских яхт. Был у кеча и брат близнец, использовавшийся для торговых перевозок, — в этом случае он назывался гукер.

Но настоящим воплощением голландского торгового флота был другой корабль. Он носил красивое, хотя и непривычное для морского обихода название — флейт. Между тем этот вид судов царил на море XVII, и едва ли не весь XVIII век! Флейты часто можно увидеть на картинах голландских художников, и не удивительно. Ими были полны все порты этой морской державы. Он похож на пинас, но еще более «пузатый». Эти суда имели общее название, но различные конструкции для решения специфических задач. Так, для торговли с Норвегией флейты делали несколько длиннее остальных: на них приходилось возить целые древесные стволы мачтового леса. Для ловли сельди (настоящее золотое дно Нидерландов!), строились буссы — флейты со складающимися мачтами. Это позволяло лучше управляться с сетями, кроме того, в них были оборудованы специальные по-



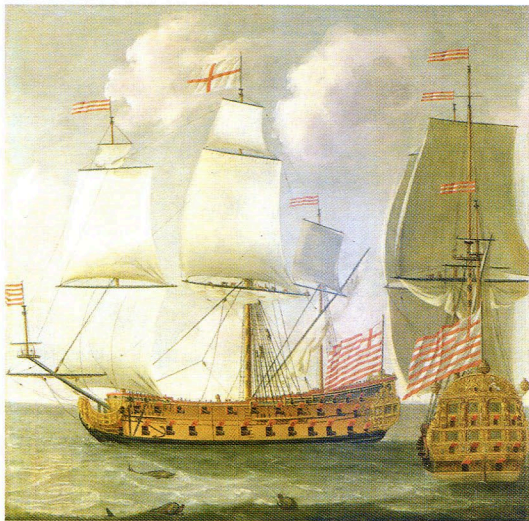
Голландский кеч

мещения для засолки и трюмы, хорошо приспособленные для складирования бочек с рыбой. Флейты, ходившие в Средиземное море, имели многочисленные экипажи, усиленное парусное вооружение и несколько орудий, чтобы отбиться при случае от берберийских пиратов.

Устройство флейта весьма своеобразно. В разрезе по мидл-шпангоуту он, как уже было сказано, напоминал галеон, но был еще уже в верхней части. Так, по ватерлинии его ширина могла быть 10,5 метров, тогда как палуба имела лишь 6,5 м, так что в разрезе флейт напоминал формой грушу. Кроме высокой остойчивости, такая конструкция давала судну еще одно преимущество: в странах Ганзейского союза пошины в портах взимались



Голландские флейты-китобои у Скалистого берега



Ост-индцы времен Вильгельма Оранского

именно по ширине палубы от планшира до планшира! Подобная немудрящая хитрость давала рачительным голландцам немалую экономию.

Флейт имел три высокие мачты (высотой превышающие длину корабля) с довольно короткими реями и нес три яруса парусов на фок и грот мачтах и латинский парус на бизани. Кроме того, на ней выше латинского ставился еще один прямой парус — крүйсель. Еще два — блинд и бом-блинд — ставились на бушприте. Короткие реи облегчали работу с парусами, что требовало меньше матросов и делало судно легче в управлении. При этом за счет высоты мачт общая площадь парус-

ности не уменьшалась. Вооружение ставилось на верхней палубе и не превышало двадцати легких пушек.

Кроме того, именно на флейте впервые были применены такие новшества, как стеньга — мачтовое древко, позволяющее значительно увеличивать ее длину (теперь мачта составлялась из 2–3 стеньг), а также штурвал для управления рулем, пришедший на смену румпелю.

В отличие от Британии, где, следуя поговорке: «Для флота и виселицы все сгодятся», — в матросы набирали сброд, имевший представления о дисциплине куда меньше, чем на пиратских кораблях, служба в голландском флоте была прекрасно организована и считалась весьма уважаемой. Знаменитый пират и исследователь Уолтер Рейли говорил, что у голландцев кораблей больше, чем у прочих 11 христианских королевств. Матросы на флейте подразделялись на шестерки, на каждую шестерку полагался отдельный котел. Питание на голландском флоте было четырехразовым и вполне качественным.

Имея такой флот и такие экипажи, голландцы прозрачно намекали соседям-англичанам, что британское «владычество на морях» несколько преувеличено. Голландские корабли бороздили дальние моря, доставляя в Европу драгоценные пряности, сандаловое дерево, экзотические сокровища и диковины. Они достигли берегов Японии, в ту пору неприступной цитадели, вовсе не желающей идти на контакт с «длинноносими варварами» — европейцами. Но для голландцев было сделано исключение: в единственном порту жители Нижних земель имели право торговать с кущами страны Восходящего солнца.

Их успехи могли быть еще больше, но от-

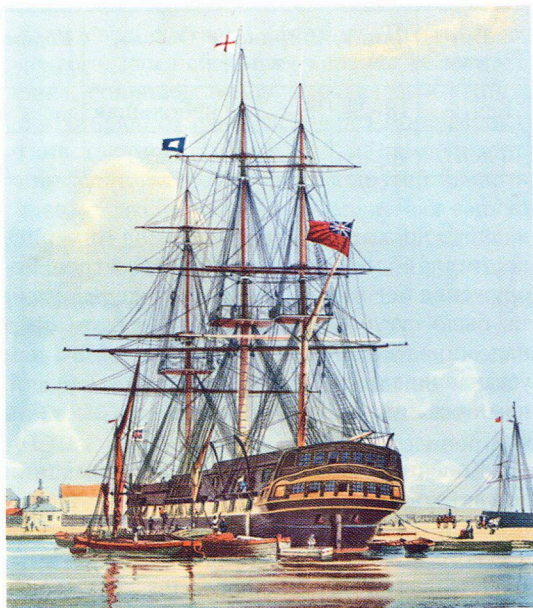
Голландские ост-индцы перед выходом в море



чаянная зависть испанцев и англичан делали свое дело. Быть может, с каждым из них в отдельности голландцы бы и управились. Известно, что, разгромив британский флот, голландский адмирал де Рюейтер поднялся вверх по Темзе и бомбардировал Лондон. Но силы были неравны, особенно, если принять во внимание многолетнее тяжелое противостояние с Испанией. Торговой республике пришлось, скрепя сердце, подписать с Англией договор, значительно ограничивающий свободу голландского мореплавания и торговли.

Но и в самой Англии не думали почивать на лаврах. Еще до того, как объединенными усилиями недавних злейших врагов удалось поставить «зарвавшуюся» соседку на место, 24 сентября 1599 года в Лондоне собрались 57 джентльменов, которым, хоть они того и не подозревали, довелось сыграть решающую роль не только в заморской торговле, но и в международной политике. Последствия той встречи дают о себе знать и по сей день. Результатом памятного заседания было создание Британской Ост-Индской компании. Именно с нее начинается активная колонизаторская деятельность транскорпораций и подчинение внешней политики государств выгоде кучки акционеров.

Но именно Ост-Индской компании флоты мира были обязаны появлением нового судна, которое так и называли «ост-индец», или «индиец». Его можно считать продолжением



Ост-индец «Оттор» в доке Ост-индской компании 25 сентября 1839 г.

развития флейта, хотя этот потомок «короля морей» имел ряд существенных отличий. Во-первых, с полубака исчезла надстройка «галлеон», а полуют стал много ниже. Во-вторых, мачты и бушприт несли максимальное количество парусов (абсолютный рекорд — 63 паруса).

Выросли также и размеры — обширная торговля требовала более вместительных кораблей. Теперь индиец мог брать на борт до 700 тонн. Первоначально на нем было две

Ост-индцы в устье Темзы, возвратившиеся из далекого плавания



Тип судна	Длина, м	Ширина, м	Осадка, м	Водоизмещение, т	Число мачт	Вооружение	Численность команды
Кеч	18–24	5–6,3	небольшая	150	2	8–12 пушек	—
Флейт	40	До 7	Около 3	350–400	3	20 легких пушек	60–70

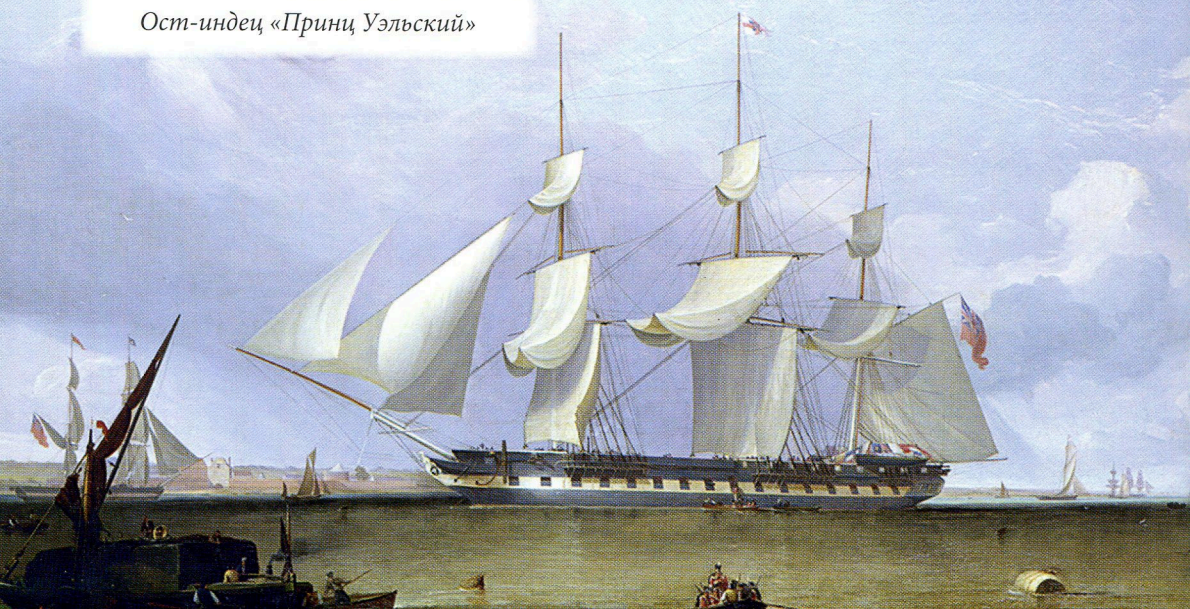
палубы, но затем стало три. Длина индийцев достигала 65 метров, ширина — 16 метров. Вооружение ост-индца, как и вооружение флейта, было сугубо оборонительным, хотя он и напоминал крупный боевой корабль. На нем устанавливали от 25 до 35 канонад — орудий, позволяющих вести исключительно ближний бой.

Конечно, суда Ост-Индской компании всегда ходили большими караванами под охраной боевых кораблей британского королевского флота. Однако рачительные купцы, экономившие на всем, вовсе не желали вкладывать деньги на дорогостоящие орудия, чтобы превратить судно в самостоятельную боевую единицу. Вместо этого они придумали рисовать на бортах пушечные порты, надеясь, что грозный внешний вид и английский флаг отпугнет морских разбойников. Трудно сказать, как отреагировали пираты на подобные живописные ухищрения, но обычай такой раскраски жив по сей день. Его можно увидеть на современных парусниках, уже нарочь лишенных бортовой артиллерии.

Экипаж состоял примерно из 180 человек, — маловато, чтобы противостоять серьезному абордажу, но он включал отряды частной армии Ост-Индской компании. Эти наемные формирования, комплектуемые из обученных английских солдат и офицеров (достойное продолжение карьеры для отставников), фактически проводили колонизаторскую политику в Индии, на островах Тихого океана — везде, где только сумело укрепиться это «джентльменское сообщество».

Поскольку Ост-Индская торговля приносила баснословные прибыли не только акционерам компании, но и Британии, поддержка ее монаршими особами и парламентом надолго сделалась стержнем Британской политики. Парусники-индийцы царили на морях большую часть XVII и XVIII век, но при всех своих несомненных достоинствах имели весьма неприятный для торговли недостаток — они были слишком тихоходны, и потому, когда на балтиморских верфях Америки сошли со стапелей первые клипера, прежние кумиры были обречены.

Ост-индец «Принц Уэльский»



Страны за горизонтом

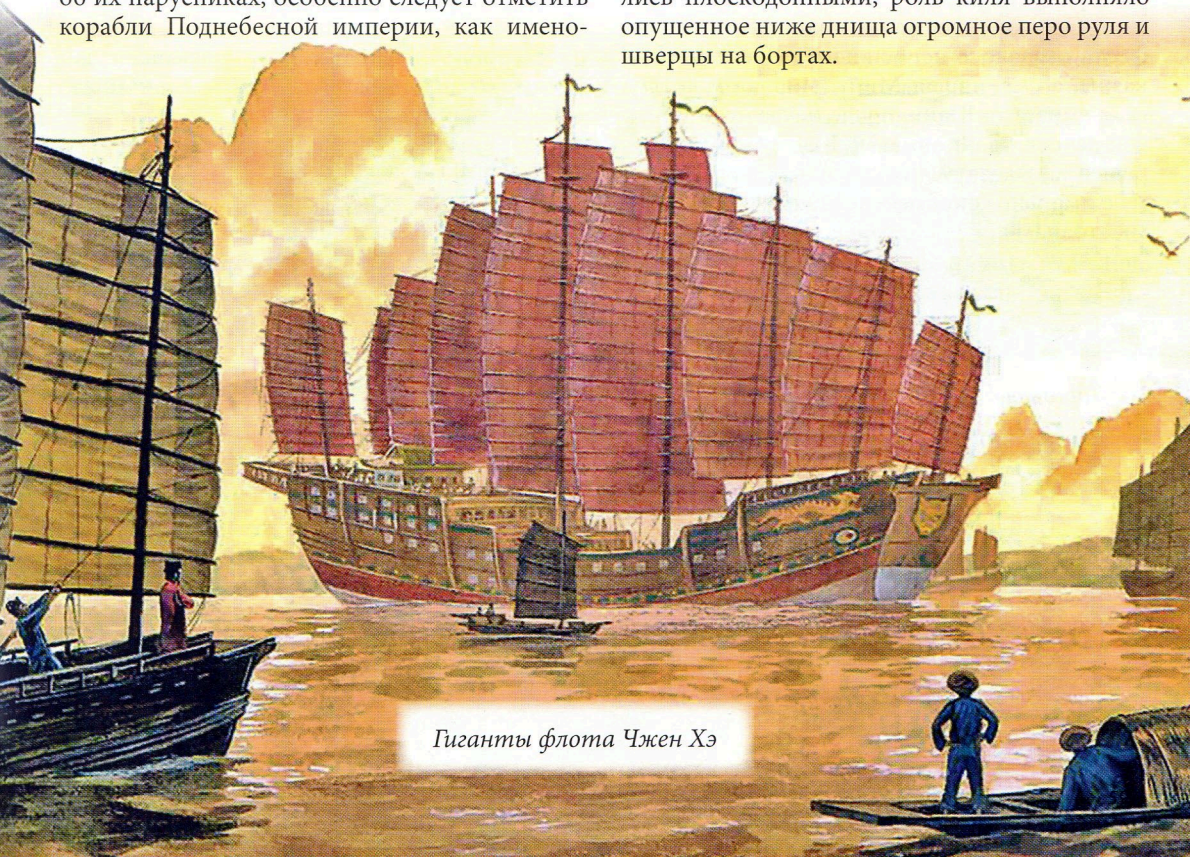
Неутолимая жажда прибыли гнала европейцев все дальше от родных домов. Теперь речь уже не шла о простой торговле или налетах на побережья далеких неизведанных стран. Охотники за восточными пряностями и заморскими диковинами сообразили, что лучше всего попытаться захватить эти восхитительно богатые земли. Мнение местного населения о подобных планах европейцами, конечно, в расчет не принималось.

Да и как можно принимать в расчет мнение людей, о существовании которых ни словом не сказано в Библии: возможно, это вовсе и не люди, а лишь человекоподобные существа, может быть, даже порождения демонов?! Конечно, аборигены благословенных земель с таким подходом никогда бы не согласились. Но у ревнителей «крестового похода за моря» было несомненное превосходство в артиллерии.

Между тем, не все жители далеких земель были теми дикарями, какими их старались представить европейцы. В первую очередь это касалось представителей древних цивилизаций — Китая и Японии. Если говорить об их парусниках, особенно следует отметить корабли Поднебесной империи, как именно

вали свою державу китайцы. Почти за век до того, как небольшая каракка «Санта Мария», сопровождаемая каравеллами «Пинта» и «Нинья», отправилась через море Мрака к таинственной стране Катай, из самой этой таинственной страны одна за другой были посланы 7 экспедиций, возглавляемых внуком Чжэн Хэ. Корабли направлялись в Индийский океан, Персидский залив, доходили до Африки, наглядно демонстрируя всем и каждому могущество далекой империи.

Историки спорят о численном составе флота, но минимальное количество судов — 250, то есть на 90 вымпелов больше, чем в Непобедимой армаде. Но не это главное. В состав флота входили от 62 до 64 так называемых кораблей-сокровищниц, рядом с которыми известная на весь мир «Санта Мария» смотрелась бы мелким портовым суденышком. Размеры этих гигантов даже и сегодня поражают воображение. Длина их колеблется по разным оценкам от 117 до 164 метров и ширина от 48 до 67 метров. Осадка, вероятно, приближалась к 7–7,5 метрам. Корабль нес 9 мачт с 12 парусами из циновки, однако мачты располагались не по оси корабля, а по трем диагоналям. При этом корабли строились плоскодонными, роль киля выполняло опущенное ниже днища огромное перо руля и шверцы на бортах.



Гиганты флота Чжэн Хэ

При этом в китайских гигантах применялось чрезвычайно прогрессивное новшество, появившееся в европейском флоте только пять с лишним веков спустя — корабельные переборки, разделявшие корпус на ряд изолированных друг от друга помещений, что многократно увеличивало живучесть судна в случае повреждения борта.

Долгое время ученые не могли прийти к единому мнению: является история о столь гигантских кораблях правдой, или вымыслом. Но не так давно в районе верфей китайского города Нанкин, где когда-то были построены парусные монстры, обнаружился 11-метровый брус оси руля. По расчетам китайского археолога Чжоу Шида, подобная ось должна была ставиться на корабль длиной в 149–166 метров. Причем, стоит отметить, что перо руля использовалось китайцами за 15 веков до появления его у европейцев.

В 20-е годы XV века, в пору наибольшего расцвета эпохи Мин, Поднебесная располагала 250 такими кораблями, а также четырьмя сотнями боевых 60-метровых джонок и 1350 речными боевыми кораблями и мелкими патрульными судами. К этому следует добавить множество грузовых парусников для перевозки зерна, лошадей и прочего имущества армии. Однако содержание такого гигантского флота оказалось непосильным бременем для казны, а сменившая Мин пришедшая монгольская династия Юань, после неудачных попыток завоевать Японию, к 1433 году приняла решение отказаться от внешней экспансии и максимально сократить контакты с остальными странами.

Именно в этом состоянии Китай и застали гвай ло (длинноносые варвары). Конечно, европейцам было странно видеть непонятные плавучие сооружения, начисто игнорирующие каноны европейского судостроения. Однако скоропалительные выводы испанцев и португальцев никоим образом не умаляют достижений местных судостроителей.

Китайские джонки, и правда, выглядели необычно. Корма была точно срезана («северный» подвид имел на корме изрядных размеров балкон), носовая часть усилена множеством шипов. Джонки обычно ходили из Желтого моря в Китайское, а ветер, постоянный муссон, в этом районе всегда дул в левый борт. Это подтолкнуло китайцев особым образом размещать мачты. В среднем на джонке их было 5, причем 2 главные располагались на оси корабля, еще 3 были сдвинуты к левому борту. Такое устройство позволяло максимально использовать постоянные ветры и достигать скорости в 15 узлов, считавшейся в ту пору в Европе почти нереальной. «Южный» тип джонки имел меньшие размеры, 3 мачты и сильно закругленный корпус. Всего в Китае насчитывалось около ста разновидностей этих кораблей.

Собственный тип джонки имелся и у соседней Японии — страны Восходящего Солнца. У европейцев этот корабль вызывал недоумение с первого взгляда. В нем можно было усмотреть черты галеона (высокий полубак и полуют), арабского дао (косой форштвень) и

Торговая джонка



закругленную корму южной китайской джонки. В довершение всего форштевень этого корабля обычно заканчивался резной драконой головой, как у нормандского драккара. Джонки отличались друг от друга размерами и корабельной архитектурой, обнаруживающей следы влияния других народов — китайцев, арабов, малайцев.

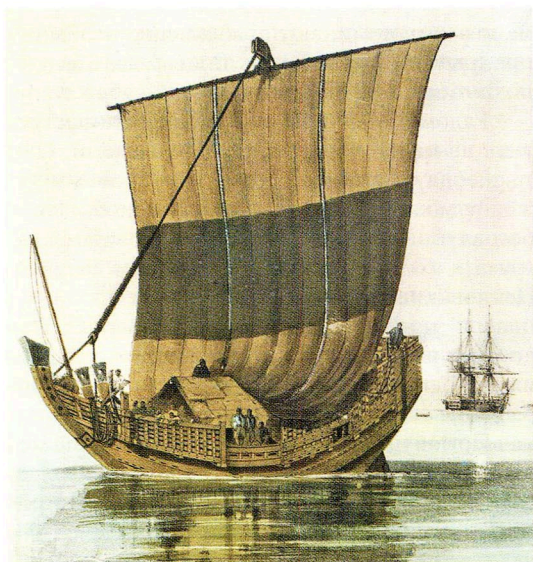
Обычно на японской джонке ставились 3 мачты, причем размеры их уменьшались в сторону носа таким образом, чтобы ни один парус не отнимал ветер у другого, особенно при боковом ветре. Как и на европейских кораблях, рея подвешивалась к мачте симметрично, в то время как у китайцев — сдвигалась на одну треть. Японские джонки имели низкий борт, и руль на них устанавливался в своеобразном колодце, через который в бурную погоду на корабль поступала вода, что сильно уменьшало его мореходность.

Однако эти корабли и не предназначались для дальних походов и в первую очередь использовались в прибрежных водах (хотя порой доходили до Кореи), что, впрочем, не мешало японским пиратам наводить ужас на всех, плавающих в водах Желтого и Китайского морей.

С появлением в Китае и Японии огнестрельного оружия и артиллерии, они стали использоваться и на кораблях, однако самым популярным видом морского боя здесь по-прежнему оставался абордаж. Планируя напасть на Корею, японцы хотели заручиться поддержкой двух чужестранных галеонов, но португальцы, с которыми велись переговоры, не пожелали вмешиваться в местную войну. Вероятно, это был мудрый выбор. Сложилось дело по иному, истории было бы известно, кто кого поборет: галеон или корейский броненосец, кобуксон — «корабль-черепаха».

Один вид этого странного сооружения мог отбить у всякого желающего охоту лезть на рожон, во всяком случае на абордаж. Двухмачтовое парусно-гребное судно имело прямоугольную форму и было украшено огромной скульптурной головой дракона, через которую велся оружейный огонь. Сверху вся палуба была надежно перекрыта шипастыми щитами, что надежно защищало от нежелательного вторжения.

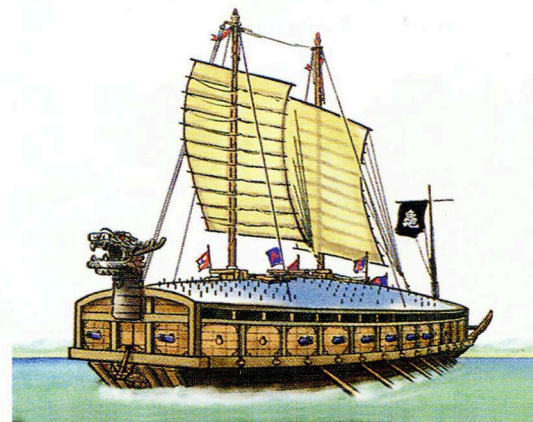
Размер таких кораблей разнился от 15 до 35 метров в длину, имел ширину примерно в 2,5–3 раза меньше длины. Гребцы размещались на нижней палубе. На верхней распо-



Японская джонка

лагались орудия и экипаж — 125 матросов. Сверху находилась башенка — капитанский мостик, он же наблюдательный пункт. В течение XVI века кобуксоны претерпели ряд изменений под влиянием адмирала Ли Сунсина: более обтекаемый корпус, скрытые шипы на бортах, орудия, стреляющие железными зажигательными стрелами, и т. д. На их счету множество побед над японцами. Однако время не пощадило и эти плавучие громады.

Сравнительно неподалеку плавала в давние времена, плавает и сегодня неприязнительная, однако весьма функциональная индийская бателла. Это легкое суденышко имеет 2 наклоненные вперед мачты, несущие прямые и трапециевидные арабские паруса. Еще один косой парус крепится на бушприте. Кор-



Корейский кобуксон — «корабль-черепаха»

ма и нос напоминают арабские, груз обычно прикрывается навесом, и лишь совсем недавно бателлы начали строиться с палубой.

Рядом с ними и по сию пору можно встретить не менее древние корабли — дони. Они также двухмачтовые, хотя парусное вооружение может быть разным. Такие небольшие беспалубные кораблики брали до 100 тонн груза и ходили между Цейлоном и Индией. Цейлонские дони имели дополнительный поплавков, превращавший их в катамаран. Подобно новгородским ладьям, нос и корму они имели одинаковые, что позволяло им разворачиваться, практически не маневрируя.

Пожалуй, именно с ними европейские мореплаватели, открывшие Вост-Индию, могли спутать легкие суденышки индейцев — пироги. Те могли иметь аналогичные поплавки или даже два соединенных корпуса. Но это были суда совершенно разных видов. Если дони строились из досок, связанных между собой пучками пальмовых волокон и укрепленных поперечными балками, выходящими за борта, то пироги были типичными моноцилонами, то есть делались из единого бревна.

Обычно пирога несла две мачты, могла управляться экипажем из трех человек — один у руля и двое на парусах. При этом они брали на борт 30 воинов или равноценный по весу груз. Считается, что само название «пирога» имеет неустановленные индейские корни, но есть версия, что это имя происходит от греческого «peri» — через, и латинского «aqua» или испанского «agua» — вода. То есть судно

для переходов через воду. Если вспомнить, что пирога в первую очередь предназначалась для движения между островами, то сегодня остается лишь догадываться, получила ли она такое название в самом начале европейской колонизации, да так, что оно вытеснило оригинальное, или это произошло на много веков раньше, при неизвестных нам контактах европейцев с аборигенами.

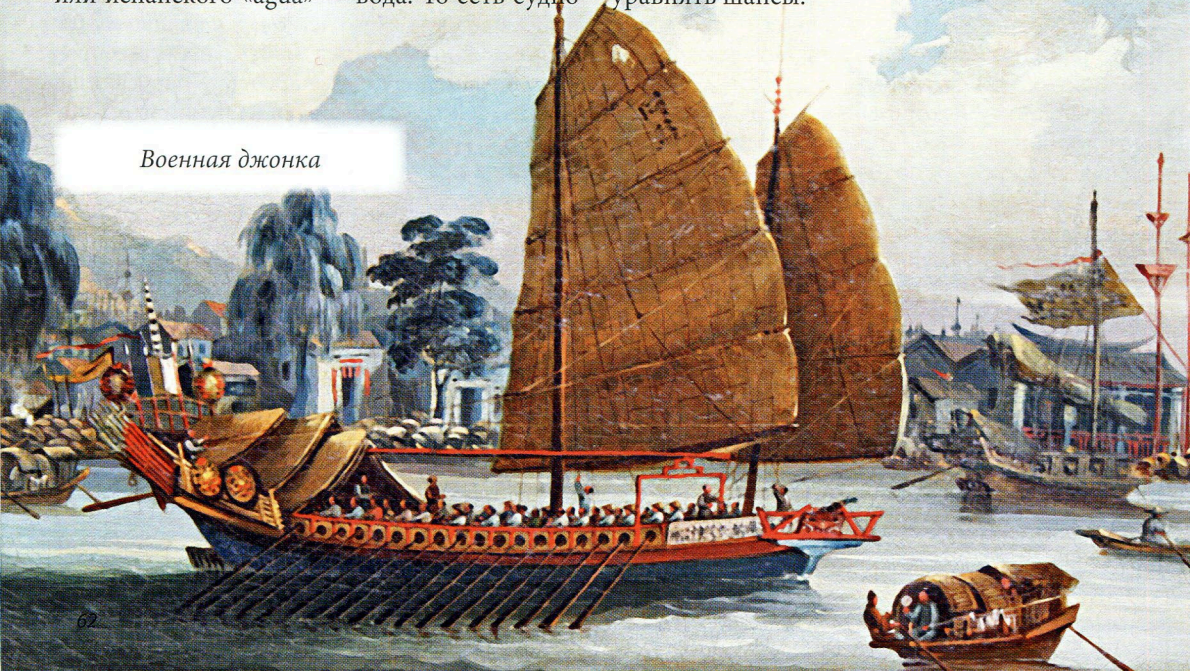
Еще одним местным парусником может считаться бразильская жангада. Собственно говоря, это бальсовый плот с одной мачтой, несущей косою парус, небольшой хижиной из камыша или соломы и парой-тройкой лавок для экипажа. Управлялся такой плот рулевым веслом, но поскольку бальсовая древесина очень легкая, то он оснащался выдвижным килем, увеличивающим мореходность жангады. На небольших плотах местные индейцы и по сей день уходят в море на десятки километров.

На большой жангаде, получившей свое имя в честь местного божества Кон-Тики, знаменитый исследователь Тур Хейердал в 1947 году пересек Тихий океан. Бальсовый плот доказал свои превосходные мореходные качества.

Конечно, никакие достижения, в том числе и в судостроении, не могли заставить европейцев признать, что аборигены далеких земель во всем равны им.

Но маршруты золотых караванов все более обрастали энергичными людьми, которые готовы были попытаться с оружием в руках уравнять шансы.

Военная джонка



Разбойники с большой морской дороги

Мысль о том, что где-то далеко в море к чужим берегам идут корабли, полные бесценных сокровищ, невыносимо жгла умы великого множества молодых и энергичных людей, порою совсем нищих, порою вполне состоятельных, а иногда и аристократов. Казалось бы, многопушечные галеоны могли дать отпор любому противнику, да и ост-индцы, сопровождаемые боевыми кораблями, — не легкая добыча. На долю охотников за чужим добром остаются лишь случайные купеческие посудины, от которых порою неприятностей больше, чем выручки. Однако ни размеры, ни обилие пушек не могли спасти корабли от людей, которых, вопреки законам физики, притягивало золото. Они нападали на маленьких утлых суденышках и в абордажной схватке захватывали огромные корабли по праву сильного.

Время прибавило к списку профессий этих людей новые термины: флибустьеры (свободные охотники), приватиры (так называли английских пиратов, приватизировавших встречные корабли), флекселинги (голландские пираты), буканьеры (кипучая смесь из потомков европейских колонизаторов и коренных жителей островов Карибского моря), каперы (франц. корсары) — пираты, имевшие патент на свое занятие от коронованных особ. Все они были заняты одним и

*Захват пиратским кораблем
торгового судна в открытом море*

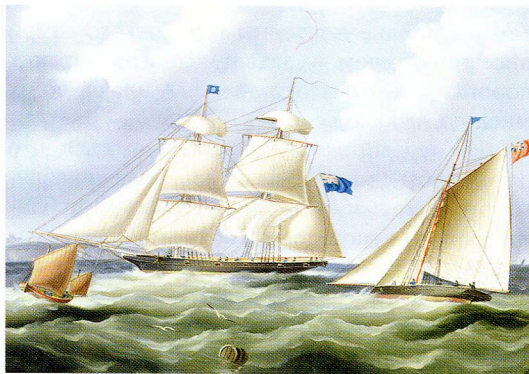
тем же вполне почтенным, вплоть до самой виселицы, делом — захватывали на морских дорогах все, что плохо лежит. А плохо, по их мнению, лежало все.

На первый взгляд может показаться, что для борьбы с мощными и сильными кораблями будущие любимцы романтической публики должны использовать крупные боевые парусники, способные подавить врага в артиллерийской дуэли. Если верить фильмам, так оно и было, но на самом деле подобные случаи настолько редки, что могут считаться исключением из правил. Большой корабль — это сотни матросов, тонны пороха, воды, продуктов, а если вдруг удача отвернется и добыча окажется мизерной, то это также сотни весьма решительных и хорошо вооруженных людей, крайнее недовольных своим капитаном.

Даже если речь шла о настоящих гениях в своем деле, вроде Генри Моргана или Мишеля де Граммона, их корабли уступали в размерах боевым единицам того же класса, стоящим на вооружении европейских флотов. При этом они имели меньшую осадку, что при одинаковой парусности давало им выигрыш в скорости. Вооружение таких «флагманских» кораблей пиратских флотилий достигало 40 орудий (по 14 на борт 28-фунтовых пушек на орудийной палубе и 12 легких, 6-фунтовых на баке и шканцах, предназначенных для картечного огня при абордаже). Запаса продовольствия на таком корабле хватало на два — два с половиной месяца, что и определяло продолжительность «охоты». Численность экипажа доходила до 400 человек.

Обычно пиратские корабли были куда меньших размеров, с водоизмещением от 200 до 300 тонн, вооружением 20–30 орудий, по





Бриг британского королевского флота выходит из Дувра

большей мере, легких и экипажем от 200 до 300 человек. Изрядная часть при этом приходилась на бордажную команду. В принципе, в такой схватке могли участвовать все, вплоть до кока и судового писаря, но, если дело того не требовало, специалисты оставались на борту.

Кроме того, пиратские корабли всегда имели весла, что позволяло им ходить даже в полный штиль. Если парусное вооружение флагманов чаще было прямым, то прочие в основном несли смешанную или косую оснастку. В большинстве своем это были бриги,

бригантины и шхуны — быстроходные, маневренные, способные ходить по мелководью, и, главное, издали не воспринимаемые как реальная угроза. Этот фактор был чрезвычайно важен, ибо условия у свободных охотников и их добычи изначально не предполагали равенства. Испанский галеон мог без малейших колебаний поджечь и пустить на дно какого-нибудь подвернувшегося под бортовой залп капера, в то время как тому сжигать или топить противника было вовсе ни к чему — и сам корабль, и его груз стоили денег.

Такое несоответствие устремлений порождало у джентльменов удачу незаурядную изобретательность, которая, наряду с отчаянной храбростью и отточенным боевым искусством, долгое время дарила им победы.

Так, скажем, известный корсар, первый капитан североамериканских Соединенных Штатов, контр-адмирал русского флота Джон Пол Джонс использовал следующий маневр. На своем невзрачном шлюпе вполне купеческого вида он шел встречным курсом к английскому фрегату, при этом его сигнальщик подавал какие-то отчаянные, но бессвязные сигналы, и сам он, размахивая руками, что-то орал с капитанского мостика, стремясь привлечь внимание. Но, поскольку судно шло с наветренной стороны, слова уносились вдаль. Когда же корабли сходились достаточно близ-



Британский приватир

ко, а командир с вахтенным офицером стояли у борта, пытаясь сообразить, что происходит, Джон Пол Джонс командовал залп. Его пушки сметали картечью все живое с палубы, им вторили ружья, а дальше абордажная команда обрушивалась на противника, довершая захват.

Конечно, были и другие способы, однако все они сводились к одному — сблизиться и атаковать. Каковы же были столь любимые пиратами легкие корабли? Прежде всего необходимо упомянуть бриг и бригантину. Хотя бы потому, что само название «бригантина» в те времена воспринималось недвусмысленно (бригандами именовали разбойников, чаще всего наемников, оставшихся без дела). Быть может это не совсем так, и оно имеет более глубокие корни. Дело в том, что само по себе слово «бриги» — наименование весьма непоседливого и агрессивного племени, по иронии судьбы, обитавшего в той самой славившейся пиратами Иллирии (нынешние Далматинские острова прежде именовались Бригеидскими), в том самом месте, где прежде жил народ либурнов. Так что два этих корабля — земляки, и характеры их во многом схожи. До сих пор ведутся споры, является ли бригантина маленьким бригом, или это самостоятельный вид судна.

И бриг, и бригантина имели 2 мачты, хотя парусное вооружение их несколько различалось. Классический бриг нес прямые паруса в три яруса на грот- и бизань-мачтах, плюс к этому гафельные паруса на них же (иногда сам такой парус называют бригантиной). Со временем эти корабли переключались из пиратских эскадр в военные флоты, водоиз-

мещение их увеличилось до 600 тонн, а парусное вооружение варьировалось. Так, скажем, бриг, не имевший гафельного паруса на грот-мачте, весьма популярный в Северном море и на Балтике, именовался шнявой. На военной службе бриг в основном использовался для ведения разведки или в качестве посыльного судна. На борту его устанавливались 12–24 орудия малых калибров. Но даже при этом вооружении скорость и маневренность брига делала его отличным бойцом.

Во время Русско-турецкой войны 20-пушечный бриг «Меркурий» сцепился в артиллерийской дуэли с двумя османскими линейными кораблями, более чем десятикратно превосходившими русский боевой кораблик по количеству пушек и неизмеримо — по весу бортового залпа. В ходе упорной схватки «Меркурий» заставил оба турецких гиганта выйти из боя.

Считается, что бриг и бригантина появились в XVIII веке, однако это заблуждение. В воспоминаниях первого историка Нового Света Бартоломе де Лас Касаса (1484–1566) бриги и бригантины упоминаются с завидной регулярностью, причем, примерно в таких выражениях: «5 кораблей и 1 бриг», «суда и бриги» и т. п. Судя по описаниям, тот бриг напоминал очень легкую каравеллу, мог быть построен на месте из подручного леса и явно обозначался как некое вспомогательное, чуть ли не одноразовое суденышко, которое нет смысла вносить в списки флота. Со временем эти корабли утратили как сходство с каравеллами, так и свою исключительную принадлежность к испанскому флоту.

В отличие от брига, бригантина несла на бизани только косой парус и имела еще более



Бриг «Дружба»



Шхуна «Америка»

легкое артиллерийское вооружение. Поскольку бригантина была небольших размеров и легко могла заходить даже в сравнительно мелководные реки, ее обожали не только пираты, но и контрабандисты. Кроме парусов, на ней имелось до 15 пар весел, что также способствовало универсальности ее применения.

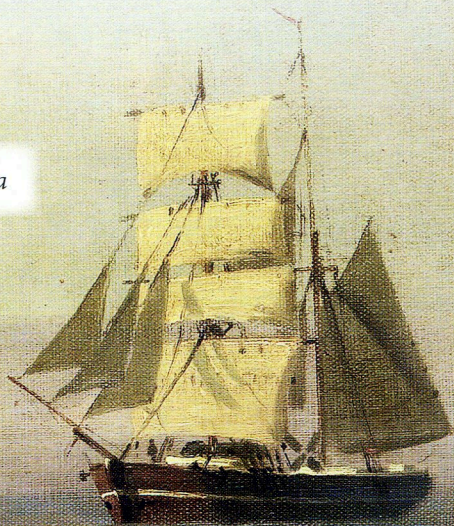
Еще одной любимицей флибустьеров была шхуна. Название этого типа судна в переводе с голландского означало «красотка», и мореходы не преувеличивали. Легкие, изящные шхуны буквально парили над волнами. Эти небольшие корабли имели 2–3 мачты, несущие косые паруса, что позволяло им ходить едва ли не при любом направлении ветра. По типу парусного вооружения шхуны делились на гафельные, бермудские, марсельные и стаксельные. Первоначально конструкция шхуны мало отличалась от брига и бригантини, более того, они породили еще один вид корабля — шхуна-бриг (именно на таком плавал знаменитый пятнадцатилетний капитан Дик Сенд — герой Жюль Верна). Шхуна-бриг по парусному вооружению совершенно

идентична бригантине, и потому их часто считают однотипными. Но это не совсем так. Поскольку этот корабль использовался китобоями, он приобрел ряд отличий. Для него не столь критична скорость, зато очень важна устойчивость: когда имеешь дело с раненым китом, жизненно необходимо иметь устойчивый, крепкий и маневренный корабль. Поэтому шхуна-бриг несколько шире, и корпус ее имеет более округлые, плавные обводы, чем у стремительной бригантини.

Впоследствии шхуны значительно увеличились в размерах и стали одним из любимых кораблей для множества различных целей — от транспортных до прогулочных и гоночных. Представитель этого вида — гигантская 7-мачтовая шхуна «Томас Лоусон» вошла в историю как европейский корабль с наибольшим количеством мачт. Поскольку с их наименованиями выходила путаница, решили называть без лишних изысков: Понедельник, Вторник и т. д. Надо отметить, что экипаж такой громадины состоял всего из 16 человек. Это вообще характерно для данного вида судов, поскольку косые паруса требовали значительно меньшего экипажа.

Другая шхуна, «Америка», может считаться первым классическим парусным гоночным кораблем. В 1851 году, победив в регате вокруг британского острова Уайт, она увековечила свое имя — с той поры завоеванный ею кубок именуется кубком «Америки» и является одной из самых престижных наград у яхтсменов. Ее параметры на долгое время стали «золотым сечением» для легких скоростных кораблей. Высота мачт достигала 24,7

Бригантина



Разбойники с большой морской дороги

Тип судна	Название	Длина, м	Ширина, м	Осадка, м	Водоизмещение, т	Число мачт	Вооружение	Численность команды
Бриг	—	25–32	6,5–7	2,5–3	600	2	12–24 пушки	—
Шхуна	Томас Лоусон	132	15	8,5	5218	7	—	16
Шхуна	Америка	28,5 С буш-притом 38,25	6,86	3,35	170	2–3	—	10

метров, площадь парусов — 489 квадратных метров. Основу конструкции корпуса составлял каркас из пяти сортов древесины. Обшивку выполнили из дуба, а палубу — из сосны. Подводная часть шхуны была обита медными листами. Команда состоял всего из 10 человек.

В заключение необходимо упомянуть еще одних «купцов». Они могли быть похожи на лубые торговые суда любой страны, и внешне казались мало примечательными, но, как бы ни кривились нынешние поборники либерализма, в некотором смысле именно эти корабли определили лицо нынешней Америки. Они везли из Африки в Вест-Индию груз, который насмешливо именовался черной слоновой костью, или черным деревом — африканских рабов.

Из-за своего назначения эти корабли имели ряд конструктивных особенностей, позволявших опытному глазу с первого взгляда опознать работорговцев. На таких судах ставилась перегородка, вроде крепостной стены, делившая палубу на части. Вход из отделения для экипажа в другое, предназначенное для выгула рабов, закрывался железными воротами и имел амбразуры для легких орудий, чтобы при случае утихомирить бунтующий груз. Правда, чаще всего пушки заряжались сухим горохом, чтобы не испортить товар. Но даже

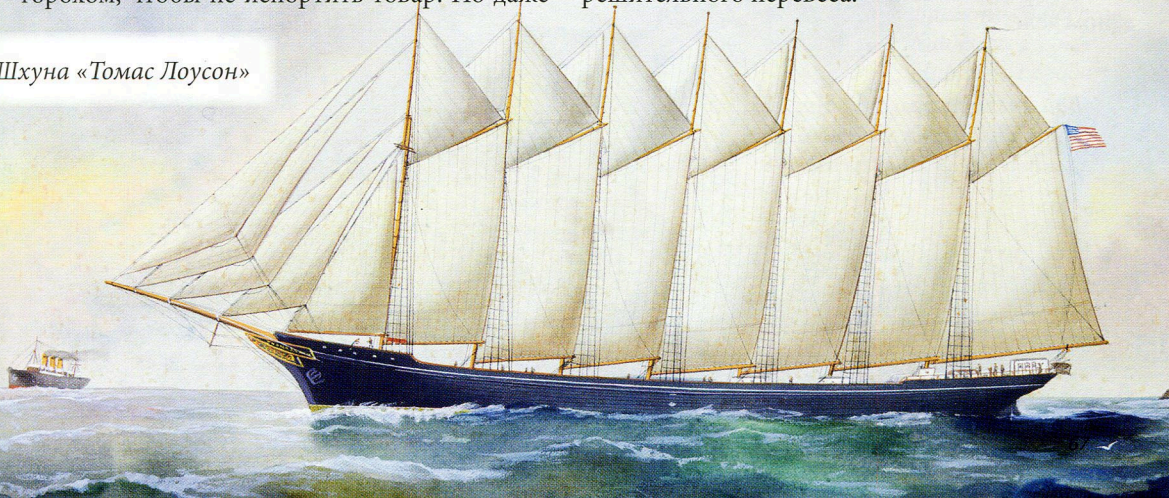
эта мера воздействия наводила ужас. В верхней палубе имелись многочисленные люки, по большей мере закрытые железными решетками. Через них в межпалубное помещение, заполненное рабами, поступал воздух. Чтобы не делать корабль заметно выше однотипных купцов, это пространство было предельно низким, стоять в нем было невозможно, так что «товарные отсеки» были застроены сидячими полками.

И все же корабли получались примерно на одну треть выше, чем их собратья, поскольку помимо самих рабов на борт для них необходимо было взять хоть самый минимум воды и пищи. Кроме того, кораблям, строившимся специально для работорговли, требовалась способность уходить от преследования, и потому, несмотря на внешнюю неказистость, они были отличными ходоками.

Когда все же объединенными усилиями государственных флотов работорговцы были вытеснены из Атлантики, они перебрались на Тихий океан и стали возить в Америку китайцев, искавших за морем лучшей жизни.

Война между преступлением и законом продолжалась, и продолжается по сей день, меняя конструкции и вооружение кораблей, но по-прежнему не давая ни одной из сторон решительного перевеса.

Шхуна «Томас Лоусон»



Дипломатия фрегатов

Разгул пиратства и работорговли, охвативший Атлантику, Тихий и Индийский океаны, заставил задуматься о корабле, способном действовать как автономно, так и в составе эскадр, как сопровождать торговые караваны, так и преследовать морских разбойников. Он виделся достаточно мощно оснащённым артиллерией, с сильной абордажной командой (отрядом морской пехоты) на борту. От такого корабля требовалось множество, казалось бы, несовместимых качеств: он должен был иметь солидные размеры и при этом легко развивать высокую скорость, обладать хорошей мореходностью, и в то же время способностью подходить близко к берегу, чтобы поддержать высадку десанта огнём своей артиллерии. Вместе с тем, чего особенно настойчиво добились адмиралтейства, он должен был долгое время оставаться в море без захода в порты, неустанно патрулируя основные караванные пути. Его мощь должна была стать как весомым дипломатическим козырем в политических играх, так и аргументом сдерживания в руках великих держав.

И в свой час такой универсальный корабль появился. Его рождение было долгим и мучительным, но открыло новую эру в кораблестроении.

С огромной неохотой европейские корабли, наконец, начали делиться друг с другом своими знаниями. В 1559 году в Париже вышла книга Пьера де Медина «Искусство навигации», затем Джон Дейвис в Лондоне издал «Секреты моряков», в 1616 португалец Мануэль Фернандиш — «Книгу о строительстве судов», а в 1629 в Ульме вышла книга Йозефа Футтенбаха «Судовая архитектура». Все они стали классикой судостроения, на три столетия определив тенденции в этом многотрудном деле.

*Бой английского фрегата «Клайд»
с французским фрегатом
«Весталь» 20 августа 1799 г.*

В XVII веке строительство кораблей становится частью государственной политики Англии и Франции. К этому моменту великие державы уже пришли к пониманию одного из основных геополитических принципов: кто владеет морем — тот владеет миром. С подачи инициатора французской военно-морской программы кардинала Ришелье, французская академия, созданная им, назначила высокую ежегодную премию за лучший проект корабля. Естественно, при таком поощрении точные науки в судостроении окончательно пришли на смену художественному наитию. Да и в навигации все больше внимания уделялось использованию накопленных веками знаний. Моряков обучали применению теории на практике, хотя, конечно, путь от юнги до шкипера, пройденный на палубе корабля, тоже играл немалую роль. Усовершенствование старых и создание новых приборов дало невиданный толчок картографии, позволяя довольно точно определять свое местоположение в бескрайнем море, вычислять скорость ветра и судна.

Опыт плавания обобщался в первых лодциях. Мир становился все менее таинственным, все более предсказуемым. Именно в эту пору и появилось едва ли не самое совершенное парусное судно своего времени — от



второй половины XVII до первой половины XIX века — фрегат. Как это часто бывает, он был великолепным потомком довольно неказистого предка, именовавшегося кат (то есть, кот) или гат — голландца норвежского происхождения. Это было довольно крупное плоскодонное судно с тремя мачтами, скуластое и неторопливое, длиной примерно в 35 метров. Северная прародина наложила на морского трудягу неизгладимый отпечаток, обеспечив ему способность уверенно чувствовать себя в суровых погодных условиях, стойко переносить шторма и длительную непогоду. Эти важнейшие качества обусловили решение Джеймса Кука, выбравшего гаты (часто их ошибочно называют барками) «Эдвенчер» и «Индевор» для своих экспедиций.

Новое судно именовалось «фри-гат», то есть гат, предназначенный для свободного, автономного плавания (впрочем, есть версия, что название происходит от латинского глагола *fregi* — то есть ломать, сокрушать). Считается, что фрегат — изобретение французов, хотя англичане с этим не согласны и приводят в пример свой 32-пушечный корабль «Констант Уорвик», спущенный на воду в 1646 году. Но, поскольку и он был создан по образцу судов фламандских корсаров (находившихся в ту пору под французской короной), то их притязания не вполне обоснованы.

Массовое строительство этих кораблей — заслуга еще одного персонажа романов Дюма — Жана-Багиста Кольбера, министра финансов при короле Франции Людовике XIV. Именно он поставил задачу создать



Английский 38 пушечный фрегат «Помона»

парусник менее громоздкий, чем линейные корабли, составлявшие в ту пору основу всех европейских флотов, и в то же время достаточно мощный, чтобы вести самостоятельные боевые действия в открытом море. Получившееся судно в полтора, а со временем, и в два раза превосходило размерами неприхотливого предка. К 1683 году усилиями Кольбера флот насчитывал уже 117 фрегатов. К концу жизни этого министра французы, имевшие в момент его вступления в должность всего 20 боевых кораблей, по большей части, галер стали настоящими законодателями мод в военном судостроении.

Размеры фрегатов очень различались. Для сравнения, фрегат «Штандарт», построенный



Бой английского и американского фрегатов у берегов Мадейры 25 октября 1812 года

императором Петром I, имел водоизмещение 220 тонн, а знаменитый американский фрегат «Констигьюшен», построенный в начале XIX века и до сих пор выходящий в море, — 2200 тонн. Огневое вооружение этих судов стало настолько серьезным, что для подавляющего большинства кораблей поединки с фрегатом мог обернуться фатальным разгромом.

Надо сказать, что именно фрегаты составили основу молодого американского флота, как наиболее универсальные корабли. Часто их борты строились из особо прочного белого дуба толщиной более полуметра. Они были столь прочны, что вражеские ядра попросту отскакивали от них, не причиняя вреда.

В самом начале истории фрегатов орудия ставились только на шканцах у фальшбортов, но очень скоро для них начали строить отдельную орудийную палубу (дек). Поскольку орудия на верхней палубе остались на своих местах, то корабль получался двухдечным. В XVII веке фрегат обычно нес от 20 до 40 пушек, в XVIII количество их увеличилось до 60, в XIX несколько сократилось до 44–54, но это были уже совсем другие орудия, так что суммарный вес бортового залпа и его эффективность увеличились.

В отличие от прежних европейских парусников, на которых был мало чем отличался от каторжного, ибо считалось, что флот — прибежище порочных и приют неудачников, размеры фрегата позволили значительно улучшить условия жизни, во всяком случае, для господ офицеров. В кают-компаниях появились белые скатерти и хрусталь, музыкальные инструменты, включая рояль или фисгармонию. На стенах порою висе-

ли картины с изображением морских баталий, иногда творения собственных мастеров, имелась библиотека и различные игры, в том числе карты и кости. К слову сказать, на пиратских кораблях они были запрещены. Конечно, жизнь простых матросов была много тяжелее, но у каждого из них теперь имелась собственная койка в кубрике, зачастую подвесная, вроде гамака. Не ахти, какая роскошь, но, если учесть, что прежде количество мест было на вахту меньше, чем количество матросов, надо признать, что это был значительный шаг вперед. На фрегатах XIX века, например на знаменитой «Палладе», такие койки днем скатывались и крепились у борта в качестве дополнительной защиты от пуль в случае абордажа.

Жизнь на борту была строго регламентирована. За храбрость, рвение и иные заслуги матрос вознаграждался лишней чаркой рома или звонкой монетой. За проступки его ждало наказание — от лишения дневной порции спиртного до карцера, куда худшего, чем тюремный. Менее тяжелые нарушения карались поркой линьками (узловатыми веревками). Количество ударов могло быть от полдюжины до нескольких дюжин. Бывали случаи, что наказуемого запарывали насмерть. Конечно, такой исход не приветствовался: где в море найдешь замену выбывшему из строя матросу? Во всяком случае, капитан, считавшийся на борту вторым после Бога, был вправе приговорить к смерти обвиненного в преступлении. Методы были далеки от гуманности, но позволяли строго поддерживать дисциплину на флотах.



Бой американского корвета и английского фрегата

Три мачты фрегата несли прямые паруса, при этом бизань имела гафель или латинский парус, что обеспечивало вполне приличную скорость. Если этот корабль не мог на равных гоняться с пиратскими бригантинами, то мощная артиллерия позволяла ему разнести противника на дистанции прямой видимости, оставаясь вне зоны поражения вражеских пушек. На долгое время фрегаты сделались действенным орудием политического воздействия, и демонстративное появление у берегов государства одного или нескольких фрегатов под чужим флагом могло означать готовность начать боевые действия.

Еще одна идея — взять противника живьем — не давала покоя корабелям, породив со временем новый вид судна — уменьшенное подобие фрегата, корвет. При меньшем числе пушек он был изрядно быстроходнее, а это давало шанс догнать и взять на бордаж неугодных пиратов. По своим размерам корветы похожи на ранние фрегаты.

Корвет «Астролябия» из экспедиции Лаперуза имел осадку несколько большую, чем знакомый нам фрегат «Штандарт», и был вооружен 14 легкими 6-фунтовыми пушками. Как и первые фрегаты, корвет нес артиллерию лишь на верхней палубе, при этом количество пушек разных калибров колебалось от 20 до 32. Как говорили, корвет был самым большим из малых и самым малым из больших военных кораблей. Он как и его предок, выполнял функции охотника за пиратами, сторожевого корабля, патрулирующего в прибрежных водах, а также судна, обеспечивающего нерушимость военного присутствия в колониях. Оп-



Английский шлюп «Бигль» у Галапагосских островов. С картины Джона Ченселлора

тимальные соотношения длины, ширины (1 к 4) и парусности делало корвет отличным ходком, весьма популярным в военных флотах европейских государств. Во многом именно это определило второе рождение класса этих боевых кораблей в XX веке.

Современные флоты имеют множество фрегатов и корветов, правда, уже давным-давно не парусных, но сохранивших ряд прежних функций, в частности эскортную и сторожевую. Хотя они больше не занимаются крейсерством, но зато активно используются для охоты на подводные лодки, которые по коварству своих атак вполне сходны с пиратскими судами.

Еще одним младшим родственником фрегата является шлюп. В принципе, под этим

Вооруженный торговый шлюп в гавани Ливерпуля



Тип судна	Название	Длина, м	Ширина, м	Осадка, м	Водоизмещение, т	Число мачт	Вооружение
Фрегат	Штандарт	27,4	7,3	2,7	210	3	—
Фрегат	Констительюшен	62	13,5	6,9	2200	3	—
Корвет	Астролябия	31	8	3,77	380	—	14
Шлюп	Мирный	36,6	9,12	4,6	530	—	—
Шлюп	Восток	39,63	10	4,83	985	—	—
Шлюп	Бигль	27,5	7,5	—	235	—	—

названием в разные эпохи и в разных странах подразумевались корабли всевозможных видов и размеров. Они несли от одной до трех мачт, и время от времени можно прочесть, что жертвы кораблекрушения, выброшенные на берег, построили шлюп из обломков своего корабля.

Немалое распространение получил трехмачтовый шлюп, который зачастую также именовали «слабым», или «легким» фрегатом. Они использовались как в торговых, так и в военных флотах, размером были сходны с корветами, хотя несколько хуже вооружены. Следует заметить, что эти корабли долгое время считались тождественными. То, что во Франции называли корветом, в Англии вполне могли обозначать, как шлюп. Но со временем наметились определенные различия, позволившие отделить, наконец, один вид от другого. Конструктивно шлюп обычно был несколько шире и короче. В военном флоте его использовали для патрульной и посыльной службы, и если бриг порою именуют двухмачтовым фрегатом, то шлюп с полным основанием можно называть трехмачтовым бригом. При этом корветы чаще применялись как эскадренные корабли, в то время как менее быстроходный, но вместительный шлюп больше подходил для автономного плавания.

Несмотря на небольшие габариты, эти корабли внесли немалый вклад в историю географических исследований. Он оказался чрезвычайно удобен для разнообразных экспедиций. Именно к этому классу боевых кораблей принадлежали шлюпы «Мирный» и «Восток» экспедиции Беллинсгаузена и Лазарева, изучавшей побережье Антарктиды. Хорошо известен также британский шлюп «Бигль», на котором совершил кругосветное плавание Чарльз Дарвин.

Около 200 лет фрегаты были важным, иногда сдерживающим фактором мировой политики. Но, как говорят, порой миротворцы способны устроить такую борьбу за мир, что у несогласных не останется даже времени изменить мнение.

Если предок этого корабля именовался кот (гат), то фрегаты по праву можно назвать «тиграми» морских просторов. Если же их сил оказывалось недостаточно, в дело вступали парусные монстры, настоящие «боевые слоны» европейских флотов — линейные корабли.

*Е.Войшвилло, Б.Стародубцев.
«Шлюпы «Восток» и «Мирный»
у берегов Антарктиды»*



Битва гигантов

Испанский король Филипп II, напутствуя командующего Непобедимой армадой, герцога Медина Сидония, писал в 1588 году: «Вы должны помнить, однако, что стремление противников — сражаться на расстоянии, поскольку они имеют преимущество в артиллерии и других огневых средствах, которыми они хорошо снабжены. Мы же стремимся атаковать и сцепиться с противником, и вы должны предпринять все усилия к этому».

Как показала неумолимая практика, король оказался прав. В результате губительного огня бортовой артиллерии сынов туманного Альбиона испанский флот был разгромлен наголову. С этой поры абордаж был оставлен для мелких стычек и пиратов. Великие державы вступали в оживленные дискуссии на поле боя, в том числе морского, полагаясь на мощь пушечного огня. Ощетинившиеся стволами орудий галеоны были прекрасным воплощением «последнего довода королей».

Но в тот момент, когда уже казалось, что они могут безраздельно властвовать на морских просторах, у них обнаружился враг — мелкий, но крайне неприятный. Он именовался брандер. В сущности, это не был какой-то определенный тип судов, обычная старая, дряхлая посудина, до краев загруженная порохом, промасленной ветошью и другими легковоспламеняющимися материалами. Единственной боевой задачей этого неказистого суденышка было добраться до вражеского корабля и, по возможности, врезаться в борт. После чего огнеопасный груз поджигали, и взгляду зрителей, если таковые

имелись, представало одно из самых ужасных зрелищ — пожар в открытом море. У команды брандера теоретически был шанс в суматохе перебраться на шлюпку и скрыться. Сегодня, когда на каждом буксире есть огнетушители, а корабли рангом выше оснащены системами пожаротушения, трудно представить, какую опасность представлял огонь на деревянном паруснике. Бывало, самые грозные, прошедшие шторма и сражения боевые корабли сгорали дотла от опрокинутой свечки. Почти так же опасен был в бою неудачный маневр при попытке увернуться от брандера: такие попытки неоднократно приводили к столкновению обособленно действующих кораблей и полной сумятице посреди сражения.

Чтобы избежать этого, голландский адмирал Михиэл Адрианзон де Руйтер ввел своего флота новый вид боевого построения — в одну линию. Теперь грозные многопушечные корабли вытягивались в кильватерную колонну и расстреливали противника залпами своих мощных орудий. От неприятных гостей такую линию прикрывали фрегаты и корветы, для связи между частями эскадры или несколькими линиями служили бриги, шхуны, бригантины и тому подобные суда. Они же играли роль поводырей-разведчиков, зорко наблюдая за приближением врага, чтобы дать флоту время на подготовку.

Подобная тактика настолько хорошо зарекомендовала себя, что вскоре, в 1610 году, со стапелей английской верфи сошел первый корабль, специально предназначенный для линейного боя. Он назывался «Принц Роял», и долгое время этот корабль оставался не только самым большим во всех европейских флотах, но и эталонным для всех плавучих крепостей. Это было трехдечное судно, несущее на орудийных палубах первоначально



Линейный корабль «Принц Роял» в Дувре



Линейный корабль «Повелитель морей»

55 орудий (корабль дважды перестраивался: первый раз количество пушек было доведено до 70, второй раз — до 92). Впрочем, несмотря на впечатляющий боевой путь этого линейного корабля, «Принц Ройял» был не столько плавучей крепостью, сколько плавучим дворцом, оснащенным множеством пушек.

Дальше — больше. За право спустить на воду самый-самый линейный корабль с непримиримостью, вообще свойственной отношениям Англии и Франции, состязались кардинал Ришелье и Карл I. Шедевр британского кораблестроения «Соверен оф сиз» — «Повелитель морей» — имел три сплошные батарейные палубы и батарею на шканцах. Сначала на нем планировалось установить 90 пушек, но к моменту вступления в состав флота их количество возросло до 126, причем 20 из них стреляли огромными по тем временам 60-фунтовыми ядрами. По своей величине этот гигант XVII века был весьма близок к

линейным кораблям XIX. Но в свое время он считался настоящим левиафаном, истинным морским чудовищем! Пропорции и парусное вооружение «Повелителя морей» стали классическими для этого вида судов. На мачтах королевского флага появилась четвертый ряд прямых парусов, на фок- и грот-мачтах — дополнительные паруса — брамсели.

«Повелитель морей», по примеру галеонов, восхищал окружающих не только своей боевой мощью, но и красотой отделки. Борты его были покрыты тонкой резьбой, а в носовой части красовалась целая скульптурная группа, в центре которой англо-саксонский король Эдгар попирает семь поверженных кельтских вождей. Рядом с ним на укрощенном льве восседал древнеримский купидон.

Борта и корма также были украшены статуями античных героев, кариатидами, драконами, а заодно и знаками зодиака. Вдоль верхней палубы тянулся резной фриз с изображениями пушек, мушкетов и разнообразной артиллерии (оружие и доспехи, сложенные в причудливые композиции). Кормовой фонарь этого линейного корабля был так велик, что в нем помещались 12 человек. Так что королевский флагман вышел на славу.

Правда, матросы, потрясенные роскошью, неодобрительно величали это помпезное воплощение монаршей фантазии «Золотым дьяволом», но Карлу I до поры до времени это только льстило. Позже, когда в результате войны с собственным парламентом король лишился престола, чрезмерные траты на строительство «Повелителя морей» стали одним из пунктов обвинения. И то сказать, на деньги, которые были затрачены казной на одного «Золотого дьявола», можно было построить десять 40-пушечных фрегатов!



Спуск на воду линейного корабля «Ройял Соверен» в Портсмуте

Не утратив своего царственного вида, «Повелитель морей» служил и Оливеру Кромвелю, и вернувшемуся на трон сыну казненного государя. Он ходил в море 58 лет, принимал участие в англо-голландских войнах и бесславно сгорел на стоянке в Чатэме из-за опрокинувшейся свечи.

Его соперник сошел со стапеля несколько раньше, в 1636 году, и назывался «Ла Коронн» — «Корона». Высота грот мачты от киля до клотика (верхняя точка мачты) — 57,6 метра. Общая площадь парусов — около 1000 квадратных метров. Корпус линейного корабля был сделан из дуба. Для изготовления многих деталей использовались искривленные стволы, чтобы при изготовлении не была нарушена структура волокон дерева. На паруснике было всего 72 орудия на трех деках, экипаж насчитывал 604 человека против 800 на «Повелителе морей». Позолоченные кормовые надстройки смотрелись уже неким анахронизмом, наследством ушедших в прошлое галеонов. Вместе с тем, эти суда были подлинными шедеврами деревянного зодчества. Габаритные фонари из десятков стекол в золоченом переплете не имели себе равных по красоте. Диаметр центрального фонаря составлял 2,3 метра. Ряд историков флота считают французского первенца самым прекрасным кораблем прошлого тысячелетия. Естественно, появление у англичан корабля, превосходящего «Ла Коронн» едва ли не по всем показателям, нанесло нестерпимый удар по самолюбию французов. И в 1669 году



Линейный корабль «Ройял Соверен»

на воду был спущен еще один красавец — 104-пушечный «Король-Солнце».

Гонка кораблестроителей продолжалась без остановки с недолгими досадными перерывами на использование линейных кораблей по их прямому назначению — в морских сражениях. Даже если не брать в расчет такие дорогостоящие королевские игрушки, как «Повелитель морей», любой линейный корабль был весьма дорогим удовольствием, и гибель каждого из них ощутимо била по казне.



*Линейный корабль
«Ла Коронн»*



Линейный корабль «Король-Солнце»

Конечно, в негласном состязании кораблей участвовали не только англичане и французы. Голландцы и испанцы старались не отставать. Следует заметить, что потомки конкистадоров значительно меньше занимались украшательством и больше внимания уделяли качеству судов и мощи артиллерии.

Именно испанцы создали самый большой линейный корабль парусной эпохи — «Сан-

тиссима Тринидад» — «Пресвятая Троица». Этот гигант спустили на воду в 1769 году, он прослужил в королевском флоте 35 лет — немалый срок. Корабль был построен в Гаване из кубинского красного дерева, очень дорогого, но чрезвычайно прочного. Толщина его бортов составляла 0,6 метра, что превращало корабль в несокрушимую крепость. Артиллерия была под стать защите. «Сантиссима Тринидад» нес 144 орудия разных калибров на четырех деках! Этот плавающий монстр отличался неповоротливостью, но был мощным козырем в политических играх. Тем не менее даже такая неприступная крепость пала, не устояв перед натиском адмирала Нельсона.

В Трафальгарском сражении «Сантиссима Тринидад» был флагманом франко-испанской эскадры. Восемь британских линейных кораблей одновременно вели огонь по испанцу, но так и не смогли пустить его на дно. Корабль был захвачен абордажем, на борту оказалось 300 убитых и 400 раненых. Но судьба позабылась о его добром имени: шторм, разыгравшийся после сражения, пустил на дно израненное судно, избавив от горькой участи служить врагу. Сейчас копия этого могучего корабля стоит в порту Малаги и доступна для посетителей, способных достойно оценить мощь парусной крепости.

Линейный корабль
«Сантиссима Тринидад»



Позже других в гонку морских гигантов вступили Россия и Османская империя. Свое слово сказала и Швеция.

Конечно, у всех линейных кораблей была некая национальная специфика. Так, скажем, нижний дек у английских судов располагался очень близко к воде, всего в метре, а то и меньше! Правда, это не позволяло вести огонь при волнении на море, зато давало возможность разрушать суда противника залпом главного калибра, поражая их в самом уязвимом месте — у ватерлинии. Англичане и испанцы строили на своих линейных кораблях скругленную корму. Голландцы и французы долгое время предпочитали транцевую, пока не догадались, что скругленная форма обеспечивает лучшую маневренность.

Боевое применение линейных кораблей привело к ряду сколь насущных, столь и неутиешительных выводов.

Во-первых, оказалось, что эти морские гиганты медлительны и тяжело переносят волнение на море. На столь громоздком и тяжелом корабле совершать маневры — сплошное мучение, особенно, если речь идет о едином маневре не одного корабля, а целой линии. С другой стороны, необходимость проводить согласованные действия привела к развитию флажкового семафора, азбуки сигналов флагами расцветивания или фонарями в темное

время. Поскольку такие сигналы были видны издалека, и не только своим, но и врагам, специальные документы, регламентирующие значение подобных команд, передавались капитанам в день отплытия лично флагманом и составляли предмет особой секретности.

Во-вторых, оказалось, что линейный корабль линейному кораблю рознь, и те задачи, с которыми вполне справляется 120-пушечный, 74-пушечный, а тем более еще меньший, выполнить не может. Такое положение дел привело к делению кораблей на ранги, в зависимости от числа пушек. Со стороны все кажется довольно простым:

1 ранг — от 100 и выше;

2 ранг — от 80 до 100;

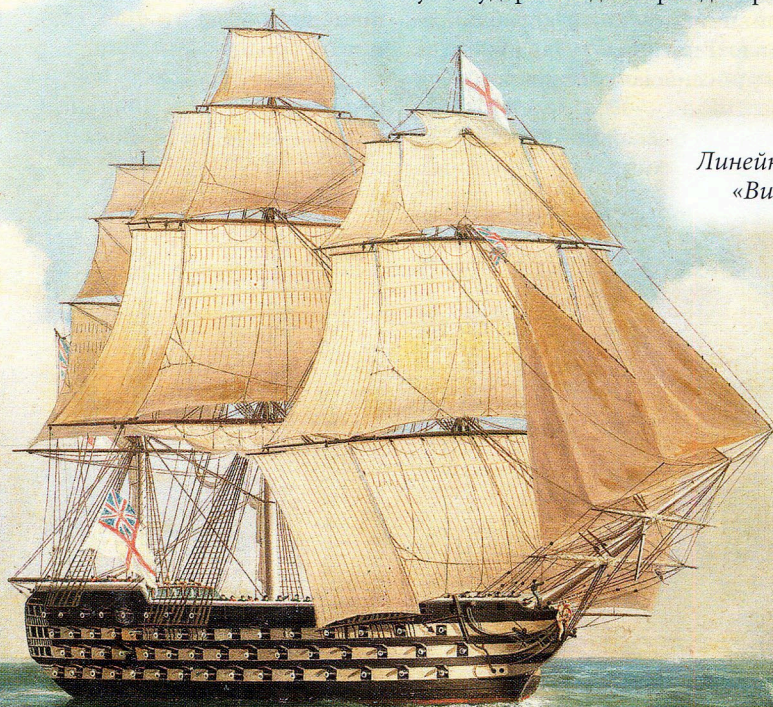
3 ранг — от 66 до 80;

4 ранг — от 54 до 66;

следующим рангом шли фрегаты.

Но техника, в том числе артиллерия, быстро совершенствовалась. Выяснилось, что 66-пушечный корабль более поздней постройки уже 20 лет бороздившего морские просторы.

Несмотря на некоторую путаницу и известные проблемы, линейные корабли продолжали оставаться главной ударной силой всех европейских флотов. Конечно, их старались беречь и без особой нужды не использовать. Само наличие подобного флота у государства до поры до времени служило



*Линейный корабль
«Виктория»*

Тип судна	Название	Длина, м	Ширина, м	Осадка, м	Водоизмещение, т	Вооружение	Численность команды
Линейный корабль	Принц Ройял	35	13	5,5	1200–1432	55–92	—
Линейный корабль	Повелитель морей	53	15,3	Глубина трюма 6,1	1700	90–126	800
Линейный корабль	Ла Коронн	50,7, с бушпритом 70	—	Высота борта до верхней палубы 10,5	2100	72	604
Линейный корабль	Король-Солнце	61	13	6,3	1613	—	830
Линейный корабль	Сантиссима Тринидад	61,44 без бушприта	16,25		1900	144	1200
Линейный корабль	Виктория	56,7	15,2	7,6	—	104	850
Линейный корабль	Азов	54,3	14,6 без обшивки	6,55	—	80	600

мощным сдерживающим фактором. И все же XVIII и XIX века изобилуют примерами боевого использования линейных кораблей. Вспомним знаменитое Трафальгарское сражение, прославившее линейный корабль адмирала Нельсона «Виктория». Наваринский бой принес славу российскому линейному кораблю «Азов».

Из ярких страниц боевой истории линейных кораблей можно составить отдельный

увесистый фолиант. Казалось, ничто не может противостоять их мощи. В середине XIX века они достигли пика совершенства, и матросы этих гордых морских гигантов с насмешкой поглядывали на странных, дымящих как самовар, уродцев, коптящих собственные паруса, да еще и с колесами, почти как у телеги. Но невидимый прогресс лишь посмеивался над ними — начиналась эпоха брони и пара!

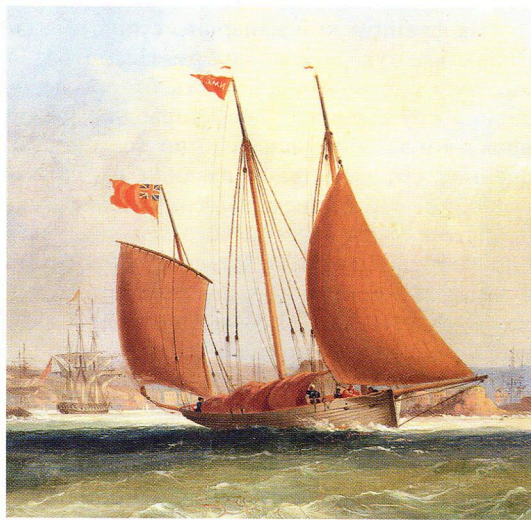
Трафальгарское сражение



Малый флот

Пока морские гиганты возвеличивали мощь своих держав, по волнам деловито сновали тысячи мелких суденышек, как стали выражаться позже, москитного флота. Для них отводился шестой ранг и, чаще всего, для командования такими посудинами вовсе не обязательно было иметь капитанский патент. Порой хватало звания мичмана. Что же касается торгового, или просто каботажного (прибрежного) судоходства, здесь и этого не требовалось. Вполне хватало знаний, полученных за годы службы на борту. К чести этих небольших корабликов, они способны были выполнять бесчисленное множество задач. Их использовали как посыльные и разведывательные, как десантные и спасательные суда. На них ходили каперы «берегового братства» и лоцманы, их любили контрабандисты и рыбаки. И, конечно, едва ли не каждый из них годился для отдохновения души — морской прогулки.

Эти маленькие суденышки имели одну-две, а иногда и три мачты. Не всегда легко было понять, заведев на горизонте паруса, что перед тобой — люггер контрабандиста, или подстерегающий его шасс-марэ пограничной службы, так как это были просто разные названия одного судна. В XVIII веке этот корабль часто встречался в Ла-Манше. Особую популярность он приобрел в годы континен-



Люггер в порту Плимута

тальной блокады, объявленной Наполеоном. Это время стало воистину золотым веком для английской контрабанды.

У люггера довольно забавная судьба. Он является прямым потомком голландского гукера (торговой версии кеча). После того как во Франции кеч превратился в бомбардирское судно, его миролюбивый близнец, сохранив меньшие размеры, стал популярным транспортным средством для тех, кому нужно было в кратчайшие сроки доставить небольшой груз из порта в порт. А уж насколько законной была транспортировка — кораблю до этого не было дела. Быстроходный и маневренный, он вполне соответствовал требованиям как «сыщиков», так и «разбойников».

Пиратский люггер уходит от погони



На французский манер это судно именовалось «ле гукер» или «люгр». Несмотря на высокую способность уходить от преследования, этот стремительный корабль все же попал в руки англичан, и те по достоинству оценили его качества и развили их. Новое судно, уже с названием люггер, начало активно вытеснять из «английского канала» (так в Британии называют Ла-Манш) своего предка. Французы романтично окрестили его «шасс-марэ», то есть «охотник за приливами». Корабль получился идеально подходящим для быстрого скрытного действия. Обычно он нес 3 мачты, причем 2 из них при необходимости моментально заваливались на палубу. Тогда со стороны его можно было принять за довольно неуклюжее рыбацкое суденышко. Кроме того, оснастка люггера менялась в течение нескольких минут, абсолютно преобразая силуэт, и он одинаково хорошо мог ходить как под прямыми, так и под косыми парусами.

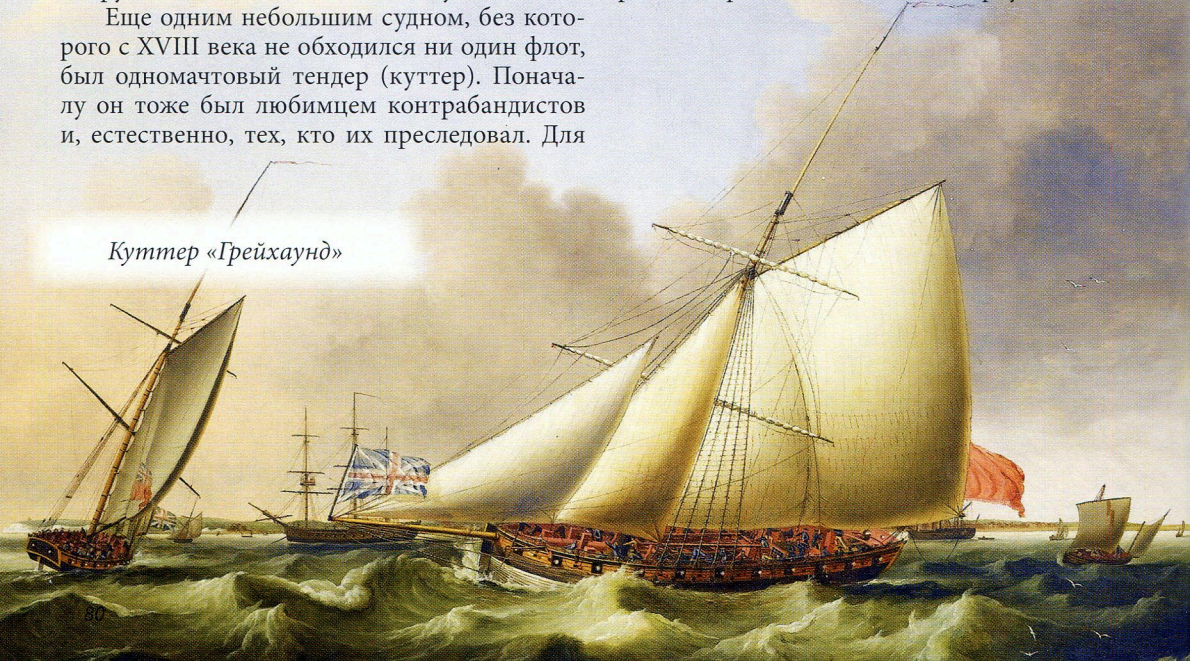
Однако родными для этого корабля являлись трапециевидные, так называемые люггерные паруса. Фок- и грот-мачты были слегка наклонены к корме, бизань вынесена на ют и наклонена значительно сильнее, при этом ее гик образовывал контр-бушприт. Сам бушприт располагался едва ли не параллельно воде и нес еще один косой парус — стаксель. Парусное вооружение было такое, что с ним легко управлялся экипаж из нескольких матросов, что тоже немаловажно, учитывая небольшие размеры судна. Палубные люггеры вооружались 6–12 небольшими пушками.

Еще одним небольшим судном, без которого с XVIII века не обходился ни один флот, был одномачтовый тендер (куттер). Поначалу он тоже был любимцем контрабандистов и, естественно, тех, кто их преследовал. Для

одномачтового судна тендер имел изрядное водоизмещение, до 200 тонн. Чтобы двигать такую махину, необходимо было отменное парусное вооружение. И тендер его имел. На единственной мачте он нес три прямых паруса и гафель, кроме того, при попутном ветре добавлялся еще дополнительный парус — брифок. На выдвигном бушприте так же поднимались стакселя. Кроме посыльной службы и разведки, у тендера было еще одно важное предназначение — с его помощью доставлялись грузы с берега на стоящие в порту крупные корабли и обратно. Вооружался тендер обычно несколькими короткоствольными пушками крупного калибра — каронадами или 10-12 орудиями мелкого калибра.

Парусную оснастку тендера очень быстро переняли для другого небольшого судна, пожалуй, самого неопределенного из всех когда-либо выходивших в море — яхты. Само по себе наименование «яхта» происходит от голландского «jagen» — гнать, преследовать. Как можно догадаться по названию, корабль предназначался для охоты за неистребимыми контрабандистами. Однако маленькой охотнице была уготована совершенно иная судьба. Очень быстро она превратилась в парусник, предназначенный для беззаботного времяпрепровождения или состязаний в скорости. Сегодня эти два направления окончательно разошлись, и, если прогулочные яхты, теснящиеся у пирсов едва ли не всех побережий мира, еще как-то можно соотнести с поджарыми морскими гончими, стартующими на

Куттер «Грейхаунд»



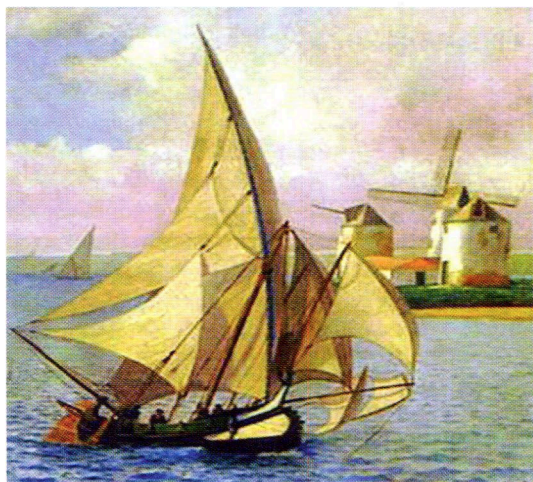
летних олимпийских играх, то яхту-вертолетоносец олигарха, не способную войти в венецианский порт, трудно соотносить с ее далеким предком.

Голландские яхты XVI–XVII веков были всего лишь 8,58 метров длиной и 3,44 метра шириной. Знаменитый голландский художник Ван де Вельде Старший — хозяин одной из таких яхт, — будучи официальным художником флота, изображал ее на всех своих картинах среди сражающихся кораблей.

Занятие яхтингом стало повсеместным увлечением как знати, так и сколько-нибудь состоятельных людей. Состоять в престижном яхт-клубе означало быть на короткой ноге с самыми высокопоставленными особами. Первоначально яхты имели одну-две мачты и несли парусное вооружение тендера или кеча. Судно вполне обходилось несколькими матросами и было достаточно мореходным, чтобы совершать далекие водные прогулки.

Хорошо известны путешествия американского искателя приключений, бывшего капитана Джошуа Слокама на яхте «Спейр». Выйдя в отставку, этот морской волк собственноручно отстроил старую разваленную посудину и отправился на ней в кругосветное плавание. Если не считать призрака рулевого с каравеллы Христофора Колумба «Нинья», который «взял на себя» управление яхтой в дни, когда Слокама мучила лихорадка, плавание было совершено в одиночку. Размеры этого кораблика были очень малы даже для яхты. Пройдя 46 тысяч миль, завершив кругосветный рейс, «Спейр» был в столь же хорошем состоянии, как и в день старта.

Еще один распространенный малый корабль — бот — также вполне традиционное голландское суднышко. Оно известно со Средних веков и, хотя не было столь быстро-



Мулета

ходно, как яхта или кеч, все же пользовалось заслуженной популярностью как незаменимый морской труженик. Кроме традиционных для маломерных кораблей посыльной, разведывательной и вспомогательной служб, эти крепкие неторопливые суднышки высаживали десанты, ходили на абордаж и, конечно, идеально подходили лоцманам, чтобы проводить большие корабли через места, опасные для судоходства. Это одномачтовое судно обычно снаряжалось тендерным парусным вооружением. Большие палубные боты могли иметь водоизмещение до 60–80 тонн и экипаж до 36–40 человек. Десантные принимали на борт до 100 солдат с вооружением.

Классическим образцом малого голландского бота является дошедший до нас первенец флота Петра Великого, знаменитый бот «Фортуна», хранящийся ныне в музее-усадьбе в Петербурге. Это одномачтовое десятивесельное судно было построено мастером Христианом Брандтом для юного царевича на Плещеевом озере. По другим источникам,

Тонки яхт в открытом море



Тип судна	Название	Длина, м	Ширина, м	Осадка, м	Водоизмещение, т	Число мачт	Вооружение	Численность команды
Люггер	—	До 24	До 7	3	15–20, у военных 50	3	6–12 пушек	40–50
Тендер (кутгер)	—	22–28	3,5–5		До 200	1	До 10–12	—
Яхта	Спрей	12,1	4,3	1,3	12,71	—		1
Бот	—	11–18	3–4,5	—	60–80	—	2–20 фальконетов	До 36–40
Бот	Фортуна	6	1,97	Высота борта 1,4	1,3	—	—	—

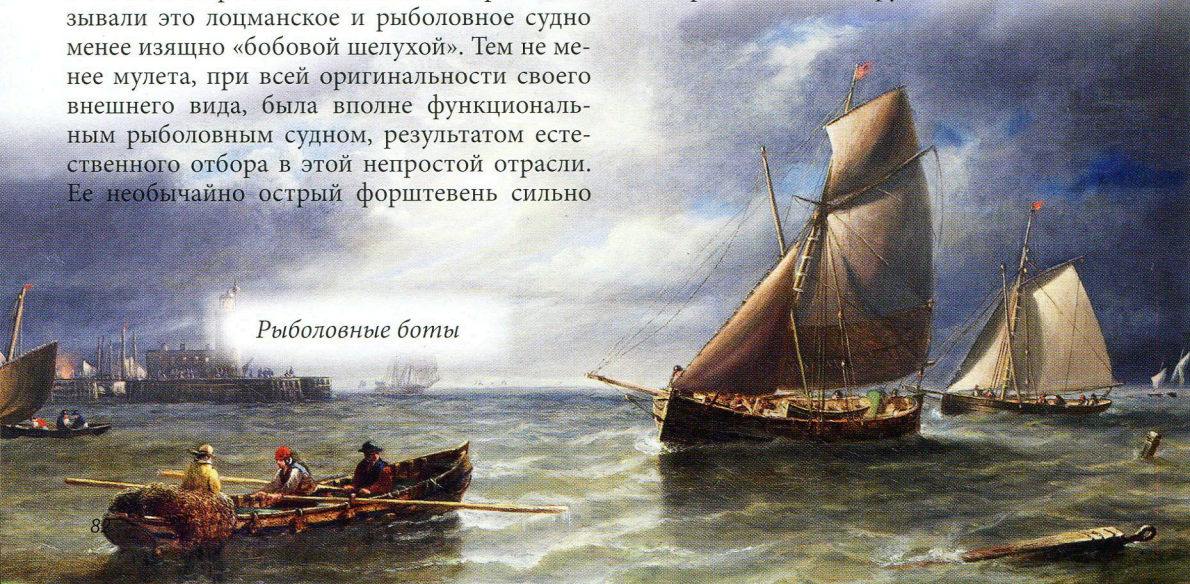
построен он был в Англии, а в России лишь перестраивался. В мае 1688 года молодой царь совершил на нем прогулки по реке Яузе и на Просяном пруду в Измайлове, и уже затем суденышко было доставлено на Плещеево озеро. Именно из этого, по образному выражению, «плоскодонного семени» вырос регулярный флот России. В 1723 году ботик был перевезен в Кронштадт. Император держал на нем штандарт, принимая торжественный морской парад своего флота в честь побед над шведами.

Как уже было сказано, множество видов маломерных судов практически не поддается учету, тем более что порой в разных странах одному и тому же паруснику давались разные названия. Хотелось бы упомянуть еще об одном ярком представителе «москитного» флота, который нельзя спутать ни с одним другим судном. Называется он мулета. Возможно, потому, что его загадочным образом расположенные паруса, и впрямь, напоминают яркую ткань, используемую торреро в единоборстве с быком. Впрочем, английские моряки называли это лоцманское и рыболовное судно менее изящно «бобовой шелухой». Тем не менее мулета, при всей оригинальности своего внешнего вида, была вполне функциональным рыболовным судном, результатом естественного отбора в этой непростой отрасли. Ее необычайно острый форштевень сильно

загибался внутрь, напоминая индейскую пирогу. Чаще всего его усиливали металлическими листами, защищавшими корабль при столкновении. Мачта была изрядно наклонена в сторону носа и несла множество различных парусов. Обычно по пути к месту лова на мулете ставился один-единственный латинский парус. Но когда суденышку требовалось «напрячь силы» и тащить полную рыбы сеть, мачта буквально расцветала. Для этого маневра экипаж убирал или поднимал подходящие паруса. Какие именно? В этом и заключалось удивительное искусство опытного шкипера такой посуды. Надо сказать, что мулета, пожалуй, одно из немногих судов, которые ни на родине, ни за рубежом не переделали для военных целей. Возможно, именно потому, что управление им требовало весьма специфических знаний и навыков.

Пережив эпоху парусных гигантов, малый флот по-прежнему остается на плаву и, по всей видимости, будет до конца времен бороздить моря и океаны, а мы по-прежнему будем повторять: «Белеет парус одинокий...»

Рыболовные боты



Стригущие волны и выжимающие ветер

Как это часто бывает, к моменту заката парусной эпохи на свет появился корабль, который без колебаний можно назвать абсолютным непревзойденным шедевром, лебединой песней парусного флота. Его называли клипер, от английского «clipper», что означает стригущий. Действительно, судно с изящными обводами точно рассекало крутые валы, срезая пену с волн. Увенчанные громадой парусов, эти стремительные корабли мчали со скоростью, какую веком раньше и представить было невозможно. Они, казалось, парили над волнами, подобно облакам.

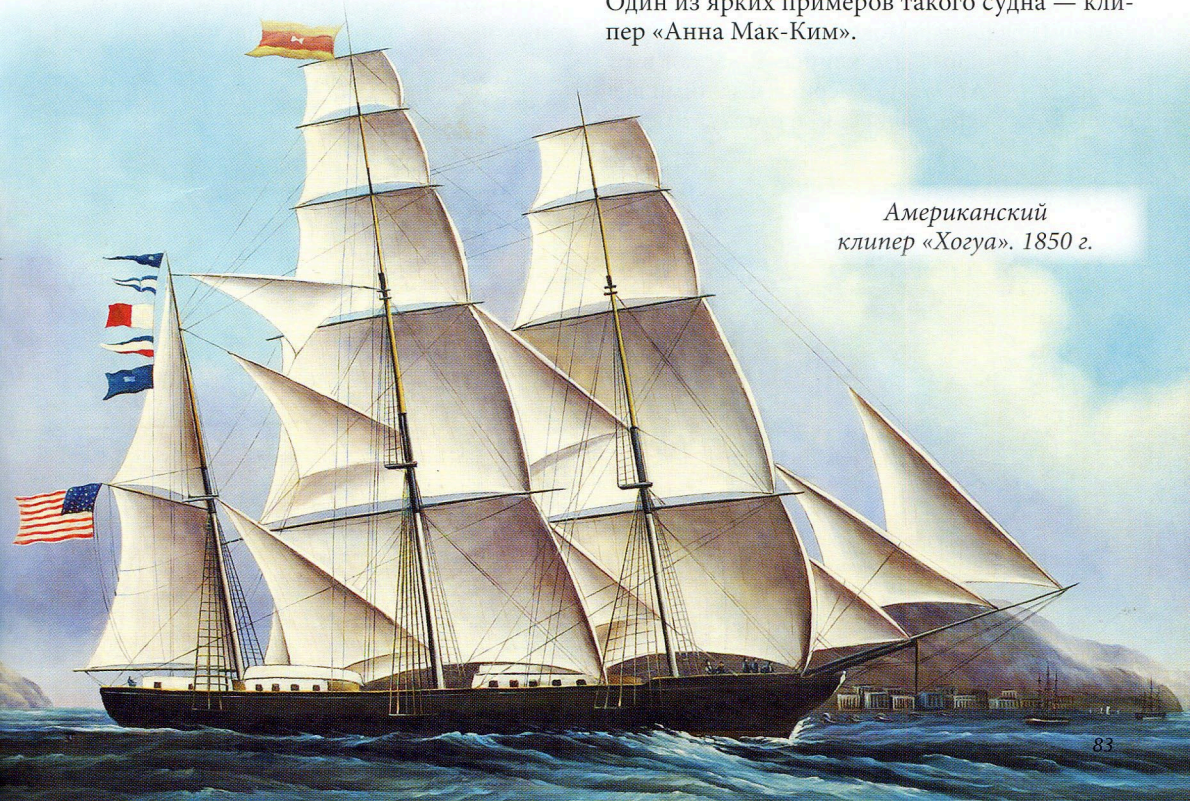
Этот бесподобный венец судостроения был создан в Америке, где еще со времен морского разбоя обожали скорость. Вечное соревнование пиратов с купцами и блюстителей закона с пиратами естественным образом привело к тому, что местные верфи состязались между собой в стремлении создать идеальный парусник.

Мечтам корабелов было суждено сбыться, когда в Балтиморе сошел со стапелей первый корабль, впоследствии получивший название балтиморский клипер. Эти трехмачтовики еще нельзя было назвать полноценными кли-

перами, но все же они зарекомендовали себя как отличные ходоки. Одинаково пригодные как для военных, так и для торговых целей, первоначально они строились для противодействия английским фрегатам в давно позабытой у нас стычке с Британией в годы Наполеоновских войн. Между тем для Соединенных Штатов это была одна из ярчайших страниц истории. Собственно, с того момента, как американские войска выбили англичан из Вашингтона, а местные маляры наскоро побелили закопченное пожаром правительственное здание на Капитолийском холме, оно и стало называться Белым Домом.

Балтиморские клиперы в этой войне показали себя наилучшим образом, что в свою очередь вызвало атаку британцев на Балтимор с целью уничтожить верфи. Окончание войны дало толчок развитию этого типа кораблей. Все они несли три мачты с максимумом парусов, как прямых, так и косых, включая гафели на каждой из мачт. При том, что, в общем, суда этого типа были сходны между собой, желание усовершенствовать балтиморцев не оставляло хозяев верфей и судовладельцев. Творческий поиск шел во всех направлениях: увеличение и оптимизация парусности, совершенствование обводов, укрепление судового набора и так далее. Один из ярких примеров такого судна — клипер «Анна Мак-Ким».

*Американский
клипер «Хогуа». 1850 г.*



Первым настоящим клипером считается «Рэйнбоу» (англ. радуга), построенный в 1845 году в Нью-Йорке. Впрочем, первенство у него оспаривает построенный там же клипер «Хокуа», названный в честь китайского купца Хокуа, имевшего репутацию честного и чрезвычайно любезного человека. От Нью-Йорка не отставал и Бостон, ставший впоследствии одной из «клиперных столиц».

Надо сказать, эти корабли очень вовремя появились на морской арене, поскольку всего через несколько лет в американской Калифорнии вспыхнула золотая лихорадка, и быстроходные клиперы, способные, обогнав всех, доставить старателей в места, «где золото, буквально, валяется под ногами», ценились необычайно высоко. Нередки были случаи, когда, причалив к берегу, команда уходила вместе с золотоискателями. Следует напомнить, что до открытия Панамского канала путь от Атлантического побережья к Тихоокеанскому был долог и опасен, а время, как писал Джек Лондон, не ждет, и драгоценный металл не станет дожидаться застрявших в пути неудачников.

Но своего настоящего расцвета клиперы достигли не здесь. Во времена золотой лихорадки они лишь зарекомендовали себя непревзойденными ходоками, способными идти под всеми парусами в такую погоду, когда здравомыслящий человек и носу из дома не высунет. Звездный час клиперов настал в то время, когда Англия и Америка, а за ними вся Европа, пристрастились к напитку, имено-

вавшемуся на юге Китая «ти», а на севере — «ча», — знаменитому китайскому чаю. Этот деликатный груз следовало доставить по назначению как можно быстрее, цены на свежий чай нового урожая, к примеру, в Лондоне были астрономические. А потому нужно было очень спешить, чтобы опередить конкурентов, — чем дольше шел корабль, тем меньше прибыль.

Такое положение дел вновь подхлестнуло умы судостроителей, и в состязание между Бостоном и Нью-Йорком включился британский Абердин. Быстроходные корабли в этом городе строили давно, в частности небольшие шхуны для плавания у родных берегов. Именно здесь появилась новая остроконечная носовая оконечность, ставшая впоследствии отличительной чертой всех клиперов.

При этом надо отметить, что «скелет» новых судов теперь делался из железа и обшивался деревом. Отношение же ширины к длине все более увеличивалось, дойдя в результате до 1 к 7. При этом обводы корпуса были столь плавными, что не было места, где к борту могли бы без зазора приложить метровую линейку. Мачты клиперов были несколько отклонены назад и столь высоки, что если человек, пытаясь разглядеть их верхушки, держал в зубах трубку, то рисковал, что табак вывалится ему на лоб. В отличие от голландских флейтов, где реи укорачивались, и расстояние между ними

Клиперы
«Ариэль» и «Тайтин»



увеличивалось, здесь было не до того. Скорость превратилась в настоящего идола «чайных» клиперов. Любые жертвы были хороши, лишь бы выиграть вечную гонку. И потому рей увеличилось и стали нести сразу несколько парусов: главный и пару дополнительных, ставившихся при попутном ветре. При этом на клиперах появился еще один — пятый ярус парусов. Сидя в кресле, невозможно представить, каково это — управлять парусами, стоя на выходящей далеко за борт рее, при непрестанной качке, над кипящей штормовыми валами бездной.

Зато такой корабль давал 7 узлов при ветре, не задувающим свечу, а при хорошем попутном — и вовсе разгонялся до 19–20 узлов. Современные теплоходы редко ходят со скоростью большей, чем эта. Экипажи клиперов были особой породой морских волков. Те, кем руководил здравый смысл, выбирали другие суда. Скорость парящих над водой стремительных кораблей пьянила капитанов. Порою даже в шторм они запрещали убирать паруса, стремясь непременно прийти к финишу первыми. Смерть гналась за ними по пятам, но чаще всего этим сорвиголовам удавалось обогнать ее.

Результат не заставил себя долго ждать: если поход старых добрых ост-индцев в Гонконг длился около 18 месяцев, то клиперы затрачивали на путь из Китая в Лондон от 60

до 80 дней. Несколько позже «чайные» рейсы сменились «шерстяными» из Австралии, но всякий раз состязание клиперов имело не только коммерческую, но и спортивную составляющую. Публика неизменно делала ставки, кто на этот раз придет к финишу первым. Такие имена, как «Катти Сарк», «Фермопилы» и «Ариэль», навсегда вошли в морскую летопись и стали нарицательными. А легендарная «Катти Сарк», неоднократно умиравшая и возрождавшаяся точно феникс из пепла, по сей день стоит в Лондоне, и сотни людей приходят отдать дань восхищения этому шедевру корабельного искусства.

Естественно, такие быстроходные корабли не могли избежать повышенного внимания адмиралов. Они как нельзя лучше подходили для крейсерской и дозорной службы. Артиллерийское вооружение военных клиперов было сравнительно небольшим, 20–24 орудия, но вполне достаточным, чтобы держать в напряжении контрабандистов, а в военное время — неприятельские транспорты. В случае встречи с серьезным противником клипер всегда мог оторваться от врага. По иронии судьбы именно клиперы стали первыми боевыми кораблями, на которых появились паровые машины.

В России в 1855–1857 годах на верфи Архангельска был построен целый ряд боевых клиперов: «Разбойник», «Наездник», «Джи-

Клиперы «Катти Сарк» и «Фермопилы»



гит», «Опричник», «Пластун» и другие. Это были небольшие корабли, водоизмещением в 615 тонн. Паровая машина давала возможность ходить со скоростью 8–9 узлов, что было унижительно для клипера, но вполне достаточно для боевого корабля. Детища архангельских судостроителей показали себя вполне удачными кораблями, хотя и не такими славными, как их «чайные» собратья. Они совершили поход на Дальний Восток и долго служили там, охраняя российский рубежи и достойно представляя отечественный флот в Японии, Китае и других странах этого региона. В 1892 году русские клипера были перекалиброваны в крейсера 2-го ранга. Странный поступок со стороны командования флотом — в новую эпоху эти пожилые корабли уже смотрелись явным анахронизмом.

На смену летящим над волной красавцам пришли неказистые гибридные уродцы. Они тоже несли паруса, но больше полагались на трубу, которая покрывала копотью их белые крылья, и имели пару нелепых колес по бортам. Конечно, благородная публика с пренебрежением относилась к невзрачному детищу прогресса. Но все признавали за ним одно несомненное достоинство — эти «самовары» не зависели от ветра. На первых порах они казались не слишком опасными конкурентами для гордых парусников, тем более что их паровая машина была слаба, а следовательно, грузоподъемность невелика. Морская же торговля, как известно, требовала больших и вместительных кораблей. И чем дальше, тем больше и вместительнее.

Такие суда появились. Забавно, но они носили почти то же имя, что и древнейшие суденышки, ходившие по благодатному Нилу — барк. Эти корабли не были столь грациозны, как чайные клипера, и, хотя соотношение ширины и длины у них было еще больше — 1 к 8, они смотрелись куда менее презентабельно. Корпус барка имел едва ли не прямоугольные обводы, что значительно повышало его грузоподъемность. Он не был столь быстроходен, но вполне годился для решения возлагаемых на него задач. Например, для поставки драгоценной австралийской пшеницы, или чилийской селитры. Учитывая, что селитра — одна из основных составляющих пороха, спрос на этот товар всегда был высок. В частности, недостаток селитры и, как следствие, пороха, — одна из основных причин поражения южан в знаменитой американской войне Севера и Юга, во многом определившей ход всей дальнейшей истории. Таким образом, способность принять на борт огромное количество груза определила неугасающий интерес к баркам всю вторую половину XIX и начало XX века.

Барк имел три, четыре, а то и пять мачт, как, например, последний гигант парусной эпохи — «Прейссен», сошедший на воду в Гамбурге в 1902 году. При своих громадных размерах этот корабль нес парусность площадью до 10 тысяч квадратных метров и развивал максимальную скорость, лишь немногим уступающую скорости клипера, — 17 узлов.

Клипер «Разбойник»



Стригущие волны и выжимающие ветер

Тип судна	Название	Длина, м	Ширина, м	Осадка, м	Водоизмещение, т	Число мачт	Численность команды
Клипер	Анна Мак-Ким	43,6	9,45	3,35	493	—	—
Клипер	Катти Сарк	85,4	11	6,7	2133,7	—	—
Клипер	Фермопилы	64,7	11	6,4	948	—	—
Клипер	Ариэль	60,2	10,3	6,4	854	—	—
Клипер	Разбойник и др.	46,3	8,5	3,3–3,9	615	—	—
Барк	Прейссен	132	16,5	—	11 000	5	—
Барк	Пауль Рикмерс	98,7	14,3	6,7	4000	4	32

Желание наилучшим образом использовать движение воздушных потоков для разгона огромных судов породило их прозвище «винджамер», то есть «выжиматель ветра». Ближе к XX веку на барках появляется вспомогательный двигатель, а из железа делался уже не только судовой набор, но и весь корпус. Это еще были, несомненно, парусники, однако уже не «чистокровные». Таким был построенный в 1911 году пятимачтовый барк «Франция», бравший на борт 8000 тонн груза, и четырехмачтовый «Пауль Рикмерс». Трудно представить, но экипаж такого гиганта насчитывал всего 32 человека: управляться

с парусами помогали механические паровые лебедки. Кроме того, суда имели двигатель, добавлявший 4 узла к скорости хода.

Разновидностью барков были баркентины. Количество мачт на них могло быть от 3 до 6, но, в отличие от «старшего брата», эти суда несли прямые паруса только на фок-мачте. Кроме того, баркентины имели несколько меньшие размеры. Но зато наличие косых парусов позволяло этим судам почти не зависеть от попутного ветра. Но и эти парусные динозавры были обречены. На смену нелепым колесам на гибридных кораблях пришел гребной винт.

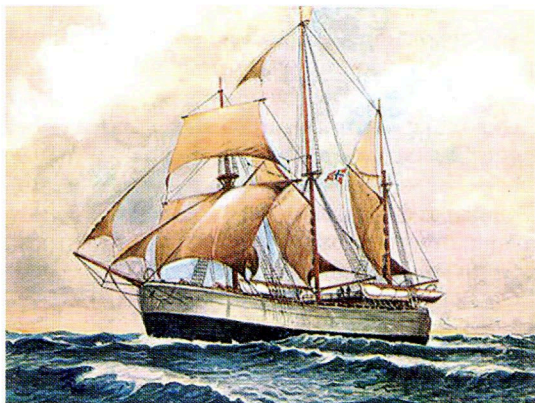
Барк «Прейссен»



Самовары под парусами

Если бы славный принц Генрих, прозванный Мореплавателем, взглянул на карту мира второй половины XIX века, скорее всего, он пришел бы в неописуемый восторг от столь триумфального продолжения своих трудов. Пожалуй, лишь на полярных шапках оставались еще белые пятна, но и туда неугомонные исследователи обращали свой пытливый взор. И не только обращали взор, но и строили корабли, способные подойти ближе к полюсу, чем это удалось их предшественникам. Ярким примером такого специализированного судна, предназначенного для плавания в северных широтах и дрейфа в паковых льдах, была знаменитая парусно-моторная шхуна «Фрам», спущенная на воду в 1892 году.

Приступая к ее постройке, знаменитый норвежец поставил себе задачу создать корабль, неуязвимый для беспощадных ледяных челюстей. Конечно, такой проект не возник на пустом месте. В качестве прямых и несомненных предков «Фрама» можно назвать и норвежские рыболовные суда, и корабли соседей — русских поморов, и североамериканские китобои. Очень прочный корпус шхуны имел столь округлые, сглаженные обводы, что смыкающиеся льдины выдавливали его, приподнимая, но не разрушая. Форштевень, усиленный металлическими скобами, был настолько прочен, что крушил не слишком толстый лед, подминая его под себя. Корпус этого судна по сей день считается наиболее крепким и самым продуманным из все-

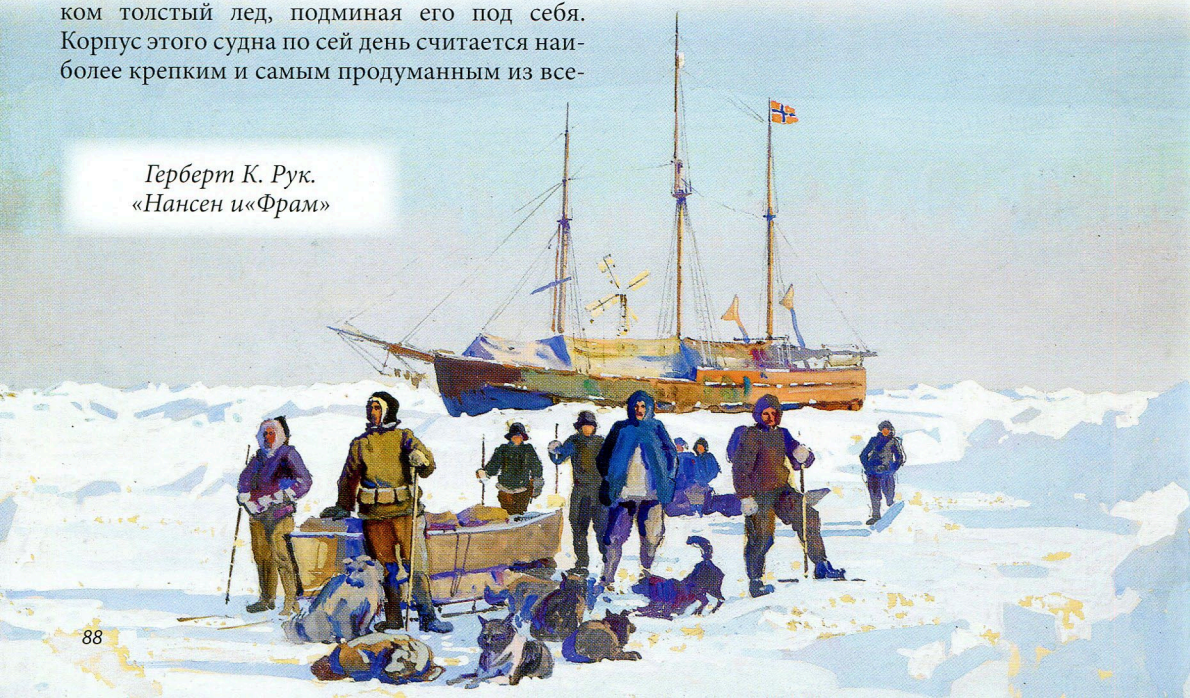


Парусно-моторная шхуна «Фрам»

го многообразия парусников той эпохи. Он имел двойную дубовую обшивку и наружный ледовый пояс из очень прочного дерева — гринхарта. Промежутки между шпангоутами заливались смесью вара, смолы и опилок, так что даже в случае частичного разрушения корпуса, «Фрам» сохранял плавучесть. Руль и гребной винт на этом судне находились в отдельных колодцах, как в японской джонке. В случае необходимости их легко можно было поднять на палубу, спасая от разрушения смыкающимися льдинами. Кроме того, колодцы прогревались паром из котла, они ни в коем случае не должны были замерзнуть.

Чтобы еще более повысить живучесть, эта сравнительно небольшая марсельная шхуна имела три водонепроницаемые переборки,

Герберт К. Рук.
«Нансен и «Фрам»»



только недавно вошедшие в употребление. В полярных экспедициях Нансена и, позднее, Амундсена «Фрам» показал себя безукоризненно. Никакая ледовая обстановка не могла остановить его!

Впрочем, был и у этого судна недостаток, как это обычно бывает, являвшийся продолжением достоинств: округлый корпус и скругленный киль, едва выступающий из днища, делали корабль очень валким, и на волне он качался, как ванька-встанька, так что ходить на нем по чистой воде могли люди с исключительно хорошим вестибулярным аппаратом. Но при этом «Фрам» ловко уворачивался от штормовых валов, не давая им захлестнуть себя. Особый упор разработчики сделали на безопасность экипажа. «Фрам» имел целых 8 шлюпок, две из них — парусные баркасы — вполне могли принять на борт всю команду. Отправляясь в экспедицию, «Фрам» имел запасы воды и продовольствия, рассчитанные на несколько месяцев автономного пребывания вдали от цивилизации. Но большую часть груза составлял уголь для паровой машины в 220 лошадиных сил, позволявшей в безветренную погоду по чистой воде развивать скорость до 7 узлов. Конечно, не сравнить с клипером, но «Фраму» некуда было спешить.

То ли дело корабли, получившие в XIX веке привычное для современного слуха название «лайнеры». Если читатель в этот момент представил себе многопалубные плавучие отели, то он ошибся. Первые лайнеры не были ни отелями, ни многопалубными. Поначалу так именовали обычные парусники, вроде тех, что возили грузы между Европой и Америкой. Разве что здесь было оборудовано значительно больше кают для пассажиров, и несколько меньший объем занимали трюмы для грузов. В ту пору их называли пакетботами. Кроме небольшого количества пассажиров (до 40 человек), такие корабли возили мешки с почтой (до 1000 тонн груза). Основные требования, которые предъявлялись к этим судам: прочность и хорошая управляемость. Вся новизна лайнеров заключалась в том, что судовладельцы отныне гарантировали: в определенный день недели, из определенного места, по заранее объявленному маршруту выйдет в море заранее обозначенный корабль. Такая предсказуемость и четкость пришлась весьма по вкусу желающим пересечь океан, и у трех ведущих компаний не было отбоя от клиентов. Конечно, существовали и другие

маршруты, но Атлантика была и остается наиболее оживленной водной магистралью.

С самого начала судовладельцы уделяли особое внимание комфорту на своих кораблях. Их лайнеры были настоящим плавучим клубом для джентльменов и леди: изысканная кухня, уютные каюты, роскошные салоны и все мыслимые увеселения. Конечно, за билет на такой лайнер надо было заплатить немалую сумму, но приятное морское путешествие в обществе избранной публики того стоило. Паровая машина, появившаяся в середине XIX века как альтернатива парусу, была с радостью принята на вооружение владельцами этих кораблей. Она значительно снижала зависимость от внезапных штилей и позволяла делать большее количество рейсов на одном и том же судне. Упустить такой шанс было бы глупо, а уж если принять во внимание сложившуюся в Европе политическую обстановку, то просто нелепо.

Многочисленные войны, экономические кризисы, да и просто желание начать жизнь с чистого листа всколыхнули огромные массы людей, и они устремились из Старого света в Новый. Стесненные в средствах эмигранты готовы были отдать последнее в надежде получить еще один шанс.

Капитаны старых рабовладельческих судов могли бы позавидовать владельцам кораблей, которым пассажиры охотно платили за те самые условия, в которых они сами когда-то совершенно бесплатно возили из Африки черных рабов, да еще с риском угодить на виселицу. Каждый рейс уносил десятки, а то и сотни жизней. Между палубами стояла невыносимая вонь, и холера была там постоянным пассажиром. Однако судовладельцам до таких мелочей не было дела. Главное, чтобы высокочтимый первый класс ни в чем не испытывал неудобств. И, конечно, он не должен встречаться с обитателями холерных трюмов. Все же, под давлением обществественности, компании раскошелились на то, чтобы на каждом лайнере был судовой врач, один на сотни, а то и тысячи пассажиров. Чаще всего он только и мог, что констатировать смерть.

Куда больше судовладельцев заботило другое — скорость. Их корабли должны были как можно быстрее пересекать океан, что породило своеобразный приз — «голубая лента Атлантики». Самый быстрый корабль удостоивался чести поднимать на мачте длинный голубой вымпел.

Первым среди трансатлантических лайнеров можно назвать пакетбот «Саванна», построенный в 1818 году, водоизмещением 320 тонн (по другим данным — 380 тонн). Сначала он вовсе не был задуман как пароход, но уже на стапеле судовладельцы решили идти в ногу со временем и оснастить парусник колесами и паровой машиной. Конечно, паровик был еще очень далек от совершенства и необычайно прожорлив. Если бы «Саванна» вздумала идти через Атлантику «на всех парах», ее трюмы пришлось бы доверху забить дорогостоящим углем. Но в прибрежных водах или в штиль команда успешно использовала одноцилиндровый двигатель, который, пыхтя, толкал пакетбот к пункту назначения.

Выйдя из американского города Саванна, корабль достиг Ливерпуля (Англия), затем направился в Стокгольм, а оттуда — в Санкт-Петербург. В каждом из этих портов «Саванна» была принята с немалым интересом, как некий курьез, но купить ее (на что надеялись владельцы судна), так никто и не захотел. После возвращения опечаленные хозяева сняли паровую машину, и до конца своих дней «Саванна» ходила по старинке, под парусами. Но прогресс брал свое. Вскоре, полностью отказавшись от парусов, Атлантику браво пересек крохотный двухмачтовый колесный лайнер «Сириус». Так покинул пьедестал парус — бесценный властелин морских просторов, оставив за собой роль вспомогательного двигателя, «на всякий случай». В этом качестве парус продержался еще несколько десятилетий, благополучно пережив колесные пароходы и мирно соседствуя с винтовыми кораблями.

В те времена даже самые дальновидные корабли, надолго предвосхитившие общее развитие судостроения, не рисковали отказываться от паруса. И в самых дерзких проектах,

как, например, при строительстве британского морского гиганта, именованного «Грейт Истерн», парус присутствовал наряду с колесами и гребным винтом. Ничего подобного в те годы не видело ни одно море. Этот корабль превосходил самые крупные аналоги по длине в 2 раза, по водоизмещению даже в 6 раз! Он мог одновременно взять на борт 4000 пассажиров, что, собственно говоря, и решило участь проекта. Рассматривая его, лорды адмиралтейства быстро сообразили, что при необходимости одного такого железного монстра хватит, чтобы перебросить морем целую армейскую бригаду едва ли не к любому побережью.

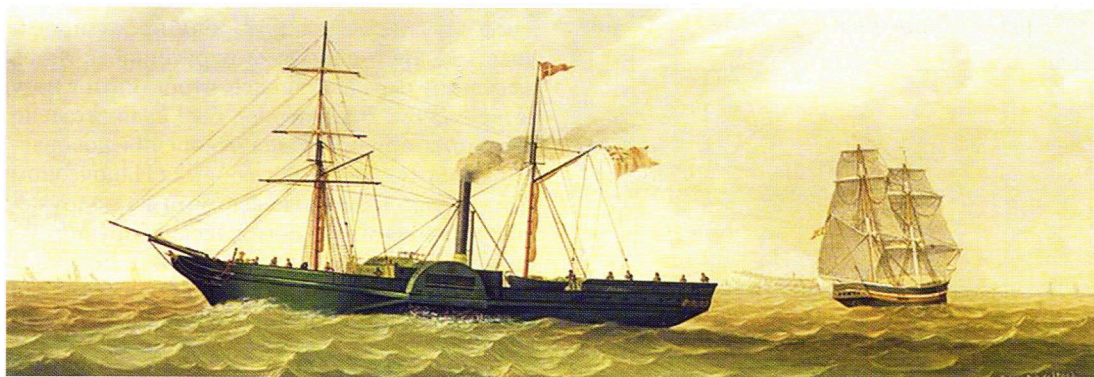
Как уже было сказано, «Грейт Истерн» имел гребные колеса диаметром 17 метров, паруса площадью 5000 квадратных метров и шестипалестный гребной винт диаметром 7,3 метра. Пять дымовых труб и шесть мачт придавали судну грандиозный вид. Эксперты с восторгом утверждали, что корабль практически непотопляем. Монархи и члены их семей посещали сооружение на стапеле, дивясь этакому чуду.

Находились и скептики, твердившие, что корабль слишком громоздок, но общественное мнение уже заранее гордилось преимуществами еще не сошедшего на воду судна. Пожалуй, единственным, кто не разделял всеобщего ажиотажа, был известный писатель и



Пакетбот «Саванна»

Самовары под парусами



«Сириус»

историк флота — Роберт Льюис Стивенсон, автор знаменитого «Острова сокровищ». Внимательно осмотрев постройку, на вопрос гордого корабеля, как бы он использовал судно, если бы был его хозяином, писатель без смущения ответил, что устроил бы на нем огромный развлекательный комплекс. После чего немедленно обрел врага в лице конструктора, увлеченного грандиозной идеей.

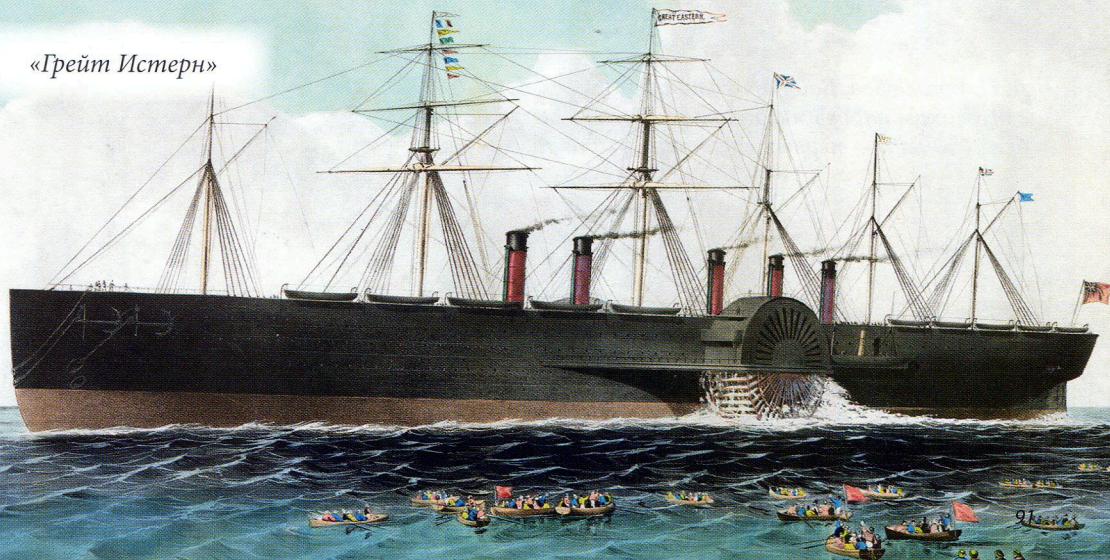
А напрасно. Инженеру следовало бы прислушаться к словам писателя, ибо тот смотрел в корень. Именно так «Грейт Истерн» и закончил свои дни.

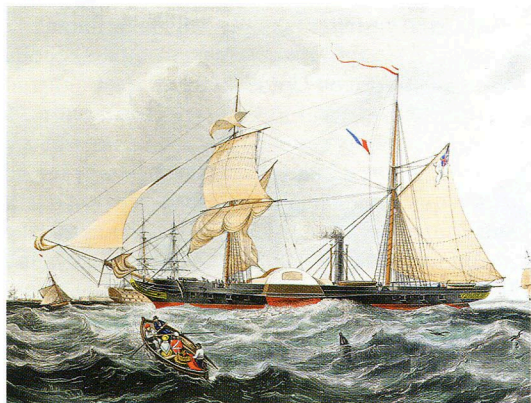
У этого корабля была исключительно несчастливая судьба, быть может, по известному из детской песенки принципу: «Как вы яхту назовете, так она и поплывет!». Еще в проекте он именовался «Левиафан», лишь в самом конце ему решили сменить имя на «Грейт Истерн» (Великий Восточный), рассчитывая использовать для рейсов в Австралию, Китай и Японию. Однако переименование не помогло. Трудности начались в момент спуска на воду. Ничего

подобного дотоле на верфях не строилось, и технология, отработанная на других кораблях, для этого оказалась неподходящей. Первая же попытка закончилась человеческими жертвами. После чего потянулись долгие месяцы упорного труда и постоянных неудач. Каждый метр в сторону Темзы стоил компании 15 тысяч долларов (значительно превосходивших нынешние по покупательной способности).

В конце концов норовистый Левиафан без чьей-либо помощи сошел на воду в одну из штормовых ночей. Пришедшие утром рабочие увидели, что гигант, пустой и неуправляемый, плывет вниз по течению, грозя снести мосты или врезаться в берег. Но это было лишь начало. Вскоре на «Грейт Истерне» взорвался котел, что окончательно закрепило за ним репутацию несчастливое судна. Главный же подвох крылся в другом: огромные паровые машины великого восточного Левиафана ежедневно пожирали до 500 тонн угля, так что загрузка топлива длилась 10–12 суток, что сводило на нет все преимущества скоро-

«Грейт Истерн»





Панцирный фрегат «Циклоп»

сти! Корабль стал воистину прозорливым чудовищем, превзойдя библейский прототип. Одну за другой он проглотил 7 фирм, которые отважились его приобрести, пока не закончил дни именно так, как некогда предсказал Стивенсон.

Не менее активно, чем гражданские судовладельцы, отреагировали на появление паровой машины и военные чины. Впрочем, как это часто бывает, отреагировали не сразу. Когда создатель одного из первых пароходов, Роберт Фултон, предложил свой проект Наполеону, тот отверг его, как бесперспективный. Возможно, потому, что ему не пришлось увидеть своими глазами, как в 1783 году запускал по Сене свое движимое паром детище маркиз д'Аббан. К счастью Фултона, вердикт императора не мог остановить историческую тенденцию.

Первоначально боевые корабли, снабженные паровыми машинами, мало чем отличались от своих предшественников. Поначалу,

как в случае с «Саванной», они проектировались как чистопородные парусники, и лишь на стапеле переделывались, чтобы идти в ногу со временем. Этот период был сравнительно недолог, а причиной для ускорения нововведений послужила столь любимая Наполеоном артиллерия. Принятые флотами на вооружение дальнобойные бомбические орудия просто разносили в щепы любое деревянное судно противника, сводя на нет могущество прежних многопушечных линейных кораблей.

На этот вызов необходимо было срочно реагировать, и на свет появились странные гибриды, получившие название панцирные фрегаты, или панцирные корветы. Это были прежние корабли, но обшитые поверх дерева броней, что, естественно, делало их намного тяжелее, и, в свою очередь, требовало усиления паровой машины, так как паруса уже не давали необходимой для боя скорости и маневренности.

Показательна судьба черноморского флота. Во время осады Севастополя великий адмирал Павел Семенович Нахимов, громивший турок на старых добрых парусниках, собственноручно отдал приказ затопить их на входе в гавань, понимая, что это — лучшее, что может противопоставить русский флот более современной англо-французской эскадре. Дальнейшее строительство военных кораблей шло семимильными шагами, порою так быстро, что заложенный корабль устаревал еще на стапелях.

Очень скоро панцирные броненосцы канули в лету, на смену им пришли казематные и башенные. Последние и вовсе были твор-

А. П. Боголюбов. Бой парохода-фрегата «Владимир» с турецким паровым фрегатом «Перваз-Бахри» 5 ноября 1853 года — первый в истории бой паровых судов



Самовары под парусами

Тип судна	Название	Длина, м	Ширина, м	Осадка, м	Водоизмещение, т	Число мачт
Шхуна	Фрам	39	11	4,8	—	—
Пакетбот	Саванна	29,8	7,62	4,27	320 (380)	—
Лайнер	Сириус	63,5	9,2; с колесами 14,3	4,6	703	2
Фрегат	Минин	90,4; по ватер- линии 92,4	14,9	6,7	5940	—

ческим переосмыслением хорошо забытого старого. Как мы помним, броня и башни для метательных машин использовали еще во времена царицы Клеопатры. К тому же, на новых кораблях имелся таран, позволявший в случае необходимости атаковать противника способом, хорошо зарекомендовавшим себя еще в античные времена.

Одним из ярких образцов башенного фрегата был русский «Минин». Он имел бронированный пояс по ватерлинии — 1,4 метра и нес полное фрегатное парусное вооружение, что дало ему веское основание именоваться пароходо-фрегатом. Корабли того же класса, впрочем, далеко не всегда соблюдали эти «условности». Так, скажем, броненосные фрегаты «Адмирал Лазарев» и «Адмирал Чичагов» имели парусное вооружение гафельной шхуны.

Однако технический прогресс без сожаления пожрал и их. В 1859 году во Франции

в состав флота вошел первый чистопородный броненосец «Глуар». Вслед за ним в Англии — «Уориор». Их корпуса уже были полностью броневыми, но, как память о былом величии «старой школы», они еще имели «на всякий случай» и парусное вооружение. Но это было поистине началом конца: корабли становились все больше и тяжелее, паруса не могли служить даже вспомогательным двигателем, при этом рангоут и такелаж изрядно мешали вести огонь из новых орудий. Так что очень скоро, в 1869–1870 годах, с верфей законодательницы корабельных мод Британии сходят броненосцы «Девастейшн» и «Тандерер», начисто порвавшие с этим пережитком былых времен. Так закончилась великая эпоха паруса.

Вернее, многим казалось, что закончилась.

*Броненосный фрегат «Севастополь»
на рейде Карлсроны. 1865 г.*

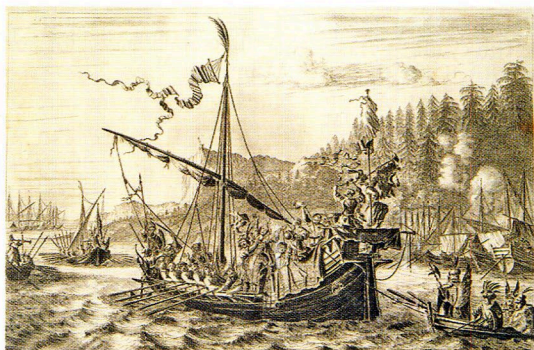


Ногою твердой стать при море

Если сегодня остановить среднестатистического прохожего на улице и спросить: «как и когда появился русский флот?» — большинство, не раздумывая, отрапортует, что его построил великий реформатор царь Петр I. Если попросить отвечающего немного подумать, он, быть может, вспомнит походы князя Олега на Константинополь, а некоторые, особо продвинутые, может, даже вспомнят корабль «Орел», якобы сожженный мятежными казаками, соратниками распекавшего на челнах Стеньки Разина. Однако это не совсем верно, а в случае с «Орлом» неверно совсем. Но по порядку.

Действительно, в морское состязание Россия вступила довольно поздно. Ко времени восшествия на престол династии Романовых ее выходы к морю были крайне малочисленны: Архангельск, через который в XVI веке активно вела с Московией торговлю Британская торговая компания, обеспечивал выход в Белое море; устье Волги открывало путь к Каспию; в Балтику можно бы выйти старым Новгородским путем, но устье Невы загромождала Швеция. Правда, во время Ливонских войн Ивана Грозного наметился просвет, и польский король Сигизмунд даже предложил царю Ивану IV союз для обеспечения владычества на Балтийском море, но условия не были выгодны для Руси, да и форточка, прорубленная в Европу, очень быстро захлопнулась. На юге путь в Черное море преграждало Крымское ханство и стоявшая за ней Османская Порта — одна из великих держав того времени. В этой ситуации флоту особо разгуляться было негде.

Но корабли на Руси были. В первую очередь это волжские струги, днепровские и донские чайки и архангельские поморские ладьи. Перечень разных видов кораблей, строи-



Казачий струг

шихся в ту пору на Руси, насчитывает около 70 наименований, правда, многие из них сугубо местные, так что порою трудно определить технические различия между похожими судами, построенными в разных частях страны.

Что же представляли собой эти корабли? Чаще всего среди типично русских конструкций упоминается струг. Вероятнее всего, именно эти суда выступали в роли знаменитых челнов Стеньки Разина, хотя с челнами, этими лодками-однодревками, они имели довольно отдаленное родство. Команда струга насчитывала до 200 человек, иногда больше. При попутном ветре на струге устанавливалась мачта и поднимался небольшой парус, но основным двигателем все же были весла. Все это позволяло кораблю пройти по течению более 200 километров за день. Ходить на струге против течения или ветра было делом крайне затруднительным, поэтому, заведя вперед пару якорей, экипаж впрягался в лямки и тянул бечевой судно, подобно заправским бурлакам. Затем якоря снова выносились вперед, и так до темноты.

Обычно струг имел несколько легких пушек, но из-за неповоротливости едва ли мог служить кораблем, пригодным для артиллерийской дуэли. В бою в дело шли сабли и пикали многочисленного экипажа. Струги хо-



Н. К. Рерих. «Садко»

дили не только по реке, но и по Каспийскому морю, но для такого плавания были приспособлены довольно плохо и уступали персидским кораблям, хозяйничавшим в тех водах. Эта проблема всегда беспокоила Москву, и потому вскоре после завоевания Казани и Астрахани Иван Грозный повелел ставить там крупные верфи. Вот только наступившая великая смута помешала реализации его планов.

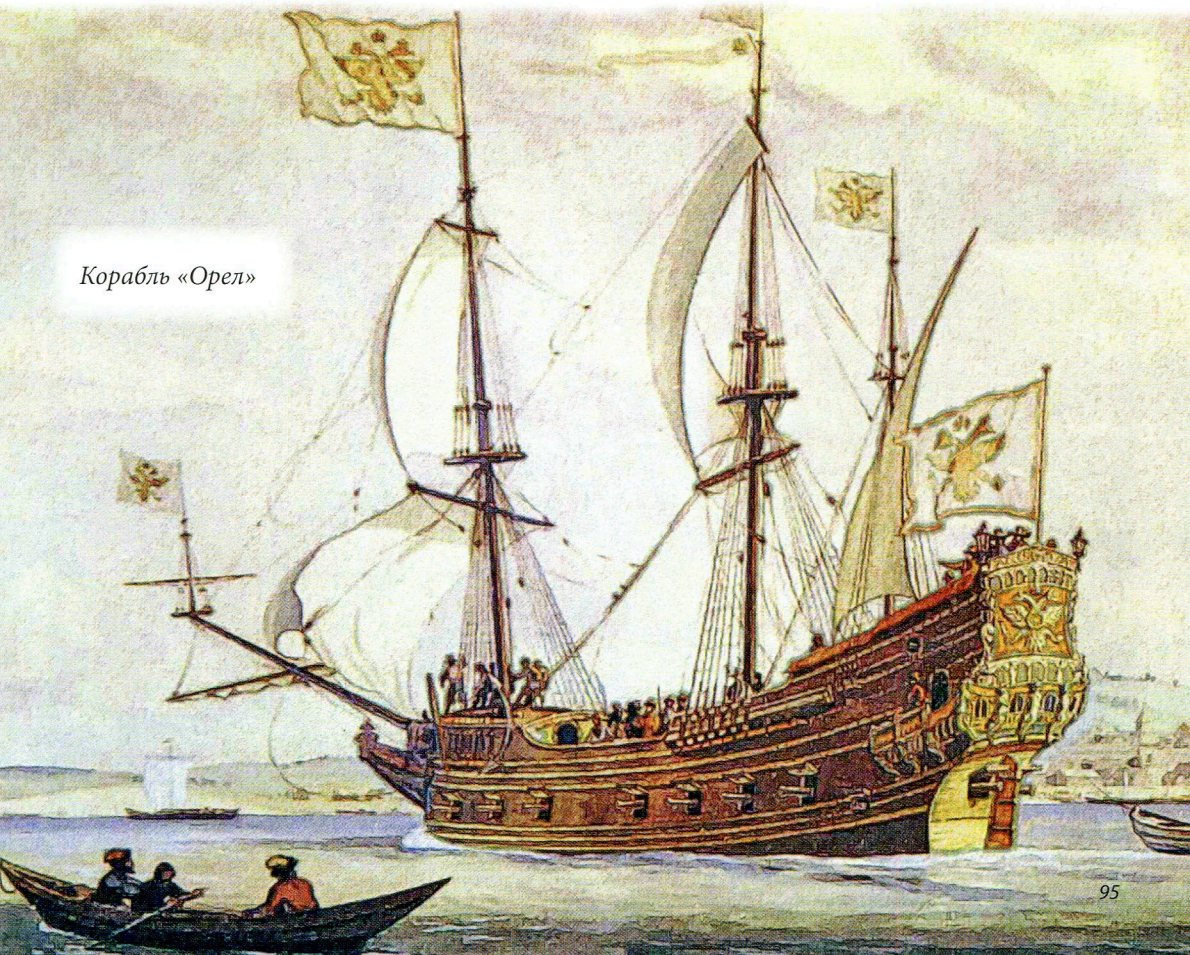
При новой династии вопрос об усилении Волжской флотилии вновь встал ребром, и в 1636 г., при царе Михаиле Федоровиче, совместно с герцогом Гольштейнским была организована компания, ставившая целью освоение волжского пути в Персию. Для решения этой задачи было построено трехмачтовое плоскодонное судно «Фредерик» — первенец задуманной эскадры. В случае безветренной погоды «Фредерик» мог ходить при помощи 12 пар галерных весел. Он считался торговым судном и направлялся в Персию для закупки шелка, однако при этом имел несколько орудий. Его появление на Каспии наделало много шума, но век совместного русско-голландского

предприятия оказался недолог. Первый же шторм выбросил корабль на берег, поставив крест на далеко идущих планах обоих монархов.

Следующей волжской плавучей крепостью, действительно, был упоминавшийся выше «Орел», построенный при активном участии голландских мастеров. Его вооружение состояло из 22 пушек калибром от 2 до 5 фунтов. Он был спущен на воду на Оке в селе Деделове. В 1669 году этот первый, собственно, военный корабль пришел к Астрахани во главе целой флотилии небольших волжских суденышек. Дальнейшая судьба «фрегата» (так его обычно именуют) окружена туманом исторического мифа, но ее отнюдь не назовешь боевой.

Принято считать, что разинцы захватили и сожгли корабль. В советскую эпоху такая байка почему-то тешила гордость властей. На деле корабль погубили вовсе не разинцы, а неопытность команды и нежелание, а может, неумение командования использовать «Орел» как самостоятельную боевую единицу.

Корабль «Орел»



Орудия с него были сняты для защиты Астрахани, а сам он загнан в одну из волжских заток, где и был обнаружен бунтующими казаками. Те с радостью уволокли с него все, что могло пригодиться, и бросили ошипанного «Орла» на произвол судьбы. Там, в затоке, он впоследствии и стнил. Об этих событиях имеется особая грамота астраханского воеводы.

Есть основания полагать, что капитан Батлер, командовавший «Орлом» (по советской версии, убитый при захвате), впоследствии руководил на все той же Дедиловской верфи строительством 32-весельной галеры и какой-то яхты, информация о которых, увы, не сохранилась.

Но, конечно, заслуженная слава строителя отечественного флота действительно принадлежит императору Петру I. Не желая умалять его достижений, следует все же напомнить, что он шел проторенным путем. Уже при Борисе Годунове в ганзейском Любеке были закуплены два больших мореходных корабля. Они были отведены в Архангельск как образец для строительства. Однако поморы, внимательно осмотрев их, остались верны

своим испытанным судам. Это знакомые нам уже кочи, поморские лодьи и бусы.

Поморская лодья имела три мачты, навесной руль и была предназначена для дальних заморских плаваний. Ее корпус был разделен на три отсека (как впоследствии «Фрам»), каждый из них имел отдельный люк на палубе. В кормовом отсеке находилась капитанская каюта и хранился весь навигационный инструмент. По месту своего пребывания капитан лодьи так и именовался «кормщик». В носовой части размещался экипаж (до 30 человек) и находился камбуз с кирпичной печью. А посередине располагался трюм глубиной до 4 метров. Общая площадь парусов варьировалась от 400 до 460 квадратных метров, что давало возможность проходить при попутном ветре до 300 километров в сутки. Лодья имела два якоря весом в полтонны, причем долгое время якорные канаты делались не из пеньки, а из тюленьих кож.

Буса — вид судна, близкий к средиземноморскому нефу и хорошо известный в северных водах. Название его означает «быстрая» (вспомните, в «Слове о полку Игореве» — бу-



А. Кившенко. «Петр за рулем парусного ботика на Яузе реке»

сый волк). Подобные суда широко использовались в Германии и Скандинавии для ловли сельди, однако там они имели 2-3 мачты, в то время как русская буса имела лишь одну. В отличие от нефа, у бусы всегда был острый форштевень, но такие же, как у нефа, крутые борта. Она несла на мачте три яруса прямых парусов и кливера на бушприте. Обычно корпус строился из двух крепко состыкованных долбленных стволов, обшитых досками сосны или лиственницы. Буса принимала на борт до 70 тонн груза, при этом судовые помещения или, как они назывались, «чердаки», на ней располагались так же, как на поморской лодье. Подобно нефу, буса не могла ходить круто к ветру, и потому вынуждена была двигаться, не теряя из вида берега, чтобы в случае необходимости быстро найти убежище.

Естественно, такой уровень кораблестроения не мог удовлетворить монарха, мечтавшего сделать Россию могущественной европейской державой. Изучая опыт английских и голландских корабелов, привлекая на службу иноземных мастеров, Петр в кратчайшие сроки совершил то, что не удавалось его предшественникам, — создал боеспособный флот, готовый действовать в любой морской и речной акватории. Император охотно заимствовал не только конструкцию, но и тактику боя вез-



Памятная медаль в честь победы над шведскими кораблями «Астрильд» и «Гедан»

де, где только мог. Вспомним одну из первых морских побед Петра: захват солдатами-преображенцами шведских кораблей, стоявших на якоре в море — шнявы «Астрильд» и бота «Гедан». В честь этой победы была отчеканена медаль с надписью «Небываемое бывает». Однако в Петровских владениях такое «небываемое» случалось и прежде, причем с завидной регулярностью, правда, не на Балтийском, а на Черном море.

Со времен царя Алексея Михайловича (отца Петра I) под рукой московских государей состояли запорожские казаки, которые почти сотню лет непрерывно устраивали набеги на турецкое побережье. Любимым кораблем бесстрашной вольницы была чайка. Из Днепра эта конструкция распространилась на Дон, а позже и на Кубань. Чайка брала на борт



Копия художника Л. Д. Блинова с картины художника А. П. Боголюбова «Взятие бота „Гедан“ и шнявы „Астрильд“ в устье Невы 7 мая 1703 года»

Тип судна	Название	Длина, м	Ширина, м	Осадка, м	Водоизмещение, т	Число мачт	Численность команды
—	Фредерик	35	12	2	—	—	—
Поморская лодья	—	До 25	До 8	3	300	3	30

около 50 казаков и от 2 до 6 легких пушек. Этот сравнительно немногочисленный экипаж, бывший самостоятельной боевой единицей, оказался столь боеспособен, что османы вернули нам чуть искаженное название корабля в слове полном ужаса — «шайка».

Большие мореходные чайки строились на специальных верфях, обычно скрытых на островах от чужого глаза. Корабли достигали в длину 20 метров, в ширину — 4. Внутри корпус чайки разделялся сплошными переборками на 6 отсеков. В 4 средних размещался экипаж, кроме того, в каждом из них располагалось по 3–4 пары весел. Носовой и кормовой отсеки, одинаково заостренные, были складами продовольствия, оружия и амуниции. На корме находились рулевые, управлявшие с парой весел. В средней части корабля устанавливалась небольшая мачта с рейковым парусом, вокруг корпуса закреплялся специальный пояс из промасленных соломенных тюков, дававший чайке возможность ходить при очень большой загрузке. На этих судах казаки довольно часто атаковали крупные османские корабли. Порой лишь случайность спасала от разгрома целые эскадры. У чаек оказался дол-

гий век. Даже во времена Екатерины II они принимали активное участие в войне с турками и успешно использовались для разведки и стремительных десантов.

Взлелеянный императором Петром флот очень скоро стал одним из крупных игроков на морской арене. Если он и не стал инструментом мировой экспансии, как, скажем, британский, то всегда мог напомнить ближним и дальним соседям, что попытка враждовать с Россией дорого им обойдется. Возможно, при наличии у России глобальных амбиций нынешняя карта мира выглядела бы по-другому. Бывало, жители далеких земель, увидев доброе отношение моряков, пришедших под Андреевским флагом, просили (как, например, это случилось в Новой Гвинее с Миклухо-Маклаем) принять их под покровительство «белого царя». Но такой вариант развития событий полностью находится в области предположений.

Победы русского флота, научные экспедиции и широкая морская торговля доказывают верность курса, выбранного когда-то Петром. Они дают основание верить, что русский флаг и впредь будет гордо реять над морскими просторами.



Эпилог

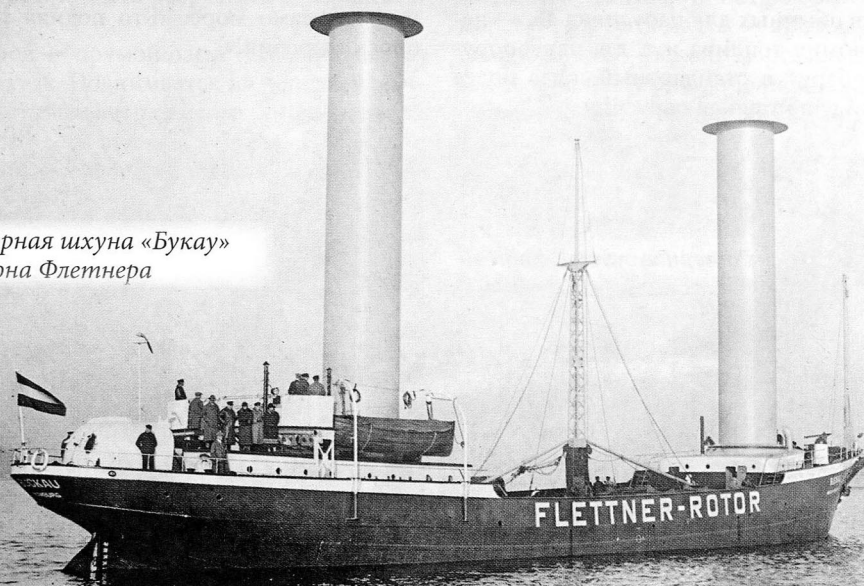
К началу XX века общественное мнение пришло к окончательному выводу, что паруса — это безвозвратное прошлое человечества, и максимум, на что они годятся в мире все более высоких технологий, — вызывать ностальгические воспоминания о прошедшей эпохе. Конечно, приятно выйти в море порыбачить или совершить прогулку на парусной яхте, интересно с замиранием сердца следить за морской регатой, но можно ли говорить о парусе всерьез? Но, вопреки очевидности, «морально устаревший» парус не утратил своей актуальности не только во времена теплых ходов и дизельных двигателей, но и в эпоху атомных ходов.

Конечно, сегодня подавляющее большинство парусников — это все тот же малый флот: яхты, небольшие шхуны, экзотические суденышки, почти не претерпев изменений, преспокойно скользящие в акваториях Красного моря, Персидского залива и всего Индийского океана с древнейших времен до наших дней. Сюда же стоит включить три с половиной десятка больших учебных парусников, бороздящих моря и океаны под различными флагами. Большинство из них — настоящие ветераны. Легендарный четырехмачтовый барк «Крузенштерн» был построен еще до Второй мировой войны и именовался «Падуя». Как и ряд других барков, он имеет железный корпус и многократно модернизировался.

Есть и более новые корабли: в частности, в 1958 году в Германии был построен барк «Горх Фок», а в 1960 в Аргентине — «Либертад». Царица морей Великобритания в конце 60-х годов прошлого столетия спустила на воду две трехмачтовые шхуны «Уинстон Черчилль» и «Малькольм Миллер». На каждом из парусников ежегодно проходят учебную практику десятки и сотни будущих морских офицеров, приучаясь стоически преодолевать трудности настоящего плавания, лишённого дополнительных удобств. Что ни говори, общение с морем здесь куда теснее, чем в рубке современного боевого корабля или туристического лайнера.

Показательно, что тема паруса, как экологически чистого, вполне надежного и проверенного веками движителя, не покидает умов современных изобретателей, вдохновляя их на все более совершенные разработки. Первой из таких можно назвать роторный парус Антона Флеттнера, основанный на достижениях техники того времени. В октябре 1924 года он спустил на воду экспериментальную шхуну «Букау», мачты которой одновременно служили парусами. «Начинкой» их были два вертикальных ротора (высота 13,1 метра, диаметр 1,5 метра). Ветер, попадавший через щели воздухозаборников, вращал роторы, передающие энергию двигателю. Этот корабль с честью выдержал ходовые испытания, и Флеттнер приступил к строительству более крупного судна «Барбара». Но... последствия

*Роторная шхуна «Букау»
Антон Флеттнера*



Тип судна	Название	Длина, м	Ширина, м	Осадка, м	Водоизмещение, т	Число мачт
Барк	Крузенштерн (Падуя)	114,4	14	7	5805	4



Барк «Крузенштерн («Падуя»)

экономического кризиса заставили хозяина продать свой диковинный корабль, а новый владелец, несмотря на ряд преимуществ (возможность ходить круто к ветру — 25 градусов, против обычных для парусника 45, — немалая экономия топлива и т. д.), переоборудовал «Барбару» в стандартный, куда более привычный для моряков парусник.

О попытках усовершенствовать старый добрый парус надолго забыли, пока в 80-е годы прошлого столетия новыми техническими возможностями не заинтересовался знаменитый исследователь океанов Жак Ив Кусто. Результатом его разработки стал турбопарус, значительно повышающий коэффициент полезного действия установки. Построенный им корабль «Алкиона», оборудованный турбопарусом, хотя и не является чистым парусником, однако применение этой технологии позволяет сократить на треть использование топлива.

К сожалению, смерть Кусто не позволила ему завершить работу над более крупным проектом «Калипсо II», но разработка все более совершенных установок продолжается и по сей день. Так, например, в 2010 году на воду был спущен третий в истории корабль с роторными парусами — тяжелый грузовик E-Ship1. Его заказчиком стала крупнейшая фирма по производству ветряных двигателей — Enercon.

Учитывая постоянно растущие цены на топливо и сравнительную дешевизну ветряных двигателей, вполне может быть, что в недалеком будущем на морской простор снова выйдут сотни парусников, созвучных новой эпохе. И вновь над волнами прозвучит древнее, как само море: «Кто поднял парус, тот бросил жребий!».

Роторное судно E-Ship1



Глоссарий

Ахтерштевень — кормовой брус, вертикально установленный на киль. Служит опорой для руля. В других случаях — рама из двух соединенных балок с просветом для гребного винта.

Бак — надстройка в носовой части палубы, доходящая до форштевня. Баком раньше называли носовую часть верхней палубы (впереди фок-мачты). Служит для защиты верхней палубы от заливания встречной волной, повышения непотопляемости, размещения служебных помещений и т. д.

Бермудские паруса — треугольный парус. Его передняя шкаторина (снасть, при помощи которой крепятся углы паруса) растягивается по мачте, а нижняя — по гику.

Бимс — поперечная балка, связывающая бортовые ветви шпангоута и придающая судну поперечную прочность.

Блинд — парус, который ставили под бушпритом. Привязывался к блинда-рею.

Бом (бом-блинд, бом-кливер, бом-стаксель и т. д.) — первая часть сложных слов, обозначающих все предметы парусного вооружения четвертого яруса.

Брамсель — прямой парус третьего яруса. В зависимости от принадлежности к той или иной мачте он соответственно получает название: на фок-мачте — фор-брамсель, на грот-мачте — грот-брамсель и на бизань-мачте — крьюйс-брамсель. На больших судах брамсели могут быть разрезными: верхний и нижний.

Брифок — прямой парус на малых парусниках и яхтах. Поднимается на передней мачте при попутном ветре вместо косога паруса.

Бушприт — горизонтальное рангоутное дерево в носовой оконечности парусного судна, служит для установки блиндов или кливеров, которые увеличивают общую площадь парусов и переносят центр парусности вперед.

Ватерлиния — линия соприкосновения спокойной поверхности воды с корпусом плавающего судна.

Верглюг(а) — приспособление, позволяющее свободно вращаться двум частям снасти.

Гафель — рангоутное дерево, служившее для крепления косых парусов, а также вид этих парусов (например, гафельная шхуна).

Гик — горизонтальное рангоутное дерево, прикрепленное к мачте на небольшой вы-

соте над палубой и обращенное свободным концом к корме судна. К гику пришнуровывается нижняя шкаторина косога паруса.

Киль — основная продольная связь корабля, расположенная по всей его длине в нижней части по диаметральной плоскости. На деревянных судах киль состоит из выступающего наружу бруса, к которому прикрепляются шпангоуты. На металлических киль делается из вертикально поставленных листов, скрепленных полосами углового железа с листами, расположенными горизонтально.

Кильватерная колонна — построение кораблей в кильватер, то есть каждый идет по следу, который остается на воде за судном, идущим впереди.

Кливер — косою треугольный парус, ставящийся впереди фок-мачты. Отличие кливера от стакселя в том, что нижняя шкаторина кливера не находится над палубой.

Комель — толстая часть ствола дерева непосредственно над корнем и корневищем.

Контр-бушприт — рангоутное дерево, аналогичное гику, вынесенное далеко за корму.

Крьюйс — слово, обозначающее, что части рангоута, такелажа и паруса, перед названием которых оно стоит, принадлежат к бизань-мачте выше ее марса. Парус, размещаемый таким образом, именуется крьюисель.

Марсельный парус — прямой парус, ставящийся на марса-рее под брамселем. В зависимости от принадлежности к той или иной мачте его называют: на фок-мачте — фор-марсель, на грот-мачте — грот-марсель и на бизань-мачте — крьюйс-марсель (так, скажем, марсельная шхуна в дополнение к косогу гафельному вооружению несет прямые паруса — марсели).

Морская миля — 1852 метра.

Навигация (путь) — судоходство: процесс и период. В данном случае время, удобное для плавания в тех или иных водах.

Нагель — деревянный гвоздь.

Обводы — внешние очертания корпуса судна. Создаются по специальным чертежам.

Перо руля — действующая, погруженная в воду часть руля.

Планшир — горизонтальный деревянный брус или стальной профиль (стальной профиль может быть обрамлен деревянным брусом) в верхней части фальшборта.

Полубак — носовая надстройка на баке корабля.

Владимир Игоревич Свержин
ВСЁ О ПАРУСНЫХ КОРАБЛЯХ

Ответственный за выпуск
С. Ю. Раделов

Верстка и дизайн обложки
А. Н. Яскевич

Подготовка к печати
А. Н. Яскевич

Сдано в печать 17.01.2014
Объем 6,5 печ. листов
Тираж 5 000 экз.
Заказ №007812

Издание осуществлено
по заказу и при участии ООО СЗКЭО
Телефон в Санкт-Петербурге: +7 (812) 365-40-44
E-mail: knigi@szko.ru
www.kristallbook.ru



UAB «BESTIARY»
Вильнюс, Литва
books@bestiary.eu

О Т П Е Ч А Т А Н О
Типография "Спаву сленис"
Гедежинио Вилко ул. 2,
LT-03150 Вильнюс, Литва



BOOKPRINT.LT

древнеегипетское
торговое судно
римская триера
норманнский
драккар
арабская дао

● Каравелла



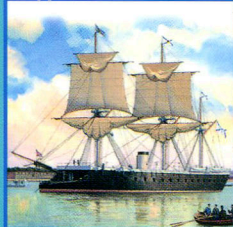
● Галеон



● Фрегат



● Броненосный фрегат

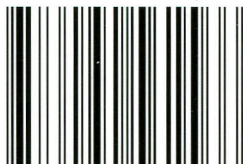


Великая эпоха парусного флота закончилась на излете XIX века, когда с британских верфей начали сходить законные в металл броненосцы, начисто лишенные парусной оснастки. Однако до того времени история многих стран Европы, Азии и Америки была неразрывно связана именно с парусными судами.

Эта книга является своеобразным путеводителем, позволяющим проследить эволюцию парусных кораблей — от тростниковых лодок древних египтян до быстроходных британских клиперов. Более ста пятидесяти цветных рисунков позволяют сразу оценить, в чем состоят различия между триерой и пентерой римского флота, между каравеллой и галеоном. Вы узнаете, что такое пентеконтера и корбита, шебека и пинасса. Какое судно считалось наиболее украшенным в мире? Какие корабли называли черепахами? Ответы на эти и множество других вопросов в книге.

Компактная, и в то же время прекрасно иллюстрированная энциклопедия рассказывает, когда и где на флоте появились огнеметы — сифонофоры, кто из мореходов впервые начал применять на парусах рифы и корабельные переборки и почему контрабандисты так любили бригантину. Речь идет не только о кораблях, но и о соперничестве держав, пиратстве, и о великих битвах на море. Да, в конечном счете, деревянные парусники проиграли стальным кораблям, однако их история навсегда останется частью удивительных достижений человечества.

ISBN 978-609-456-156-6



9 786094 561566 >

